

# FARE SPORT FA BENE ALLA CITTÀ

Tra mobilità attiva e spazi collettivi:  
ricerche e riflessioni a partire dal territorio metropolitano di Venezia

---

Stefano Munarin, Nicolò Fattori, Elena Orsanelli





# **FARE SPORT FA BENE ALLA CITTÀ**

Tra mobilità attiva e spazi collettivi:  
ricerche e riflessioni a partire dal territorio metropolitano di Venezia

---

**Stefano Munarin, Nicolò Fattori, Elena Orsanelli**

Con i contributi di

**Paolo Bozzuto, Francesco Gastaldi, Stefania Tonin, Massimo Zanotto**

## Fare sport fa bene alla città

Tra mobilità attiva e spazi collettivi: ricerche e riflessioni a partire dal territorio metropolitano di Venezia

Stefano Munarin, Nicolò Fattori, Elena Orsanelli

### Con i contributi di

Paolo Bozzuto, Francesco Gastaldi, Stefania Tonin, Massimo Zanotto

### Progetto grafico

Nicolò Fattori, Elena Orsanelli

### Impaginazione

Elena Orsanelli

### Volume realizzato con fondi del

Dipartimento di Culture del Progetto - Università Iuav di Venezia

ISBN 979-12-5953-029-5

### Editore

Anteferma Edizioni Srl  
Via Asolo 12, Conegliano, TV  
edizioni@anteferma.it

Prima edizione: ottobre 2022

Copyright



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons  
Attribuzione - Non commerciale - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale

# INDICE

## **1. ESERCIZI A CORPO LIBERO** - **6**

Per una città come palcoscenico della vita attiva

## **2. BICICLETTA E PRATICHE QUOTIDIANE** - **20**

La ciclabilità come connessione delle attrezzature

## **3. BICICLETTA E TEMPO LIBERO** - **44**

La mobilità come riscoperta del paesaggio

## **4. BICICLETTA E TURISMO** - **68**

L'influenza degli itinerari ciclabili nel territorio allargato

## **5. RESOCONTO DI UN SEMINARIO** - **90**

Riflessioni e aperture

Paolo Bozzuto	92
Francesco Gastaldi	96
Stefania Tonin	100
Massimo Zanotto	104



1.

**ESERCIZI A CORPO LIBERO**

*Per una città come palcoscenico della vita attiva*



## Esercizi a corpo libero

*Per una città come palcoscenico della vita attiva*

**Stefano Munarin**

— 1. Huizinga, J. (2002), *Homo ludens*, Einaudi, Torino.

Il lavoro qui presentato è esito di una pluralità di attività didattiche, di ricerca, di terza missione e istituzionali che abbiamo sviluppato collettivamente in questi ultimi anni all'Università Luav di Venezia, e con questo testo introduttivo cercherò di chiarire alcune ipotesi e motivazioni che ne stanno alla base.

### *L'attività di delegato e i "labirinti di libertà"*

Nel 2016 sono stato chiamato dall'allora rettore Alberto Ferlenga a svolgere l'attività di "delegato allo sport" (cui si sono poi aggiunte le deleghe al diritto allo studio e all'inclusione sociale) e fin da subito mi sono chiesto che significato e ruolo possano e debbano avere queste deleghe in un'università che, ponendo al centro le "culture del progetto", presta particolare attenzione alla città e al territorio, al progetto degli spazi, dei manufatti e degli stessi abiti entro cui ci muoviamo con i nostri corpi, ai problemi posti dalle questioni ambientali e alla necessità di immaginare nuovi modelli di sviluppo sostenibile.

Ho iniziato questa attività pensando sempre che il termine "sport" per come viene comunemente inteso oggi mi sta un po' stretto e, riprendendo l'ormai classico *Homo ludens* di Johan Huizinga con la densa introduzione all'edizione italiana di Umberto Eco<sup>1</sup>, preferisco ricordare che trova le sue radici nell'idea di "attività ludico/collettive fuori dalle mura cittadine", di "disport" e "desport", nell'idea di mettere "in gioco" il corpo, o meglio i corpi, in un'attività collettiva. Mi piace riconoscere le sue plurali dimensioni: da un lato è oggi "il più grande spettacolo del mondo" (lo spettacolo più seguito, condiviso e inclusivo al mondo, con i suoi riti e conflitti di potere) e dall'altro



**PERSONE CHE PRATICANO SPORT O SVOLGONO QUALCHE ATTIVITÀ FISICA**



una pulviscolare pratica collettiva, organizzata e spontanea, che si svolge dentro e fuori i luoghi deputati, negli impianti ma anche all'aperto, nella città e nel territorio, diventando pratica di riscoperta e quindi di ridisegno (reinvenzione) del paesaggio.

Ed è questo che c'interessa di più: fare sport oggi significa (anche) fare paesaggio, occuparsi di sport significa occuparsi non solo della cosiddetta "impiantistica" ma della città e del territorio come "teatro" di pratiche collettive e performative, stabilendo così una stretta connessione con le "culture del progetto" di cui ci occupiamo nel nostro ateneo.

A partire da queste ipotesi, in qualità di delegato allo sport ho iniziato a organizzare escursioni e passeggiate a piedi, in bicicletta o in barca, pensando che ciò sia utile per gli studenti e per tutta la comunità dell'Università luav di Venezia per due ordini di motivi<sup>2</sup>. Da un lato per valorizzare l'esperienza diretta come pratica di apprendimento, per "imparare a guardare" riconoscendo l'utilità di muoversi nel paesaggio, di tutte quelle forme di mobilità attiva che obbligano a "misurare lo spazio" e rilevarne le forme, i materiali, le articolazioni topografiche e i processi di trasformazione. Insomma: muoversi nel paesaggio (urbano, della laguna, della pianura o delle montagne)

**3.526.000**

— Tra cui

**26%** non pratica sport

**33%** pratica qualche attività fisica

**41%** pratica sport

— 2. Denominate "Labirinti di libertà. Camminare nel paesaggio lungo antiche vie e percorsi minori", queste escursioni ci hanno portato a salire lungo la "Calà del Sasso" da Valstagna all'altipiano di Asiago, a pedalare lungo il Muson dei Sassi da Castelfranco ad Asolo. A queste escursioni aggiungo le due avventure in *dragon boat* organizzate assieme agli amici e colleghi del Cus e dell'Università di Ca' Foscari (e il particolare contributo tecnico di Sergio Barichello) da Venezia fino a Treviso risalendo il Sile o fino a Carole lungo i canali dell'idrovia litoranea veneta. Amando entrambe le parole e l'ambiguità che scaturisce dalla loro unione, "labirinti di libertà" è termine che ho ripreso da Robert Macfarlane, che nel libro *Le antiche vie* (Einaudi, Torino, 2013) ci ricorda come i sentieri siano "atti consensuali, esito di pratiche" e che per esistere "hanno bisogno di essere camminati", riflettendo sulla bellezza e importanza delle reti, dei "labirinti di libertà" appunto, cui danno luogo.

— 3. Riprendendo O'Mara, S. (2020), *Camminare può cambiarci la vita*, Einaudi, Torino, p. 14: "Potrà sembrare ovvio, ma mentre camminiamo anche il nostro cervello si muove. Ci siamo infatti evoluti come specie ambulante: andiamo in giro per il mondo cercando e assorbendo nuove informazioni. In altre parole, non siamo semplici cervelli chiusi in un cranio, bensì menti in movimento: siamo *cognitivamente mobili*".

— 4. Sul ruolo del camminare come pratica cognitiva la letteratura è ormai assai vasta e io, oltre al già citato O'Mara, mi limito a segnalare i libri di Rebecca Solnit (*Storia del camminare*, Mondadori, Milano, 2005) e di Francesco Careri (*Walkscapes. Camminare come pratica artistica*, Einaudi, Torino, 2006) ricchi di riferimenti per ulteriori approfondimenti. Per quanto riguarda le relazioni tra l'esperienza diretta e l'indagine e osservazione della città, mi permetto di rinviare al mio saggio *Territorio, urbanistica, fotografia: una piccola storia tra biografia e vicende collettive* nel libro curato da Malvina Borgherini e Monique Sicard, *PhotoPaysage, Il Paesaggio inventato dalla fotografia*, Quodlibet, Macerata, 2020.

per "educare lo sguardo". Ricordandoci con Shane O'Mara che siamo dei "dispositivi cognitivi mobili"<sup>43</sup>, cioè dei corpi non solo agili e capaci di muoversi camminando eretti ma che, così facendo, esplorano lo spazio e apprendono: imparano e riflettono muovendosi<sup>44</sup>. Dall'altro perché le pratiche sportive che si svolgono "nel paesaggio" sempre più oggi sono utili, aiutano a tenerlo vivo, ad abitare "beni comuni" come i parchi, gli argini dei fiumi, gli antichi sentieri e le carrarecce, o a riscoprire luoghi caduti nell'oblio (cave, boschi, forti, ecc). Ricordandoci anche che proprio le pratiche "del tempo libero" sono una risorsa preziosa, da attrarre e mantenere nelle nostre città, che devono continuare a essere palcoscenico delle pratiche quotidiane, supporto di una sana vita attiva. Lo sport quindi sarà tanto più utile a noi (come persone, corpo e mente) ma anche alle nostre città, quanto più nel futuro ritroverà la sua radice etimologica di "divertirsi uscendo fuori", uscendo all'aperto, uscendo dalle regole, uscendo dai ritmi, fino ad allargarsi alla scoperta dei molteplici paesaggi che abitiamo, che qui da noi significa dalla Laguna alle Dolomiti, da un sito Unesco all'altro, certamente non poco.

