

# TRASPORTI

# *& cultura*

61

rivista di architettura delle infrastrutture nel paesaggio



**NUOVE FORME DI TURISMO**

Comitato d'Onore:

Paolo Costa  
già Presidente Commissione Trasporti Parlamento  
Europeo

Giuseppe Goisis  
Filosofo Politico, Venezia

Franco Purini  
Università La Sapienza, Roma

Enzo Siviero  
Università telematica E-Campus, Novedrate

Maria Cristina Treu  
Architetto Urbanista, Milano

Comitato Scientifico:

Oliviero Baccelli  
CERTeT, Università Bocconi, Milano

Alessandra Criconia  
Università La Sapienza, Roma

Alberto Ferlenga  
Università Iuav, Venezia

Anne Grillet-Aubert  
ENSAPB Paris-Belleville, UMR AUSser

Massimo Guarascio  
Università La Sapienza, Roma

Stefano Maggi  
Università di Siena

Giuseppe Mazzeo  
Consiglio Nazionale delle Ricerche, Napoli

Cristiana Mazzoni  
ENSA Paris-Belleville, UMR AUSser

Marco Pasetto  
Università di Padova

Michelangelo Savino  
Università di Padova

Luca Tamini  
Politecnico di Milano

Zeila Tesoriere  
Università di Palermo - LIAT ENSAP-Malaquais



Rivista quadrimestrale  
settembre-dicembre 2021  
anno XXI, numero 61

Direttore responsabile  
Laura Facchinelli

Direzione e redazione  
Cannaregio 1980 – 30121 Venezia  
e-mail: laura.facchinelli@trasportiecultura.net  
laura.facchinelli@alice.it

Comitato Editoriale  
Marco Pasetto  
Michelangelo Savino

Coordinamento di Redazione  
Giovanni Giacomello

Redazione  
Giusi Ciotoli  
Marco Falsetti

La rivista è sottoposta a double-blind peer review

Traduzioni in lingua inglese di Olga Barmine

La rivista è pubblicata on-line  
nel sito [www.trasportiecultura.net](http://www.trasportiecultura.net)

2021 © Laura Facchinelli  
Norme per il copyright: v. ultima pagina

Editore: Laura Facchinelli  
C.F. FCC LRA 50P66 L736S

Pubblicato a Venezia nel mese di dicembre 2021

Autorizzazione del Tribunale di Verona n. 1443  
del 11/5/2001

ISSN 2280-3998 / ISSN 1971-6524

**TRASPORTI**

- 5 NUOVE FORME DI TURISMO**  
di Laura Facchinelli
- 7 QUALE TURISMO NEL NOSTRO FUTURO PROSSIMO VENTURO?**  
di Michelangelo Savino
- 17 NUOVE TENDENZE DEL TURISMO POST COVID-19 E INSEGNAMENTI PER UN TURISMO "SEMPRE MENO DI MASSA"**  
di Magda Antonioli Corigliano
- 25 TURISMO E TRASPORTO AEREO: QUALI PROSPETTIVE DOPO LA PANDEMIA DA COVID-19?**  
di Marco Pasetto e Giovanni Giacomello
- 35 IL TURISMO CHE VIENE DAL MARE: PER I PORTI ITALIANI È ARRIVATA L'ORA (E LE RISORSE) PER LA RIPRESA**  
di Alessandro Panaro e Arianna Buonfanti
- 41 CAPUT MUNDI. ROMA DOPO DUE ANNI DI PANDEMIA**  
di Giusi Ciotoli e Marco Falsetti
- 47 LA COSTRUZIONE DI UN CAMMINO DI PELLEGRINAGGIO PER SANT'ANTONIO DI PADOVA, DA CAPO MILAZZO E DA GEMONA DEL FRIULI A PADOVA**  
di Sabrina Meneghello e Pompeo Volpe
- 55 VECCHIE STRADE PER NUOVE PRATICHE. IL RUOLO DEI TRACCIATI MINORI NELLE CONFIGURAZIONI FUTURE DEL TERRITORIO VENETO**  
di Luca Velo
- 63 TURISMO IN MOVIMENTO. IL CASO DELLA SARDEGNA**  
di Cristian Cannaos e Giuseppe Onni

**71 PAESAGGI MINERARI IN SARDEGNA E TURISMO**  
di Nada Beretic

**79 USO E RIUSO DEI TRACCIATI FERROVIARI: NUOVE OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO SOSTENIBILE**  
di Bruno Borri