Così, a partire da queste prime suggestioni, grazie anche ad alcune linee di finanziamento, abbiamo prima iniziato a osservare gli spazi e le attività sportive a Venezia per poi allargare lo sguardo all'ambito della Città Metropolitana, riflettendo sul ruolo che queste svolgono tra benessere individuale, relazioni sociali, inclusività e qualità urbana entro un territorio allargato, una vasta e articolata "multipoli" costituita da una pluralità di ambienti insediativi.

Attraverso operazioni di rilievo e di esplorazione progettuale abbiamo indagato come sono fatti gli spazi e le attrezzature pubbliche e collettive dedicate allo sport e alle altre attività fisico ricreative nell'ambito della Città Metropolitana di Venezia concentrando la nostra attenzione in alcune aree campione come il quartiere Gazzera a Mestre, chiedendoci al contempo come sono utilizzati e cosa potrebbero diventare nell'ottica di un miglioramento delle pratiche collettive e di inclusione sociale.

Riconoscendo che "fare sport" significa non solo curare le condizioni psicofisiche individuali e aumentare le pratiche di socializzazione ma anche (camminando, nuotando, vogando, correndo, pedalan-

do) scoprire e riscoprire luoghi (le spiagge, le isole minori, le fondamenta, la gronda lagunare, le rive dei corsi d'acqua, i forti, i boschi, i diversi paesaggi agrari) che concorrono a definire questo variegato ambiente di vita, oltre al rilievo degli spazi dello sport e delle attività fisico ricreative, abbiamo dunque cercato di elaborare anche schemi ed esplorazioni progettuali volte a migliorare le relazioni e le possibili sinergie tra i diversi tipi di "spazi sportivi", le attrezzature, i luoghi pubblici e di vita collettiva. Abbiamo cioè provato a svolgere esercizi di *research by design*, cercando di evidenziare come la "messa in rete" del ricco patrimonio di spazi e attrezzature sportive, scolastiche, culturali e del tempo libero attraverso lo sviluppo di un sistema di "spazi per la mobilità attiva" vada considerato come un grande e importante progetto di rigenerazione urbana. Un "progetto di suolo" fatto non solo di marcia-piedi e piste-ciclabili ma anche di più generosi e diversificati spazi dove sia possibile stare, passeggiare, incontrarsi e chiacchierare, pedalare per andare a scuola o al lavoro, piacevolmente e in sicurezza.

### ***Dal problema dell'accessibilità alle attrezzature sportive al paesaggio come palestra all'aperto***

Le nostre città, infatti, e Venezia non fa eccezione, 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<sup>5</sup>. In questa prospettiva, la ciclo-pedonalità può diventare "strumento" per avviare una concreta politica di "riciclo urbano"<sup>6</sup>, ripensando gli edifici e le reti di accessibilità, perché lavorare sulla trama degli spazi che rende possibile muoversi a piedi e in bicicletta, cioè sulla "mobilità attiva", significa oggi di fatto riqualificare e ripensare la città nel suo complesso.

Muoversi con il proprio corpo in città, camminare, pedalare, correre, (ma anche vogare) non è solo una pratica di mobilità ma "produce

— 5. Vedi: Munarin, S., Tosi, M.C., Renzoni, C., Pace, M. (2011), *Spazi del welfare*, Quodlibet, Macerata; Munarin, S., Tosi, M.C. (2014), *Welfare Space*, List, Trento/Barcellona.

— 6. Vedi il sito della ricerca [www.recycleitaly.net](http://www.recycleitaly.net) e i volumi: Munarin, S., Fabian, L. (2017) (a cura di), *Recycle Italy. Atlante*, LetteraVentidue, Siracusa; Marini, S., Corbellini, G. (2016) (a cura di), *Recycled Theory*, Quodlibet, Macerata; Fontanari, E., Piperata, G. (2017) (a cura di), *Agenda Re-Cycle*, il Mulino, Bologna.



— Rielaborazione grafica dei tracciati preferenziali utilizzati dai ciclisti e dai runners a partire dagli open data resi disponibili da Strava.  
Disponibile su: <https://www.strava.com/heatmap#12.51/12.21862/45.51049/hot/all> [ultima consultazione: marzo 2021]

spazio”, reinterpreta e inventa nuovi spazi, non reclama “solo” chilometri di piste e percorsi specializzati ma genera nuovi paesaggi urbani reinventando i luoghi che attraversa (argini, carrarecce, vecchi sentieri, retri dei paesi, ingressi delle scuole). Nei casi migliori porta a connettere il capitale costituito dai servizi e dalle attrezzature pubbliche, anche riutilizzando vecchi percorsi e pertugi che prima erano stati ai margini o letteralmente relegati sul retro dei grandi assi di sviluppo edilizio, portando alla riscoperta di una sorta di “lato nascosto”, di *dark side* dei nostri paesaggi. Per essere più preciso: mentre percorrendo in auto il Veneto si tende a fissare sulla retina un’immagine che ormai è diventata uno stereotipo (il Veneto come sequenza di case e capannoni), se si prova a camminare o pedalare spostandosi dalle strade ridotte a “canali di traffico da smaltire” e si percorre la fitta e articolata rete di percorsi minori (strade bianche, carrarecce, argini, trosi?), si scoprirà un paesaggio molto diverso. Un paesaggio a volte assai prossimo (poche decine o centinaia di metri dalle nostre case) e che molti hanno riscoperto “grazie” ai limiti imposti dalla pandemia, ma che per le sue diverse qualità (sei sempre vicino a uno degli innumerevoli piccoli centri urbani e ai suoi servizi ma al contempo noti il silenzio e gli spazi aperti) sembra evocare i “tre magneti” di cui parlava Ebenezer Howard o le immagini di Broadacre city proposte da Frank Lloyd Wright, cioè l’idea di un ambiente di vita dove densità e rarefazione, urbano e rurale coesistono.

— 7. L’espressione dialettale “tròso” indica un piccolo sentiero di campagna formatosi dal calpestio frequente e prolungato dei passanti.

### *Verso un grande progetto di suolo per la “metropoli passeggiata”*

Nel nostro sistema insediativo dove lo spazio urbano, il luogo pubblico dell’incontro, è spesso ereditato dal passato (la piazza della chiesa o del mercato, il parco della ex villa padronale, ecc.), la trama di spazi pubblici che sta prendendo corpo (e va incentivata) attraverso gli interventi sulla ciclabilità e “camminabilità”, una trama che non è costituita solo dai sottili fili delle piste e dei percorsi ma che si dilata diventando giardino, area d’attesa davanti alle scuole, affaccio sul fiume, una trama che non è fatta quindi solo di linee ma di

— 8. A questo proposito rinvio al geoportale dei dati territoriali della Regione Veneto, nella sezione dedicata alla ciclabilità (<https://idt2.regione.veneto.it/idt/webgis/viewer?webgisId=82>) ma anche alle numerose pubblicazioni dell'editore Ediciclo di Portogruaro (VE) come ad esempio la recente guida curata da A. Dalla Venezia e C. Marastoni, *Ciclovía Aida-Est – da Verona a Trieste*.

— 9. Ad esempio, oltre alle associazioni storiche e strutturate, come Fiab (Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta) o Legambiente, sui social sono attivi numerosi gruppi che lavorano in questa direzione: “Batemo el troso”, “Veneto Gravel”, “La Velostazione di Venezia”, ecc. Tutte realtà che in questi anni da un lato stanno valorizzando la rete dei percorsi minori esistenti e dall'altro incentivando la realizzazione di nuovi percorsi pavimentati e attrezzati.

— 10. Riprendendo Munarin, S. (2010), *Eccipienti urbani. Immaginare nuovi spazi per abitare la città*, in Giani, E. (a cura di), *Workshop 2009 Facoltà di Architettura di Venezia, Marsilio, Venezia*:

Leggendo la composizione di una normale pastiglia contro il mal di testa, si scopre la presenza di un solo principio attivo (ad esempio ibuprofene) accanto ad una sorprendente sequenza di eccipienti: etilcellulosa, cellulosa acetoftalato, cellulosa microcristallina, saccarina, sodio croscarmellosio, aroma fragola, acido fumarico, silice colloidale, magnesio stearato, calcio fosfato dibasico anidro. Ecco, a volte penso che con la stessa fantasia, inventando materiali nuovi (in fondo, esisterà veramente il sodio croscarmellosio? E cosa sarà mai l'acido fumarico?) anche nel progetto della città dovremmo pensare di più anche agli eccipienti: agli spazi che stanno “tra” gli edifici e le funzioni, agli interstizi, a ciò che “resta”, ai materiali che, tenendo insieme le cose, non solo consentono di usare la città ma, di fatto, ne rendono possibile la stessa esistenza.”

superfici, deve essere considerata come grande risorsa e sfida progettuale per il futuro.

Segnali interessanti ci sono, e numerosi: penso da un lato alla rete delle grandi ciclovie che sta prendendo forma attraverso il progetto “Green Tour” della Regione Veneto o ai diversi percorsi già realizzati anche grazie all'impegno della Fiab (ex ferrovia Ostiglia, Alzaie del Sile, percorso Aida, ecc.)<sup>8</sup>, dall'altro ad alcuni progetti di rigenerazione urbana locali basati proprio sul ridisegno del suolo, e qui mi riferisco alla sistemazione della piazza del municipio e dei percorsi lungo il Sile a Quinto di Treviso; alla sistemazione della piazza e dell'annesso parco a Vigonza, al sistema delle piazze a Montebelluna o alla nuova piazza di Albignasego.

Interessanti sono poi i numerosi processi di riscoperta e valorizzazione di percorsi e ambienti sviluppati da singoli, gruppi e associazioni<sup>9</sup>. Sempre più persone camminano o pedalano per riscoprire paesaggi, dando vita ad una sorta di “movimento dal basso” che porta all'evvidenza “parchi impliciti”: migliaia di persone si muovono lungo carraie, rive, strade bianche, sentieri, seguendo percorsi riscoperti e condivisi dal basso, dando forma ad una sorta di movimento che prima riscopre e fa riemergere e poi trasforma in “parco” interi paesaggi.

Possiamo dire che c'è tutto un esercito di persone che, muovendosi all'interno di reti minute e non formalizzate, da un lato le reclama e dall'altro le rafforza e le tiene in vita; perché, come ci ricorda Robert Macfarlane (2013), i sentieri sono spazi mondani nel senso migliore del termine (aperti a tutti), consensuali (esito di pratiche) e per esistere “hanno bisogno di essere camminati”. Spesso sono spazi a cui non sappiamo dare un nome esatto ma che sono vissuti, attraversati, e svolgono un ruolo cruciale nel definire la qualità di una città. Qualche anno fa, ricorrendo a un'analogia, dicevo che forse anche nel dare forma, nel rendere concrete le nostre città, oltre ai “principi attivi”, cioè alle funzioni, dovremmo pensare agli “eccipienti”, a ciò che tiene insieme e rende possibile la stessa esistenza della città<sup>10</sup>.

Proseguendo questa riflessione possiamo riconoscere che mentre i parchi urbani sono normalmente esito di lungimiranti scelte di piano (penso ai parchi Bissuola, Piraghetto, Catene e San Giuliano a Mestre) i parchi territoriali in questa regione sono frutto di un al-

tro processo. Ad esempio, le numerose oasi naturalistiche istituite in aree di ex cave sono diventate tali a partire da processi collettivi di riscoperta, seguiti da progetti che hanno confermato e istituzionalizzato ciò che ha preso forma "dal basso", a partire dalle pratiche. Assistiamo cioè ad un processo di "produzione" di aree verdi a partire dalle pratiche informali, processo che in passato ha interessato anche altre città<sup>11</sup> e che dovrebbe interessare chi si occupa di spazi (architetture, città, paesaggio, ambiente) e pratiche sociali.

Insomma, possiamo già riconoscere una trama, incompleta ma dalle grandi potenzialità, che dobbiamo sviluppare prendendo spunto anche dalle migliori pratiche già sviluppate in altri contesti.

Penso ad esempio al ripristino della linea ferroviaria della Val Venosta, accompagnata dalla contemporanea valorizzazione dei percorsi ciclopeditoni lungo la valle e al ridisegno degli spazi di collegamento tra le stazioni e i centri urbani. Oppure al sistema di spazi e percorsi pubblici sviluppati a Lubiana a partire dalla lezione di Jozef Plecnik e sviluppati fino al "sentiero delle rimembranze e della solidarietà" che cinge la città: un percorso che ricalca il limite di filo spinato eretto dalle forze di occupazione italiane durante l'assedio perpetrato ai danni della città nella seconda guerra mondiale ed è così, al contempo, luogo della memoria e suggestivo parco lineare. Oppure ai percorsi ciclopeditoni realizzati nella Ruhr a partire dagli anni Novanta all'interno del generale processo di rigenerazione della regione; percorsi che innervano tutta l'area e sono utilizzati sia per le pratiche quotidiane che per il tempo libero, collegando tra loro anche i siti simbolo di questo processo di rigenerazione, come il parco paesaggistico nell'ex miniera Thyssen a Duisburg o il sito monumentale della ex miniera della Zollverein ad Essen. Senza dimenticare i più recenti interventi a Copenhagen sviluppati a partire dal riciclo di precedenti strade o ferrovie abbandonate (Prags Boulevard e Norrebro/Superkillen), tutte esperienze che hanno definito trame di luoghi pubblici a partire da incerti spazi residuali.

Tutto ciò ribadendo che parlare di ciclo-pedonalità significa anche riconoscere il ruolo sociale della mobilità attiva, di una mobilità che se fa bene al fisico e aiuta la mente, al contempo è anche pratica di condivisione di spazi, regole, comportamenti. "Mettersi in moto" stan-

— 11. Vedi Rasmussen, S.E. (1972), *Londra città unica*, Officina, Roma.

— 12. L'automobile è diventato un "paradigma" che ha informato di sé lo spazio urbano e le strade: per questo non è più una scelta ma un obbligo.

do 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, entrando in contatto con gli altri e con il territorio (che deve essere "accogliente e sano" e rimane tale dopo il nostro passaggio), generando una maggiore condivisione degli spazi.

Sviluppare una trama di spazi per la mobilità attiva (in stretta connessione con le reti di trasporto pubblico e collettivo) riconoscendo che si tratta anche di una mobilità socialmente più inclusiva, meno dipendente di altre dal reddito, dall'età o dalla patente. Andare a piedi o in bicicletta (in connessione con i mezzi pubblici) significa mettere sullo stesso piano popolazioni diverse, accomunando diverse "minoranze", consentendo a tutti di utilizzare il bene collettivo costituito dalla strada e dallo spazio pubblico. Per questo, mentre l'automobile ha portato alla tendenziale espulsione di tutti gli altri utenti dalla strada<sup>12</sup>, non dovrebbe sembrare eccessivo se diciamo che la bicicletta è (più) "democratica".

In questo senso possiamo anche dire che stiamo parlando di una forma di mobilità (più) compatibile, non solo per quanto riguarda l'inquinamento durante l'uso e i consumi nel processo di produzione (e smaltimento dei mezzi) ma anche per quanto riguarda le pratiche sociali. La mobilità attiva infatti ha un alto grado di compatibilità con le altre funzioni urbane (con i negozi, le scuole, la residenza) perché è silenziosa, non inquina, è poco pericolosa, occupa poco spazio. E a me, da urbanista, tutto ciò interessa molto, perché sono interessato alle conseguenze spaziali delle diverse forme di mobilità, allo spazio che richiedono e producono.