**87 PAESAGGI D'ACQUA E MOBILITÀ LENTA: OPPORTUNITÀ PER UN TURISMO FLUVIALE SOSTENIBILE**  
di Francesco Vallerani

**93 VIAGGIO SULLE TRACCE DELLA GRANDE GUERRA**  
di Claudia Pirina

**101 TERRITORIO, IDENTITÀ, TURISMO**  
di Alessandro Bove

*cultura*

**109 LUOGHI DELLA CONSERVAZIONE. LA BIBLIOTECA CESARE POZZO DI MILANO**  
di Alessandra P. Giordano e Stefano Maggi

**115 LA NARRAZIONE AUDIOVISIVA NEL MARKETING URBANO E TERRITORIALE**  
di Fabrizio Violante

**121 GUIDA AL TURISMO INDUSTRIALE, UN LIBRO DI JACOPO IBELLO**  
di Laura Facchinelli

**125 PER ANTICHE STRADE, UN LIBRO DI MATIJS DEEN**  
di Giovanni Giacomello

# Nuove forme di turismo

di Laura Facchinelli

*La pandemia è un fenomeno di portata così vasta e pervasiva e persistente, che i suoi effetti sono destinati a durare per un tempo al momento non definibile, modificandosi in relazione alla situazione sanitaria e alle conseguenti norme per il contenimento del contagio; influenzando lo stato d'animo, le disponibilità economiche e quindi le condizioni di vita delle persone. Il numero scorso della nostra rivista era dedicato alle conseguenze della pandemia da COVID-19 sull'organizzazione dei trasporti e sulla mobilità. In questo contesto fluido anche il turismo, ovviamente, è investito in pieno e sopravvive, al momento, in un clima di incertezza. Da un lato, i decisori mettono in atto misure volte a recuperare via via la normalità, e molte persone sembrano attendere null'altro che il ritorno al "prima". Dall'altro lato, però, si vanno affermando situazioni e scelte nuove, insolite, impreviste.*

*Per le restrizioni conseguenti alla pandemia, sono cambiate le città. Si è creato un vuoto, e non solo per la riduzione dei turisti, ma anche per la diversa organizzazione del lavoro. Un vero e proprio terremoto, che ha portato a una generale riduzione dei servizi di trasporto e ha messo in crisi la rete del commercio e della ristorazione.*

*Attualmente la situazione del turismo sta migliorando. I viaggi a lunga distanza possono di nuovo fare affidamento sul servizio di trasporto aereo. Anche il turismo via mare sta recuperando la sua vitalità, fondamentale in un Paese come il nostro che ha un grande sviluppo delle coste e diversi porti molto attivi per il movimento dei passeggeri. Nel frattempo, hanno un importante risvolto economico anche le attività di promozione del territorio svolte, presso gli enti locali, per attirare produzioni cinematografiche e televisive. Queste accresceranno, infatti, la popolarità dei luoghi e li renderanno attrattivi nei confronti dei turisti (soprattutto quelli sensibili alle "mode").*

*Il "turismo di massa" però, oltre a omologare gusti e conoscenze delle persone, provoca effetti negativi in termini di pericolosa congestione delle strade e di impatto ambientale: la smania consumistica che induce a divorare in fretta il maggior numero possibile di luoghi (si pensi ai classici weekend all'estero, agevolati dai voli low cost) provoca infatti inquinamento, e in tal senso è negativa per il pianeta e per il futuro di tutti noi.*

*Il pericolo di contagio ci ha insegnato ad evitare le folle (e le diffuse banalità) del turismo di massa? In parte, dipende dalla sensibilità del singolo individuo. Ci sono molte opzioni "alternative" alla concentrazione nei soliti luoghi. Un pellegrinaggio, per esempio: tra fede e ricerca di sé attraverso l'atto del camminare. Ci sono moltissime strade secondarie da conoscere. Ci sono aree ex-productive (miniere, per esempio), ora trasformate in percorsi di conoscenza inseriti in ambiti museali. Ci sono sedi ferroviarie abbandonate che sono già state valorizzate, o possono esserlo in futuro per la cosiddetta "mobilità dolce". È possibile persino avventurarsi alla ricerca delle tracce lasciate dalla Grande Guerra. Sono da scoprire i paesaggi d'acqua, apprezzabili sia dal punto di vista naturalistico, sia perché connotano l'identità storica e culturale delle varie aree regionali. Con le nuove formule il "turista" (volto a raggiungere i luoghi noti) può diventare "viaggiatore", capace di vivere nuove esperienze, che fanno crescere.*

*Particolare interesse riveste per noi la presentazione, in questo numero, della biblioteca Cesare Pozzo di Milano, specializzata per lo studio dei trasporti come fatto rilevante non solo tecnico, ma anche storico, culturale e sociale.*



# Vecchie strade per nuove pratiche. Il ruolo dei tracciati minori nelle configurazioni future del territorio veneto

di Luca Velo

La realizzazione del sistema autostradale italiano ha accompagnato la diffusione di massa dell'automobile come mezzo di locomozione privilegiato, garantendo accessibilità e comfort anche a strati di popolazione abituati, prevalentemente per ragioni economiche, a spostarsi a piedi, in bicicletta o, alla meglio, con qualche biciclo motorizzato. Il processo di riconfigurazione stradale avvenuto già prima della Seconda Guerra mondiale, ha imposto in qualche decennio, un nuovo paradigma di mobilità al Paese. In alcune regioni come il Veneto, la collisione improvvisa tra un mondo sostanzialmente contadino, legato a sistemi di organizzazione mezzadrile, e un processo di rapida industrializzazione ha sortito a partire dagli anni Settanta una serie di ricadute territoriali evidenti. Molti dei tracciati agricoli hanno subito un rapido degrado e un sostanziale abbandono, rientrando solo parzialmente nei processi di recupero e di risistemazione da parte delle amministrazioni locali. Oggi si assiste a una generale riscoperta. Non solo dal punto di vista della qualità paesaggistica, ma soprattutto a livello infrastrutturale si va recuperando un deposito esistente di strade secondarie o terziarie che, in alcuni tratti, hanno cominciato ad essere attraversate intensamente da una mescolanza di flussi di mezzi diversi, anche con conseguenze pesanti in termini di sicurezza<sup>1</sup>. Al deposito millenario e minuto di fossi e strade bianche che nei secoli hanno dato forma al paesaggio veneto, si sovrappone un supporto altamente specializzato, fatto di strade asfaltate. È evidente che tale impatto sull'assetto paesaggistico delle infrastrutture per la mobilità ha segnato fortemente sia la natura stessa dei tracciati che l'immaginario di tali ambiti. Spesso le strade

<sup>1</sup> L'Istat rileva che rispetto un trend generale di riduzione dell'incidentalità, le strade extraurbane secondarie sono quelle in cui permangono valori elevati (Istat- Istituto Nazionale di Statistica. Incidenti stradali, 22 luglio 2021).

## Old roads for new practices. The role of minor routes in the future configurations of the Veneto region

by Luca Velo

Supports for active mobility extend densely across the territory of the Veneto region, exploiting a broad legacy of secondary and tertiary routes. In spite of the impetuous process of road building in the Veneto, certain minor routes have in part maintained their historical ties to the agricultural use of the territory. Today these dirt or partially asphalted roads have become the supports for new travel practices, offering alternatives to the consolidated bicycle and pedestrian routes, with new forms of accessibility and leisure. The system constituted by agricultural spaces, the minor water networks, the lower-level routes and new practices in the enjoyment of the territory- especially by more fragile subjects- constitute the base condition for developing a concept of territorial project. The project, in the form of a scenario, intercepts possible new outlooks and actions for the territory of the Veneto region. In light of the risks and challenges posed by the environment and climate, as well as the need to reformulate new conditions for spatial justice, this article proposes a reinterpretation of research studies that have addressed the theme in recent years and indicates a possible research programme for the future.

Nella pagina a fianco: le strade bianche, soprattutto a ridosso dei tracciati idrografici, minori possono concorrere alla definizione di uno scenario di mobilità alternativo all'uso estensivo dell'automobile di proprietà. Fiume Muson, nei pressi di Mirano (VE). Foto di Luca Velo.



1 - Alcune strade bianche, ad uso esclusivamente pedonale o ciclabile, definiscono spazialità interessanti nei rapporti paesaggistici con gli elementi vegetali e arborei spontanei. Foto di Luca Velo.

bianche sono considerate come carrarecce secondarie o terziarie, ambiti difficili per garantire comfort di percorrenza e accessibilità alle diverse parti della città, sottostimando l'effettivo valore e potenziale. È pur vero che se si osservano i contesti periurbani veneti, oggi le strade bianche stanno offrendo un sostanziale contributo in termini di accessibilità e penetrazione nel paesaggio agricolo oltre che di connessione con le reti infrastrutturali superiori.

Questo contributo si interroga sul ruolo che le strade bianche o terziarie nei contesti urbani del territorio veneto, caratterizzati dalla bassa densità, potrebbero svolgere. L'ipotesi che la riflessione avanza ripercorre il ruolo di una "infrastruttura di sfondo" importantissima, capace di collaborare operativamente nella definizione di un'immagine futura di questi territori, soprattutto orientando possibilità di governo e strumenti di progettazione atti a rafforzare usi e pratiche già rintracciabili sul territorio. Attivando una stretta collaborazione tra la disponibilità di spazi e attrezzature collettive, accanto alle problematiche legate alle fragilità idrauliche e le opportunità di un'agricoltura multifunzionale capace di rafforzare le reti ecologiche minute (biodiversità e microclima) associate ai sistemi di più grande scala come le *green way* e le trame a sostegno della mobilità attiva iscritte nei