Non da ultimo, in questo lavoro abbiamo cercato di tenere assieme le riflessioni sulle attrezzature pubbliche e sulle reti di mobilità attiva che ne dovrebbero permettere un utilizzo più facile, sicuro e intenso, con l'attenzione per le diverse forme di "cicloturismo", per le diverse modalità di esplorazione del territorio in bicicletta, che vanno dalla gita fuoriporta al cicloraduno, dalla vacanza in famiglia al lungo viaggio d'avventura e che generano interessanti economie, spesso nei territori prima esclusi dai flussi turistici, contribuendo anzi a ridistribuire non solo i turisti ma anche il reddito da questi



generato<sup>13</sup>. A questo proposito mi sembra di poter dire che, proprio perché la mobilità attiva (in questo caso le ciclovie e cammini di lunga percorrenza) ha “bisogno” e si “nutre” dei paesaggi che attraversa, possiamo considerarla parte di un progetto di lettura e valorizzazione che inizia “facendo presa” sui valori paesaggistici presenti.

Partendo dallo sport e dai luoghi specializzati nei quali si svolgono dalle pratiche ludico/sportive/ricreative ci siamo così allargati progressivamente a osservare e considerare il territorio, lo spazio che abitiamo quotidianamente, come “supporto” per le nostre pratiche attive di mobilità e socializzazione, come “palcoscenico” della vita quotidiana, e che l’evidente tendenza a muoversi con il proprio corpo nel paesaggio (camminare, correre, pedalare, fare *jogging* o *nordic walking*, andare a scuola o portare a spasso il cane) rinvia a temi complessi come la mobilità ma anche l’accessibilità ai servizi, l’inclusività sociale, la compatibilità ambientale dei nostri stili di vita e le necessarie politiche di rigenerazione e di vero e proprio “riciclo” (reinvenzione) dei nostri sistemi insediativi.

Riflettere su questi temi all’interno di una società che considera la mobilità un diritto, significa in sostanza immaginare un grande “progetto sociale”: garantire un tragitto piacevole e sicuro, garantire che lo spazio pubblico (della mobilità) sia percorribile e attraversabile in autonomia nelle diverse condizioni fisiche e sociali, entro un’idea di città e di urbanistica “per tutte le fasi della vita”<sup>14</sup>, occuparsi di ciclo-pedonalità significa infatti dare concretezza all’idea di mobilità equa e di giustizia spaziale.

Lavorando su questa nostra metropoli, senza illuderci ogni volta (anche ora con il COVID) di poterla ridisegnare completamente, consumando inevitabilmente nuovo suolo. Partire da qui riconoscendo che organizzazione territoriale è certamente modificabile (nel tempo lungo) ma presenta caratteristiche sue proprie e sue proprie inerzie, con le quali dobbiamo lavorare. E la nostra non sarà la migliore delle metropoli possibili (quella che disegneremo se potessimo partire da un foglio bianco) ma ha delle sue precise caratteristiche, dei limiti e delle possibilità, delle “identità” (parola abusata, che uso con parsimonia) a partire dalla quali dobbiamo partire per costruire progetti “su misura”, adatti e praticabili qui e ora.

— 13. Su questo punto vedi Pileri, P. (2020), *Progettare la lentezza*, People, Milano.

— 14. Cfr., Mumford, L. (1949), *Pianificazione per le diverse fasi della vita*, Urbanistica, n. 1.

Un progetto che in questo modo, partendo dalla mobilità diventa un più generale e complessivo “progetto di suolo”, cioè un progetto che riconosce la necessità di migliorare il comfort dello spazio pubblico e l’abitabilità della città (Secchi, 2006) e al contempo considera il suolo un capitale naturale fragile ma in grado di assolvere a numerose esigenze ambientali fondamentali come gestire l’acqua, trattenere il carbonio e ospitare un’importante quota di biodiversità (Munarin e Tosi, 2021). In questo senso un progetto che partendo dal nostro corpo riflette sulla mobilità e diventa progetto complessivo per la città e il territorio, un progetto che partendo da ciò che c’è, sia capace di ridare dignità allo spazio di vita quotidiana.

## Esercizi a corpo libero

\_Burckhardt, L., Burckhardt, L. (1988), *La città passeggiata*, in AA.VV., *Joze Plecnik Architetto 1872-1957*, CCACI, Rocca Borromeo.

\_Cavaliere, C., Viganò, P. (2020), *The Horizontal Metropolis. A Radical Project*, Park Books, Zurigo.

\_Fabian, L., Viganò, P. (2016), *Water and Asphalt. The Project of Isotropy*, Park Books, Zurigo.

\_Macfarlane, R. (2013), *Antiche vie*, Einaudi, Torino.

\_Munarin, S. (2016), *Interpretazioni e scenari per il territorio veneto*, in G. P. Brogiolo, A., Leonardi, C., Tosco (a cura di), *Paesaggi delle Venezie. Storia ed economia*, Marsilio, Venezia, pp. 701-727.

\_Munarin, S. (2021), *Labirinti di libertà: carrarecce, argini e sentieri come materiali per un grande progetto di suolo*, *Pièra*, n. 13, pp. 82-85.

\_Munarin, S., Fabian, L. (2017) (a cura di), *Re-Cycle Italy. Atlante*, Letteraventidue, Siracusa.

\_Munarin, S., Tosi, M.C. (2001), *Tracce di Città. Esplorazioni di un territorio abitato: l'area veneta*, Franco Angeli, Milano.

\_Munarin, S., Tosi, M.C. (2014), *Welfare Space. On the Role of the Welfare State Policies in the Construction of the Contemporary City*, List, Trento-Barcellona.

\_Munarin, S., Tosi, M.C. (2021), *Tra servizi ecosistemici e mobilità attiva: gli standard urbanistici come progetto di suolo*, in AA. VV. (a cura di), *Diritti in città. Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi*, Donzelli, Roma, pp. 31-42.

\_Pileri, P. (2020), *Progettare la lentezza*, People, Milano.

\_Secchi, B. (2006), *Progetto di suolo 2*, in A., Aymonino, V. P., Mosco, *Spazi pubblici contemporanei. Architettura a volume zero*, Skira, Milano, pp. 287-291.

\_Secchi, B., Viganò, P. (2011), *La ville poreuse. Un projet pour le Grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, MetisPresses, Ginevra.



2.

**BICICLETTA E PRATICHE QUOTIDIANE**   
*La ciclabilità come connessione delle attrezzature*

## Bicicletta e pratiche quotidiane

### *La ciclabilità come connessione delle attrezzature*

**Nicolò Fattori**

#### *Le attrezzature del welfare*

— 7. Riprendendo Secchi, B. (2005):  
"Le attrezzature collettive [...] assumono così forme proprie, il più possibile coerenti alla funzione che dovrebbero svolgere, si distaccano dal resto del tessuto urbano affermando il loro ruolo specifico, divengono materiali urbani dotati di una propria identità [...]".

Con il passare degli anni, nel corso del XX secolo, le città e i territori contemporanei italiani, e in particolare il Nord Est, si sono dotati di una considerevole quantità di spazi, attrezzature e servizi in grado di migliorare il benessere individuale e collettivo: scuole, biblioteche, ospedali, centri civici e complessi parrocchiali, palestre e strutture attrezzate per lo sport si intrecciano e si sovrappongono ad una successione di aree verdi, parchi e spazi per la collettività. Questa articolata presenza di *spazi del welfare*, definiti come quell'insieme di servizi ed attrezzature e di spazi di socializzazione e di vita collettiva (Munarin, Tosi, 2011), ha fortemente influenzato e modificato il territorio veneto, contribuendo alla formazione di un patrimonio individuale e collettivo di dotazioni urbane.

Talvolta nate come semplice necessità di adeguamento alle disposizioni normative sugli standard urbanistici, con il d.m. del '68 che impone una quantità minima di servizi ed attrezzature in relazione agli abitanti insediati, talvolta, invece, esito di comprovate e crescenti richieste della società di instaurare un maggior legame con il territorio e con l'ambiente circostante, e all'emergere di nuove pratiche sociali, hanno arricchito il territorio veneto di un insieme capillare di edifici e strutture dotati di una propria identità<sup>1</sup> (Secchi, 2005), che ospitano al loro interno funzioni pubbliche in grado di rispondere ai bisogni della comunità. Leggere e interpretare i *welfare spaces* come strumenti di coesione sociale tra la sfera individuale e collettiva (Munarin, Tosi, 2014) contribuisce a focalizzare l'attenzione sulla città contemporanea privilegiando la qualità dello spazio urbano e le relazioni sociali tra gli abitanti e i luoghi pubblici, incentivando lo sviluppo di "sequenze di spazi" che definiscono la città sicura e

confortevole “per tutte le fasi della vita” (Mumford, 1949), lasciando sullo sfondo gli aspetti fisici e formali dei singoli manufatti edilizi. Spesso, infatti, queste attrezzature collettive del *welfare*, prese singolarmente, sono ben realizzate e organizzate: le scuole, le biblioteche, i centri sportivi si presentano come strutture funzionali idonee all’instaurarsi di pratiche relazionali, trascurando però il legame con il contesto e con l’infrastruttura della città nella quale si collocano e perdendo la consapevolezza di essere “strumento” di convivenza e socialità che si sviluppa a partire da un contesto insediativo urbano matrice del vivere insieme. Per stimolare, quindi, un’occasione sociale<sup>2</sup> (Goffman, 2006) o semplicemente incentivare “la vita fra gli edifici” (Gehl, 2012), occorre guardare al territorio veneto come un grande laboratorio in continua evoluzione: un luogo di sperimentazione in cui attivare politiche e processi di riappropriazione dello spazio delle città attuando un cambio di prospettiva che ponga al centro il paesaggio urbano come supporto per l’instaurarsi di nuove forme di dialogo tra le persone, per riunirsi in modo sereno e disinteressato e per venire a contatto con l’ambiente circostante.