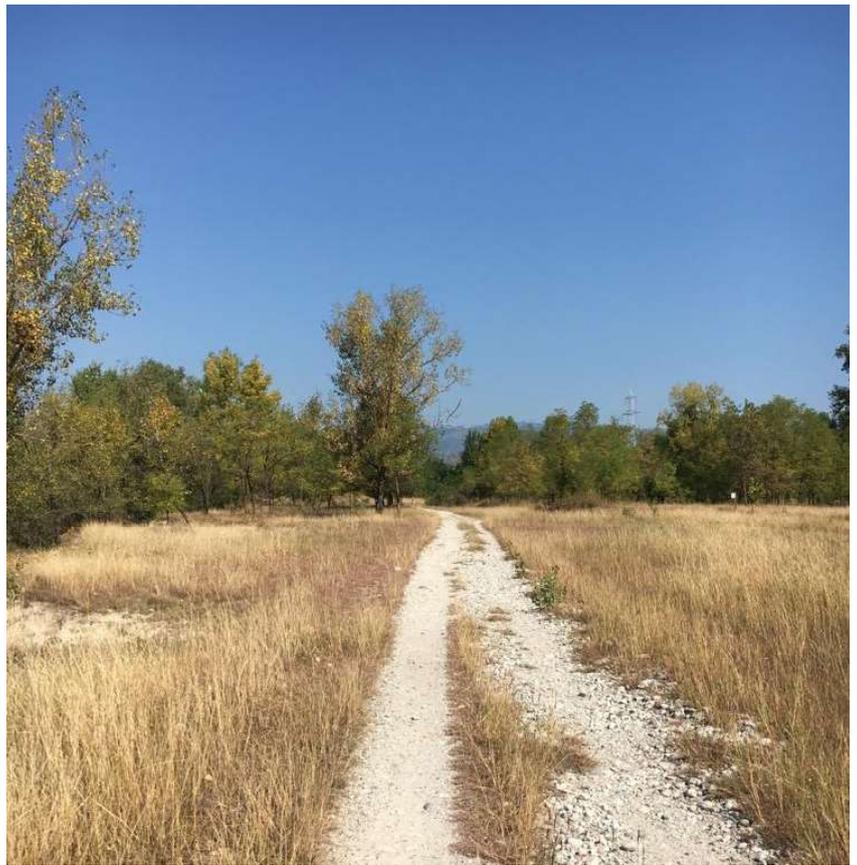
programmi locali<sup>2</sup>. Per dare forma a questa idea occorre assumere una logica proiettiva, in grado di accelerare alcune strategie tendenziali, riconoscendo nel territorio contemporaneo alcuni capisaldi capaci di garantire una corrispondenza tra i sistemi ecologici ed infrastrutturali presenti e un possibile progetto. Entrano in gioco elementi importanti come i possibili sistemi residenziali, gli spazi pubblici attrezzati, le scuole, gli ambiti produttivi e i margini agricoli. A questi si associano inoltre una serie di spazialità che, all'interno dello spazio contemporaneo, hanno assunto ruoli centrali ma non sempre definiti da funzioni stabili, luoghi in cui si esplicano attività temporanee, sportive o ludiche, spazi d'incontro informale, *playground* innervati da possibili percorsi tracciati unicamente dalle pratiche che si combinano con piste ciclabili, marciapiedi, strade bianche o frammenti di infrastrutture per la mobilità, quindi strade o piste ciclabili. Si tratta di tracciati fatti di terra o erba battuta, lacerti di asfalto o cemento che svolgono un ruolo importante

2 I documenti programmatici (PUMS- PMS presenti in molte città venete, considerano in modo centrale il ruolo dei supporti offerti dalle strade bianche per la mobilità ciclistica). I PUMS di Venezia, Padova e Treviso per esempio includono la rete di strade bianche nelle strategie di implementazione della mobilità sostenibile.

nella capacità di riconnettere e, garantire accessibilità a servizi e attrezzature pubbliche oltre che una fruizione lenta e attenta alle pratiche della vita quotidiana (Secchi, 2001). Il campo d'indagine privilegiato, una sorta di sfondo di osservazione di alcune pratiche, è offerto dal Veneto, perché oggetto di numerose ricerche su scala territoriale e ambito di esplorazione per garantire sotto forma di progetto e azione un'articolata gamma di condizioni riferibili a questo tipo di reti<sup>3</sup>.

## Una dimensione nascosta della pratica

In un saggio di ormai qualche decennio fa intitolato: *La dimensione nascosta*, Edward T. Hall, antropologo e sociologo statunitense sottolinea l'impatto del comportamento prossemico nello spazio fisico sulle varie forme di comunicazione interpersonale. Secondo Hall studiare la prossemica diventa prezioso non solo per capire il comportamento delle persone negli spazi del loro quotidiano ma soprattutto per la possibile riorganizzazione spaziale all'interno delle loro città, operazione direttamente funzionale al progetto. In definitiva la prossemica si rivela come una dimensione nascosta che fatica a trovare un proprio statuto nelle operazioni di descrizione e di rilievo dello spazio urbano da parte dell'architetto urbanista ma che meriterebbe un possibile approfondimento. Lo spazio offerto dai contesti sopra indicati diventa un campo di riflessione interessante dove poter valutare alcune pratiche che si sostengono principalmente non solo dalle scelte, legate alle possibilità dei fruitori di reti minori di mobilità (individuali), ma anche da alcuni recapiti privilegiati che costituiscono ambiti di condivisione e di servizio collettivo. In tali spazi è centrale il comportamento, in termini di ricerca e uso di ambiti di riconnessione delle differenti reti di mobilità intercettabili dai comportamenti quotidiani dei fruitori. Un campo tematico complesso



ma che trova un punto di partenza in quelli che si definiscono spazi di welfare, la cui costruzione nel tempo si lega a percorsi molto differenti: in primis alla realizzazione degli standard urbanistici. Tali spazi sono prevalentemente l'esito della legge del 1968 e, in periodi più recenti, si legano a una ritrovata sensibilità ambientale, in parte promossa da una indiscutibile cultura del green che fortunatamente si sta diffondendo. A questo si associano crescenti bisogni e necessità di spostamento di soggetti maggiormente fragili (fisicamente o economicamente) che ritrovano nei sistemi di collegamento secondario o terziario dei "passaggi facilitati" da percorrere per ragioni di sicurezza (minore passaggio veicolare, velocità controllate dalla sezione stradale spesso ristretta o intervallata da elementi di ostacolo come gli alberi ecc.) o di effettiva comodità (alberature, rapporto con lo spazio aperto, possibilità di incontro ecc.). La lista dei possibili recapiti che riconfigurano questo territorio è lunga e ricorre negli ambiti periurbani del Veneto, proponendo connessioni con le attrezzature parrocchiali, i plessi scolastici, quelli sportivi e sanitari, ma anche con elementi territoriali come le alzaie dei fiumi, le oasi faunistiche e le aree per il tempo libero cui si associano i campi attrezzati per pic-nic, per incontri di comunità o per pratiche collettive di tempo

2 - Carrareccia a ridosso dell'alveo del fiume Brenta utilizzata come supporto preferenziale per le forme di ciclismo alternativo come mountain bike o gravel. Foto di Luca Velo.

3 Il Veneto è stato oggetto di alcune importanti ricerche sul tema infrastrutturale: *RETURB - Grandi reti e trasformazioni urbane in Italia*, ricerca nazionale Murst 40% 1995-96 (coord. A. Clementi, responsabile unità Venezia B. Secchi); *INFRA Architettura del territorio e infrastrutture nei paesaggi della nuova urbanizzazione*, Murst 40% 1999/2003 (coord. naz. A. Isola, responsabile scientifico unità di Venezia, G. Lombardi); *Infrastrutture per la mobilità e costruzione del territorio metropolitano*, (PRIN 2007-2008 coord. nazionale B. Secchi); *Re-cycle Italy. Nuovi cicli di vita per architetture e infrastrutture della città e del paesaggio*, (PRIN 2013-2016 coord. Nazionale R. Bocchi).

3 - Carrareccia posta in quota rispetto al piano di campagna e al tracciato del fiume, nei pressi di Carmignano di Brenta (PD). Le originarie esigenze idrauliche di costruzione delle infrastrutture della mobilità minore, oggi consentono forme di mobilità dolce entro prospettive paesaggistiche variabili. Foto di Luca Velo.



4 - Nella pagina a fianco, in alto: le strade bianche come occasioni per riconfigurare rapporti ecologici tra spazi della mobilità attiva e reticoli idrici. Fiume Marzenego, nei pressi di Martellago (VE). Foto di Luca Velo.

5 - Nella pagina a fianco, al centro: le strade bianche come luoghi privilegiati dove poter riconoscere nuove pratiche sociali e per il tempo libero. Fiume Marzenego, nei pressi di Martellago (VE). Foto di Luca Velo.

6 - Nella pagina a fianco, in basso: le strade bianche come ambiti strategici per il progetto di riequilibrio tra spazi aperti e aree agricole periurbane. Campalto (VE). Foto di Luca Velo.