Con l’evoluzione della città contemporanea, attraverso processi di diffusione, esplosione e dissoluzione che hanno caratterizzato il territorio nel corso degli anni, anche i paesi più piccoli hanno iniziato a dotarsi di tutti quei servizi minimi necessari all’istruzione, alla cura della persona, alla pratica di attività sportive, o semplicemente luoghi dove trascorrere il tempo libero camminando o andando in bici, nuotando o facendo voga, senza dover necessariamente dipendere dalla città principale. Al giorno d’oggi, infatti, muoversi liberamente all’interno del paesaggio urbano e raggiungere le attrezzature del quotidiano risulta possibile anche in aree esterne alle città dense e compatte del Veneto, percorrendo un sistema composto da strade bianche, carrarecce e sentieri battuti che si mostrano come una risorsa sottovalutata di questi luoghi. Parlare, quindi, di un territorio, e specialmente del Veneto, “attrezzato e accessibile” (Tosi, 2014) significa inevitabilmente far riferimento non solo alla dotazione di spazi del *welfare* di cui dispone e alla fitta trama reticolare, ma anche a tutto quell’insieme di pratiche sociali e attori, intesi come portatori di specifici interessi, culture ed immaginari (Secchi, 2005), che sono

— 2. Riprendendo Goffman, E. (2006): “Quando le persone si trovano in presenza immediata l’una dell’altra, tendono a comportarsi come chi partecipa a ciò che chiamerò una *occasione sociale*.”

— 3. Riprendendo Gehl, J. (2012):

"[...] Si possono definire tali, ad esempio, i giochi dei bambini, le conversazioni o lo scambio di convenevoli, le attività collettive di varia specie [...]!"

coinvolti e che contribuiscono a uniformare il disegno territoriale. Non è solo l'ambiente fisico che modella uno spazio, ma sono anche gli abitanti stessi e le attività sociali (Gehl, 2012) che ne definiscono i caratteri spaziali. Si può definire, quindi, lo spazio urbano della città contemporanea come un "costrutto interpretativo della percezione" (Burckhardt, 2019) in cui gli abitanti riconoscono nei rapporti sociali la città e l'ambiente in cui vivono, sviluppando nuove forme mentali di riscoperta del paesaggio. Riprendendo la visione di Gehl, la percezione e la conoscenza di questi luoghi avviene, dunque, attraverso l'insieme di pratiche collettive che dipendono dalla presenza di persone e attività nei medesimi spazi pubblici<sup>3</sup>. Un parco, dei sentieri sterrati o gli argini dei fiumi possono accogliere diverse funzioni nell'arco della giornata: dal passaggio dei pedoni, a brevi aree di sosta o di gioco, ad altre attività collettive dalle quali possono scaturire altri momenti di vita comune. Sperimentare nel "laboratorio veneto" come i diversi utenti vivono e si relazionano con lo spazio della città impone all'urbanistica odierna di sviluppare nuovi metodi di convivenza dei vari *city users* in grado di migliorarne l'abitabilità allargata e facilitarne le azioni comuni quotidiane più semplici. Un luogo, un paese, una città possono definirsi tali solo quando rientrano nella percezione di chi li abita quotidianamente. Con il passare del tempo gli abitanti di un quartiere si identificano sempre di più nei luoghi, negli spazi urbani di vita quotidiana, riconoscendo forme di appartenenza sociale e territoriale. Negli ultimi vent'anni, seguendo le tracce di una tendenza in continuo aumento fin dagli anni '70, la popolazione, soprattutto in alcuni quartieri, si è fortemente diversificata, accogliendo all'interno di uno spazio urbano immobile persone con abitudini, provenienze e tradizioni molto differenti tra loro e, spesso, in contrasto. In questi contesti si osserva, talvolta si auspica, lo sviluppo di una successione di azioni e politiche mirate all'integrazione, realizzate anche tramite il ripensamento degli spazi del *welfare*, spazi di incontro e dialogo, pronti ad accogliere nuove pratiche, nuovi sport e nuove abitudini. La gerarchia dei gruppi sociali si riflette a sua volta su scala territoriale negli spazi pubblici e privati, portando a uno sviluppo crescente di pratiche di salvaguardia del territorio e dei suoi manufatti edilizi attraverso



forme di tutela del patrimonio esistente. La richiesta dal basso di attenzione nei confronti del territorio e dell'ambiente di vita in cui i cittadini si muovono quotidianamente sta innescando processi di rigenerazione urbana (Andorlini, Bizzarri, Lorusso, 2017) di manufatti edilizi "vuoti" in stato di abbandono e di porzioni di territorio in disuso. Sono molti, per esempio, i capannoni industriali non utilizzati convertiti in spazi per attività ludiche o sportive, le rive dei fiumi trasformate in vere e proprie palestre all'aperto in cui portare a spasso il cane o fare *jogging*, gli ex forti militari che, perdendo la loro funzione originaria, diventano spazi riappropriati dagli abitanti sui quali immaginare nuove funzioni di aggregazione socio-culturale e per il tempo libero. A partire dall'attivazione di tali strategie si può iniziare a guardare al contesto veneto come un organo che permette la valorizzazione dell'apparato di attrezzature del *welfare* in una visione più ampia composta da spazi pubblici e percorsi capaci di trasformare l'andare a scuola, fare sport o recarsi in biblioteca in vere e proprie esperienze di conoscenza della città. Si parla di edifici, luoghi e paesaggi che rappresentano una risorsa e una ricchezza materiale intangibile per la società, un patrimonio pubblico che appartiene alla collettività.

### ***Infrastrutture e paesaggi ciclabili***

Il ruolo delle infrastrutture della mobilità che ampiamente si configurano nella città contemporanea a partire dagli anni di massima diffusione dell'automobile assumono una presenza fisica e visiva sempre più importante e disegnano il territorio come un reticolo infrastrutturale di spazi a dominio esclusivo dell'auto. Ipotizzare un "territorio ciclabile" comporta una rilettura in chiave attuale del Rapporto Buchanan e del problema di congestione delle città proponendo riflessioni mirate a ridurre l'utilizzo dell'auto come mezzo privilegiato per gli spostamenti in favore di una mobilità più sostenibile. Riprendendo le parole di Bernardo Secchi, "eliminare, totalmente o parzialmente, le auto dal nostro territorio e dalle nostre città coincide con una nuova appropriazione dello spazio, con la



possibilità di riciclare spazi ora destinati alla sola automobile e a chi se ne serve restituendoli alla collettività” (Secchi, 2012). La pianificazione della città e degli spazi a uso pubblico esplora scenari progettuali che affermano il carattere poroso e permeabile del territorio e che riconoscono nella maglia dei sistemi minori una potenziale risorsa infrastrutturale per la mobilità attiva, un *layer* in grado di dare luogo a una fitta trama di relazioni fisiche, collettive e sociali. Una rete di strade poco gerarchizzate che funge da supporto per scuole, chiese, attrezzature sportive e centri ricreativi instaura un rapporto osmotico con la società intessendo relazioni e valori comunitari immateriali e ponendo l’attenzione sulla mobilità lenta come strumento per lo svolgimento di attività quotidiane necessarie, come gli spostamenti verso i luoghi di lavoro o studio, ma anche incentivando un palinsesto di azioni ludico-ricreative e pratiche relazionali per il tempo libero.

Le ricerche condotte sul territorio veneto a partire dal sistema delle infrastrutture stradali e dall’offerta del trasporto pubblico, affiancate alle reti dell’acqua e a una mappatura puntuale degli spazi del *welfare* presenti nell’area metropolitana di Venezia, hanno consentito di indagare le potenzialità e i cambiamenti che emergono dall’uso costante e prolungato delle reti minori integrate al trasporto pubblico partendo proprio da un’indagine sugli spostamenti quotidiani come casa-lavoro o casa-scuola. In questo scenario le ferrovie e le loro stazioni, i nodi di interscambio, le strade bianche, i sentieri e le carrarecce, gli argini dei fiumi e le aree verdi appaiono come punti di interconnessione (Fabian, 2014) di un sistema più ampio: l’azione progettuale, quindi, deve mirare al ripensamento degli spazi della mobilità in chiave allargata e attraversare diverse scale di lavoro, dal recupero e riciclo intelligente di dispositivi architettonici che danno avvio a nuovi cicli di vita ad una riconcettualizzazione, ad esempio, delle vecchie linee ferroviarie dismesse comprese entro un orizzonte che assuma il territorio come una “grande rete ciclabile”. Un caso, ad esempio, è il sistema ciclo-pedonale realizzato su una porzione del tracciato della ex ferrovia Valsugana verso Trento che, tramite l’interramento dei “rami secchi” minori (Munarín, 2014), ha riformulato l’abitato di Chirignago e della Gazzera in un’ottica di “riciclo” del

— *L’influenza delle stazioni e delle reti ferroviarie nel contesto metropolitano di Venezia.*

Sulla sinistra, mappa delle reti di trasporto ferroviario (linee rosse) e delle stazioni (quadrati rossi), concepite come punti intermodali ad ampio raggio, a supporto per la mobilità attiva.

Immaginando uno scenario ciclabile, con spostamenti legati alla quotidianità a piedi o in bicicletta, è evidenziato (in blu) un raggio di 2 km dalle stazioni che, appoggiandosi alla rete di strade minori, favorisce gli spostamenti casa-lavoro (in grigio sono segnate le aree industriali e commerciali).

In rosso sono evidenziate le attrezzature del welfare.

ZERIGLIANO



PIGGANZICA



CASALE SUI SELE



MOGLIANO VENETO



SCORESE



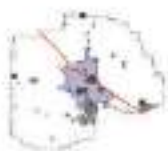
MARCON



QUARTO D'ALTO



NOALE



SALIZADA



MARTELLAGO



SANTA MARIA DI SALA



MITTANO



--- ferrovia

2km stazioni ferroviarie

■ aree industriali e commerciali

• parcheggi

Biciclette e pratiche quotidiane

SPINEA



RANGA



DOLO



FOSSO



CAMPOLONGO MAGGIORE



MIRA



STRA



VIGONOVO



CAMPAGNALLUPA

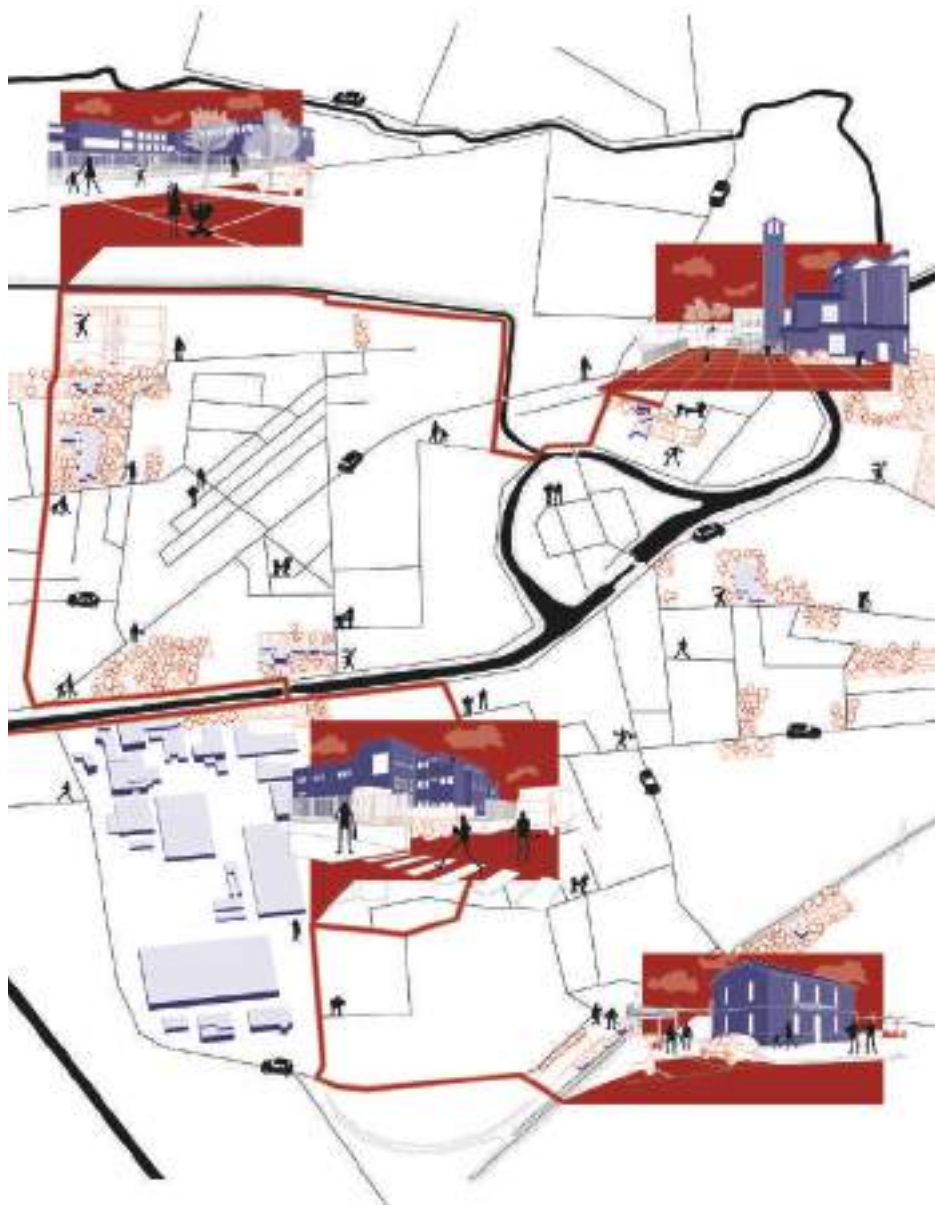


CAMPONOGARA



FLESSO D'ARTICO





— Rielaborazione grafica di una porzione del territorio veneto che promuove la connessione ciclo-pedonale a supporto degli spostamenti casa-lavoro.

paesaggio. Un'operazione progettuale definita ed efficace in cui la mobilità lenta, l'uso della bicicletta e il recupero di spazi in stato di non utilizzo hanno assunto un ruolo principale attorno al quale risignificare porzioni di città: la ciclabile Valsugana, infatti, rappresenta ad oggi una risorsa materiale tangibile per la società, un nuovo "fronte" urbano vissuto e animato dagli abitanti del quartiere, chiara espressione dell'interazione tra spazi urbani e vita quotidiana.

L'incremento degli spostamenti a piedi o in bicicletta e la richiesta crescente di un supporto intermodale su larga scala si scontrano con la riformulazione dello spazio pubblico sul lungo periodo e con una nuova immagine dei luoghi urbani. Ne emerge una visione in cui la bicicletta non diventa più soltanto un potenziale mezzo per lo spostamento, ma lo strumento principale di riorganizzazione spaziale: un vero e proprio dispositivo di esplorazione, di condivisione di pratiche e di conoscenze che stimola e incentiva politiche di sviluppo urbane e territoriali. Immaginare una città alternativa all'uso dell'auto consente di esplorare scenari progettuali radicali che agiscono sulla dimensione fisica e percettiva dei luoghi della collettività al fine di incentivare nuove forme di urbanità: è necessario ripensare profondamente il vasto deposito millenario di infrastrutture, risignificare la mobilità ponendo al centro il sistema della bicicletta e le sue pratiche (Fabian, Donadoni, Velo, 2015) e promuovere nuove forme di spazialità e di aggregazione tra gli abitanti.