libero (*bird-watching*, pesca, lettura, feste paesane ecc.). Le pratiche collettive caratterizzano peculiarmente a livello locale questi spazi che spesso rimangono esclusi da una trama a sostegno della mobilità attiva (pedonale o ciclistica) esito di progetti integrati. Il più delle volte i reali sistemi di connessione sono l'esito di una conoscenza contestuale e di pratiche capillari sul territorio, capaci di definire geografie complesse e tracciare percorsi riconoscibili unicamente dagli stessi soggetti che le praticano. Quali scenari si aprono dunque per queste connessioni che si sostengono da frammenti infrastrutturali differenti ma di livello solo apparentemente inferiore nel territorio entro il quale si collocano? È forse possibile ipotizzare a partire dalle pratiche e da alcune porzioni di elementi dell'infrastruttura spugnosa di questo territorio (Secchi, Viganò, Fabian, 2016), spesso poco considerati dagli enti locali per le difficoltà manutentive, gli elementi per un nuovo modo di attraversare, fruire e godere anche visivamente e paesaggisticamente di questo territorio, gettando le basi per una alternativa forma di mobilità, con alla base una condizione di urbanità differente ma non alternativa all'uso dell'automobile quanto integrativa, in grado d'imporsi come modello di mobilità per questo territorio?

## Supporti

Nei contesti periurbani veneti almeno due sono gli elementi che propongono, in maniera integrata, uno sguardo paesaggistico interessante e la possibilità di un ripensamento complessivo dell'uso del territorio. Da un lato lo spazio per l'agricoltura, per quanto frammentato e parcellizzato, propone ancora alcuni lacerti di paesaggi rurali tradizionali (Ferrario, 2019), dall'altro, quello dell'acqua struttura una fortissima sinergia con la gran parte della trama infrastrutturale minore, penetrando all'interno dei contesti più marginali rispetto ai recapiti più densi, raggiungendo vecchie corti agricole, case isolate, piccoli recapiti per l'agricoltura e l'allevamento. Appare chiaro che la riflessione si sviluppa anche sul ruolo che lo spazio coltivato può svolgere all'interno di un alternativo immaginario per il futuro, sempre più in discussione rispetto i sostegni offerti dalle politiche comunitarie<sup>4</sup>. Se i bacini idrici, alle diverse scale, tendono a irradiarsi sul territorio proponendo una presenza dell'acqua capil-

4 Uno degli obiettivi del FEASR- Fondo Europeo per lo Sviluppo Rurale, iscritto nel PSR (Programma di Sviluppo Rurale 2014-2020) rientrava puntualmente nel ripristino di strade e acquedotti rurali a servizio delle aziende agricole locali.

lare e diffusa con conseguenti effetti sui continui rischi idraulici, diventa necessario un ripensamento integrato tra i sistemi agricoli e quelli idraulici laddove i tracciati secondari possano mantenere alcune caratteristiche precise (come la permeabilità del supporto, il livello stradale leggermente sopraelevato, la manutenzione del margine della sezione, l'asfaltatura ecologica laddove necessario, la continuità delle alberature compatibili con le funzioni agricole ecc.) a garanzia di una sostanziale qualità spaziale legata al comfort, alla sicurezza e alla sostenibilità ambientale. In particolare queste considerazioni coinvolgono ancora una volta il reticolo idrografico minore che in questa porzione di pianura è spesso accompagnato da filari di gelsi che ne strutturano una qualità ecologica, dettata da biodiversità e assorbimento di CO<sub>2</sub>, paesaggistica e spaziale. Allo stesso tempo, considerando che le attività agricole producono impatti significativi sulla qualità dell'acqua e dell'aria, sul mantenimento della produttività dei suoli, sul consumo di energie fossili e sulla biodiversità, uno scenario di riferimento si articolerebbe anche sulla possibilità di costruire nuove reti ecologiche inscritte in filiere alimentari più razionali e sostenibili (De Marchi, 2020, 80-105). Anche il suolo agricolo sarebbe iscritto all'interno di un processo puntuale di revisione del significato del suo valore, non solo produttivo ma ecologico, proprio in aderenza a norme su scala nazionale che indicano una via, non del tutto raggiunta, verso un arresto del suo consumo accanto a processi di rinaturalizzazione e rigenerazione. Questi spazi che si combinano tra ambiti agricoli, idraulici e le frange di un'urbanizzazione diffusa e scarsamente specializzata, lasciano lo spazio ad alcune strade bianche che offrono la possibilità di un progetto di ripensamento e di riprogetto capace di giocare sul duplice fronte del mantenimento e del potenziamento, concepibile non come spazio infrastrutturale ma come ambiti di stratificazione di usi e di funzioni che dal fossato alla strada bianca, dai tratti di manto erboso ai filari possa ridare accessibilità, migliore efficientamento nella capacità di ritenzione delle acque.