È evidente che nel contesto veneto i sistemi complessi delle acque e delle strade rappresentano un mezzo di produzione dello spazio, un "capitale fisso sociale" (Viganò, 2012) a disposizione di tutti, praticabile per le attività essenziali quotidiane come andare a scuola o al lavoro, fare la spesa o delle commissioni, ma anche in occasioni ricreative per il tempo libero, come passeggiare in compagnia di un amico o seguire il corso del fiume in bicicletta. Ripartire da questo ricco deposito per ripensare la "città diffusa", rileggere gli spazi dell'auto (dai sistemi della viabilità ai numerosi spazi per la sosta) attuando un processo di riqualificazione a livello spaziale ed ambientale, ma anche sociale e di comunità: parlare di un "capitale" a supporto e disponibile significa, quindi, far riferimento anche, oltre alle strade e alla rete dell'acqua, a quei dispositivi del *welfare* di cui la



— Rielaborazione grafica del quartiere Gazzera, Mestre, con l'insieme dei materiali urbani presenti e della rete di mobilità attiva.



città si è dotata nel corso degli anni, tra cui scuole, chiese, ospedali, biblioteche, centri civici e ricreativi. Una nozione di “capitale”, dunque, da sovrapporre alla trama degli insediamenti diffusi per poter sviluppare nuove regole di costruzione del territorio.

### *Un caso studio*

La città di Mestre, e più precisamente il quartiere Gazzera, rappresenta ad oggi un esempio emblematico di come la città contemporanea risulti frammentata, diffusa e dispersa, composta da tante piccole parti, spesso slegate tra loro: il carattere residenziale, che si manifesta attraverso la presenza di diverse lottizzazioni, dalle palazzine alle ville su lotto, si intreccia con il *layer* della trama pubblica, l'insieme di manufatti edilizi, attrezzature collettive e sistemi minori legati alla mobilità attiva sul territorio. Osservando, infatti, più ampiamente la città del ventesimo secolo o soltanto alcune parti, si possono riconoscere i molteplici materiali urbani che la compongono e, in particolare, le diverse relazioni spaziali che si instaurano tra essi: come scrive Secchi, "costruire il *'welfare'* mediante case, attrezzature collettive, spazi verdi e infrastrutture" (Secchi, 2005) porta a osservare le pratiche abitative e sociali che progressivamente si delineano con il contesto urbano nella definizione di quartieri o porzioni di città, ma anche a occuparsi dei temi dell'urbanità legati alla costruzione di spazi abitabili e sicuri, luoghi confortevoli collettivi facilmente accessibili in un arco di tempo limitato.

L'esplorazione di un territorio abitato (Munarin, Tosi, 2001) come quello della Città Metropolitana di Venezia mostra, infatti, come questa compresenza di modi diversi di abitare si intreccia e si sovrappone ai numerosi sistemi insediativi presenti. Si pensi alla Gazzera, quindi, come ad “un angolo qualsiasi di mondo”: un quartiere che fa degli spazi aperti e del verde la sua ricchezza e potenzialità, l'elemento di coesione interna tra un'edilizia dai caratteri architettonici poco rilevanti. Campi da gioco e per lo sport, aree ricreative di pertinenza delle scuole o delle attrezzature pubbliche, parchi di quartiere e infrastrutture verdi minori si collegano tra loro in modo



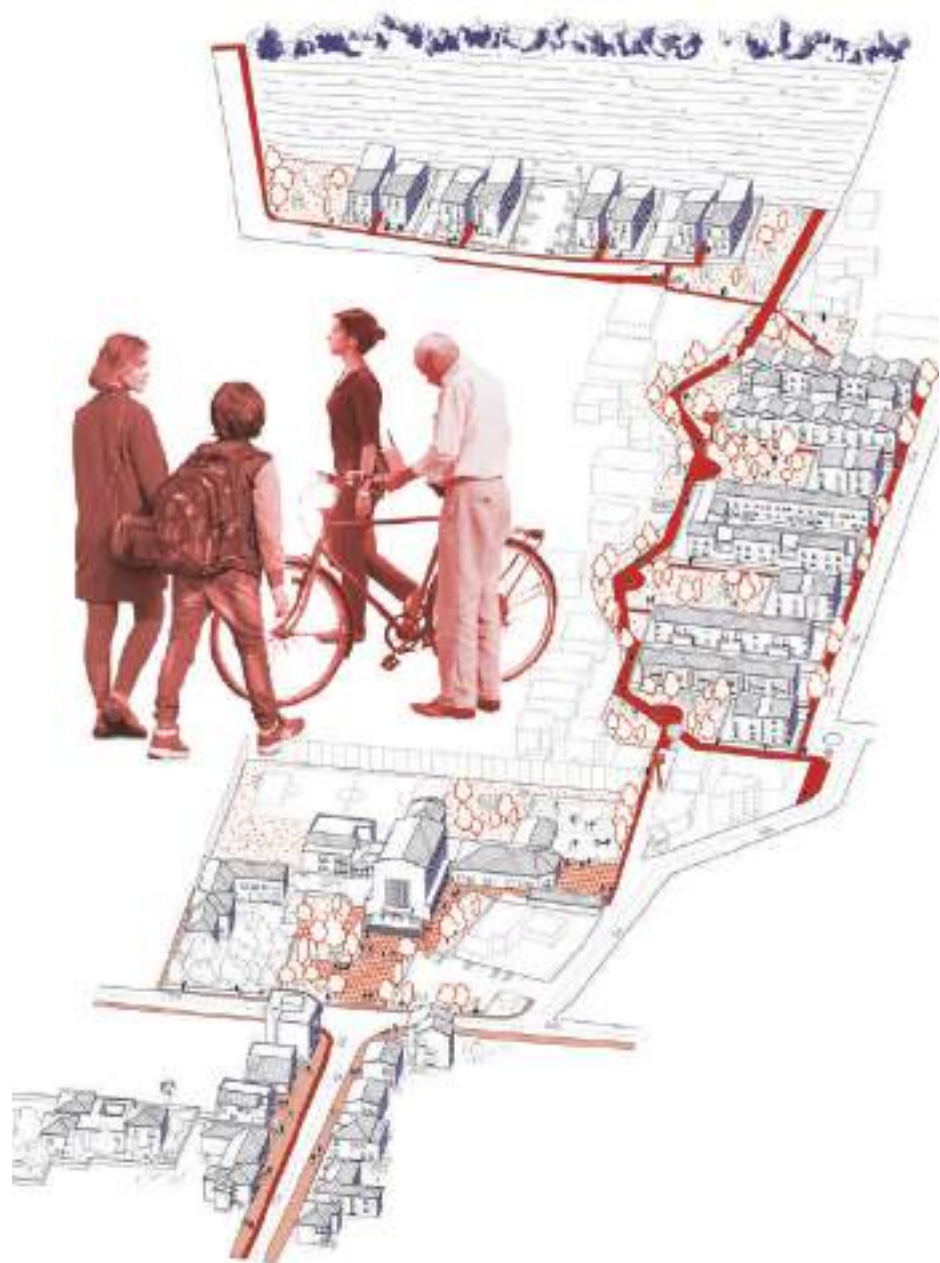
da formare ragionevoli sequenze di spazi in un più ampio “sistema di parchi” distribuiti entro il tessuto urbano. Per prima l’area di Forte Gazzera che, come altri ex forti militari, è oggi luogo di incontro e di socialità, espressione di vita e di azioni ricreative spontanee. Ma anche il Marzenego, fiume metropolitano (Tosi, 2016) che, per il suo carattere di elemento unificatore di situazioni ambientali, spaziali e relazionali differenti e per la funzione che ha assunto negli anni per il territorio veneziano, articola e definisce i limiti e i caratteri del quartiere. Il Marzenego e, più a larga scala, la rete minuta e capillare di canali d’acqua che ha plasmato l’area centrale veneta, gioca un ruolo fondamentale per il mantenimento delle infrastrutture verdi integrate (Fabian, Renzoni, Tosi, 2016) che si articolano lungo di esso e per tutti quei sistemi pulviscolari di spazi ed aree verdi interni al quartiere: dai principali Parco Mattuglie e l’area verde del Forte, al verde attrezzato degli impianti sportivi lungo Via Calabria e a quello



di infrastruttura idraulica che studia il verde di Via Perlan attraverso sistemi per la raccolta delle acque, con il progetto dello Studio CZ<sup>4</sup>. Un'attrezzatura del verde, quindi, che si identifica nei principali dispositivi urbani, ma soprattutto in un reticolo minore di spazi spesso marginali, spazi senza nome (Boeri, Lanzani, Marini, 1993), invisibili agli occhi della gente, spazi in sospensione in attesa di essere ri-significati. Il deposito di queste infrastrutture urbane nel territorio veneto, legati congiuntamente alle spazialità per lo sport e per l'attività *outdoor*, occupa segmenti rilevanti del tessuto urbano attuale, esito in larga parte delle politiche del *welfare*. È così che i filari e grandi viali alberati, l'apparato agricolo a contorno, le grandi coltivazioni estensive, le lingue di verde connesse ai servizi pubblici e ai sistemi ciclabili e, più in generale, tutti quei (non) luoghi che Aldo Van Eyck chiamerebbe spazi *in-between* fungono da "connettori urbani" degli spazi pubblici attraverso un vero e proprio progetto di suolo di

— 4. Riferimento al progetto del "Parco di Via Mattuglie" realizzato dallo Studio CZ (Laura Zampieri e Paolo Ceccon) sito a Mestre, concluso a Dicembre 2017.