### Possibili scenari e strategie per una ricerca

Date queste premesse occorre domandarsi quale tipo di scenario potrebbe risultare qualora un possibile progetto alla scala del territorio mettesse in valore un supporto dif-



fuso di strade bianche e terziarie a servizio di nuove forme di mobilità attiva capaci di valorizzare spazialità poste nei retri delle strade principali, a scorrimento prevalentemente motorizzato. Sembra utile specificare come in questo caso la scala d'intervento territoriale diventi essenziale nella definizione. Forse questa scala non coincide in maniera puntuale con confini di natura amministrativa, un possibile esempio potrebbe essere offerto dai bacini idrografici, in quando in grado di esplicitare sinergie importanti in termini di azioni sul territorio dei recapiti di governo, le Autorità di Bacino, ma soprattutto con la possibilità di disegnare una riconfigurazione paesaggistica offerta da un supporto esistente costituito dal sistema delle acque minori e dalle aree coltivate ma anche da elementi fisico spaziali più puntuali e discontinui come: le recinzioni, le siepe, i giardini privati e i sistemi delle alberature. Va precisato che questo scenario è stato già esplorato in ricerche pregresse (Fabian, 2014, 267-300) ma forse in questo caso specifico la definizione dei reticoli di percorsi riservati alla mobilità attiva attraverso i quali riconnettere il grande deposito di servizi e di attrezzature collettive. L'integrazione avverrebbe non solo con il reticolo idrografico minore, ai fini di un possibile rafforzamento della capacità delle acque (Tosi, et al. 2014, 161-175), ma anche con possibili pratiche di accessibilità territoriale che riposizionano usi più metropolitani che agricoli o locali. La possibilità di concepire questi tracciati come elementi non solo a sostegno di forme di mobilità attiva ma come ambiti privilegiati della mobilità attiva e quindi maggiormente limitati in termini di accessibilità carrabile permetterebbe di mettere a punto un progetto che includa il potenziamento della riconfigurazione spaziale attraverso uno stock di elementi fisici e spaziali: nuovi reticoli di siepi campestri, azioni di agroforestazione, sistemi di prati e fasce tampone boscate come elementi strutturanti un preciso paesaggio di mobilità, ma soprattutto anche riconoscibili per chi sceglie di evitare l'uso dell'automobile e di accedere in uno spazio confortevole e sicuro, fruibile anche solo per alcuni tratti, prima di reimmettersi nel circuito di mobilità principale ferroviaria o carrabile.

La principale strategia di intervento suggerita investe non tanto un insieme di azioni atte a mappare il deposito infrastrutturale che sta alla base come tessuto isotropo all'interno dei territori; più urgente diventa la conoscenza e la riscrittura delle molteplici

pratiche e degli attori che già usano questo tipo di supporti per la mobilità. Questo dato diventa importante almeno per due ragioni: in primo luogo questi fruitori diventano attenti conoscitori di tali ambiti, in grado non solo di restituire i propri percorsi e quindi le diverse geografie del proprio ordinario, ma di mettere in luce alcuni attraversamenti, criticità e specificità che talvolta unicamente la pratica diretta riesce a mappare. Si tratta il più delle volte di spazialità interstiziali, poste nei retri dei nuclei residenziali oppure a contatto tra piccoli luoghi specializzati di produzione e sistemi infrastrutturali o ancora confini tra proprietà private che subiscono un uso quotidiano ma specifico da alcuni soggetti che conoscono a fondo quel determinato ambito e sul quale, per comodità, riverberano usi non convenzionali. Talvolta alcuni piccoli frammenti di percorsi attraverso prati o terreni battuti riescono a garantire accessibilità complesse, riconnettendo porzioni di piste ciclabili con alcune aree del lavoro. Studiare le modalità di spostamento dei lavoratori non locali per esempio - soggetti per lo più costretti per ragioni economiche a non utilizzare l'automobile e che svolgono lavori domiciliari oppure sono impiegati in alcune piccole imprese della città diffusa veneta localizzati in luoghi talvolta difficilmente accessibili - consentirebbe di costruire una geografia di micro spazialità di connessione estremamente variegata. Questi soggetti sono depositari importanti di una conoscenza delle potenzialità di spostamento all'interno del territorio perché messi nella necessità di raggiungere a piedi o in bicicletta o con i mezzi pubblici in un tempo definito non solo i propri recapiti lavorativi ma talvolta anche le scuole elementari e medie per accompagnare i propri figli, i presidi sanitari o i centri religiosi o sportivi, i municipi o le piccole stazioni ferroviarie intermedie (Velo, 2019).

Il riconoscimento di queste strategie, offerte dalle pratiche sociali all'accessibilità, costituisce quindi un primo obiettivo imprescindibile di lavoro perché garantirebbe un uso e un raggiungimento degli spazi pubblici e collettivi senza percepire limitazioni al proprio diritto allo spazio (Soja, 2010), articolando ai diversi usi, soggetti anche molto diversi tra loro: non solo possibili lavoratori, ma anche sportivi, persone fragili o turisti, senza considerare il fatto che la visibilità e l'estesa accessibilità alle diverse popolazioni migliorerebbe la vivibilità del territorio. Come conseguenza, occorrerebbe mettere in pratica azioni diffuse di risezionamento e

di riprogettazione di tali spazi attraverso le quali poterne incrementare sensibilmente la capacità e la riconoscibilità d'uso includendo, in questa cornice, alcuni processi di messa in sicurezza, possibili ridefinizioni di modesti limiti di proprietà oltre ad azioni sugli elementi verdi esistenti. Ispessimenti, ricuciture e razionalizzazione di siepi o filari, nuove piantumazione, predisposizione o manutenzione di alcuni supporti, illuminazioni. Si pone in questo modo la necessità di ricostruire, attraverso il riconoscimento, la risistemazione e la messa a sistema, di uno strato molto minuto dei sistemi di accessibilità della città diffusa veneta che, in linea con i principi di inclusione sociale e di sostenibilità ambientale, potrebbero ricoprire il duplice ruolo. Se da un lato si offrirebbe un contrasto alla segregazione sociale dovuto alle limitazioni all'accessibilità, soprattutto in simili contesti a bassa densità abitativa (Bozzuto et al., 296-301), dall'altro prenderebbe corpo un progetto implicito di implementazione dei sistemi di mobilità attiva ai fini di una consistente riduzione dell'uso dell'automobile di proprietà. Un ultimo, non per importanza, punto è riferito alla ricostruzione paesaggistica dei sistemi agricoli veneti, talvolta esclusi da riflessioni complesse rivolte ad una maggiore integrazione funzionale riferita a pratiche di uso e di valorizzazione territoriale. Il paesaggio agrario assumerebbe un carattere multifunzionale fortemente interrelato alle pratiche di mobilità attiva, capace di rinnovarsi entro un quadro di valori collettivi, quali la sicurezza (alimentare, idraulica, stradale), il benessere (coltivazioni maggiormente in equilibrio con l'ambiente, sostegno alla biodiversità, maggiore qualità idrica), i corretti stili di vita (sport, inclusione sociale e generazionale). Rimane aperta, e tutta da progettare, entro un simile scenario, la sfida concreta sul coordinamento di queste azioni. È inevitabile pensare al ruolo di regia che spetterebbe al pubblico come possibile promotore degli interventi di ricucitura sui supporti esistenti, riconoscendo e tutelando la rete di strade bianche, incentivando a replicare tali azioni sui sistemi idrici di secondo livello interessati ad accedere alle misure della nuova politica agricola comune (PAC) per quanto concerne operazione di manutenzione e di implementazione del verde, rafforzando in questo modo la trama idraulica, le reti ecologiche e preservando il suolo agricolo con il solo scopo di produzione alimentare. A partire da queste considerazioni, si propone un'immagine ancora più allargabile ai soggetti,

ai bisogni, alle temporalità, alle emergenze che questo scenario potrebbe coinvolgere costruendo fin dall'inizio un nuovo racconto del progetto urbanistico capace d'incorporare anche un possibile sviluppo alternativo e sostenibile.

© Riproduzione riservata

## Bibliografia

Bozzuto P., Fabian L., Gandolfi P., Munarin S., Velo L. (2021), "Ripensando il codice della strada: reti e nodi per favorire l'intermodalità e la mobilità attiva", in Coppola A., Del Fabbro M., Lanzani A., Pessina G., Zanfi F. (a cura di), *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, Il Mulino, Bologna.

Fabian L. (2014), "Nuove strade a nord-est. Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa", in: Calafata A. (a cura di), *Città tra sviluppo e declino. Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli Editore, Roma.

Ferrario V. (2019), *Lecture geografiche di un paesaggio storico, la coltura promiscua della vite nel Veneto*, Cierre Edizioni, Verona.

De Marchi M. (2020), "Foodspace. Leggere le trasformazioni territoriali attraverso lo spazio del cibo: il caso Veneto", in *Archivio di studi urbani e regionali*, fascicolo 128, Franco Angeli Editore, Milano.

Hall E. T. (1966), *The hidden dimension*, Doubleday Editor, New York.

Secchi B. (2011), "La nuova questione urbana: ambiente, mobilità e disuguaglianze sociali", in *CRIOS- Critica degli Ordinamenti Spaziali*, Franco Angeli Editore, Milano.

Secchi B., Viganò P., Fabian L. (2016), *Water and Asphalt. The project of isotropy*. Vol. 1, Park Book, Zurigo.

Soja E. W. (2010), *Seeking for spatial justice*, University of Minnesota Press, Minneapolis (MN).

Tosi M. C., Ferrario V., Faraone C., Renzoni C., Bortolotti A. (2015), "Trama pubblica lungo il Marzenego", in Fabian L., Munarin S., Donadoni E. (a cura di), *Re-Cycle Veneto*, Aracne Editore, Roma.

Velo L. (2019), "Convivere con l'acqua: attese e sollievi per un progetto di riequilibrio del Bacchiglione", in *Eco Web Town*, n. 21, Chieti-Pescara.