Il progetto urbano mira alla risistemazione dell'area in oggetto attraverso una scansione in tre fasce longitudinali che interpretano qualitativamente la presenza delle zone verdi e mediano il loro rapporto con i nuovi edifici. L'espressione progettuale mira al mantenimento delle condizioni ambientali esistenti, attraverso una diminuzione delle superfici impermeabilizzate e la salvaguardia delle alberature esistenti, il parziale riuso dei terreni di scavo per la costruzione di terrapieni e la conservazione e il riuso del sistema idraulico superficiale costituito dalle canalette esistenti. Disponibile su: [czstudio.com](http://czstudio.com)



“spazi non definiti”, spesso percepiti come dei vuoti urbani semplicemente perché non edificati. Interrogarsi sulle diverse forme della città, sui “resti” urbani e sulle potenzialità implicite, permette di vedere il territorio come un continuo depositarsi di materiali urbani disponibili per la collettività: i luoghi dell'urbanità necessitano di uno sguardo critico ed attento che possa evidenziare le peculiarità tangibili fisico-spaziali, ma anche gli aspetti immateriali e relazionali che instaurano con il contesto e con i fruitori di quei luoghi. William H. Whyte descrive attentamente il legame tra la qualità dello spazio urbano e la sua rappresentazione in chiave di relazioni umane che vi si svolgono, considerando come l'orizzonte della visione sia prerogativa fondamentale per l'instaurarsi della vita sociale negli spazi pubblici. Il processo di narrazione degli spazi si fonda, quindi, sulla presenza di un ricco e vasto “parco attrezzato” (Renzoni, Tosi, 2016) che costituisce una sottile trama di mobilità attiva, una risorsa potenziale a supporto delle persone, dei luoghi e delle attrezzature presenti, un capitale su cui investire per la rigenerazione in chiave di un riciclo sostenibile.

È chiaro, dunque, che al giorno d'oggi risulta riduttivo concentrare l'attenzione solo su questo articolato sistema di spazi già presenti, ampiamente studiati e definiti nel linguaggio odierno. È necessario approcciare questi temi da nuove prospettive, cogliere la qualità di spazi finora rimasti invisibili e i possibili collegamenti interni alla città stessa, adottando strategie articolate alle diverse scale superando il rischio di una lettura superficiale e semplificata. Si pensi alle attrezzature pubbliche nel quartiere della Gazzera e alla sua trama di percorsi e spazi minori: le scuole di ogni ordine e grado, gli impianti sportivi, l'area del Forte, la parrocchia di S. Maria Ausiliatrice che si apre verso la vecchia strada storica di Via Gazzera Alta e i suoi edifici commerciali, la casa di riposo Contarini, così come i sistemi di trasporto pubblico interni e la fitta rete di marciapiedi, piazze, slarghi, percorsi minori ciclo-pedonali, sono luoghi per la città, vissuti e frequentati anche da chi non abita nel quartiere. Riportando le parole di Jan Gehl, “la possibilità di incontrare i vicini di casa o i colleghi di lavoro, spesso in relazione agli spostamenti quotidiani, nasconde una preziosa opportunità per stabilire e successivamente mantene-

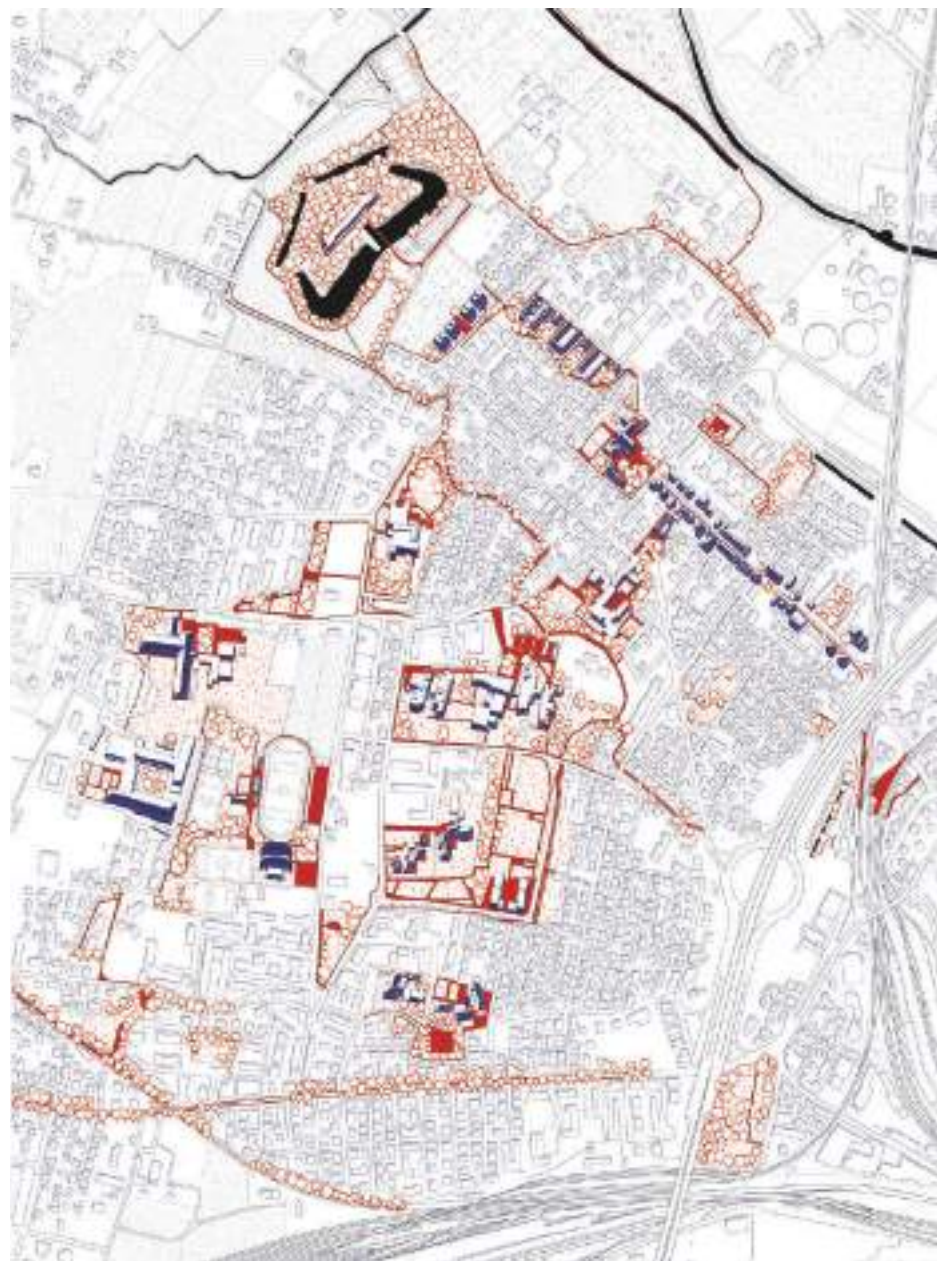
— *La pedonabilità interna al quartiere.*  
Sulla sinistra, rielaborazione grafica di una porzione di Via Gazzera Alta e del sistema ciclo-pedonale compreso tra la parrocchia di S. Maria Ausiliatrice e il Forte Gazzera.



re delle conoscenze" (Gehl, 2012): la vita che si svolge in città, tra gli edifici, e le pratiche della quotidianità, dal fare una passeggiata disinvolta in quartiere al fare la spesa lungo la via di ritorno, dall'andare a scuola in maniera autonoma o semplicemente portare a spasso il cane nel parco sotto casa, offrono l'opportunità di conoscere e di entrare in contatto con l'ambiente sociale e territoriale della città, di ricevere nuovi stimoli, attuando un lento processo di appropriazione fisica e mentale di spazi, luoghi e attività. A partire dall'attivazione di processi e azioni mirati al miglioramento del benessere individuale e collettivo è possibile iniziare a guardare al deposito del *welfare* come un palinsesto di spazi pubblici capaci di trasformare le azioni più semplici della quotidianità in esperienze per conoscere la città e il paesaggio.

L'emergere della nuova questione urbana ha messo in luce come la graduale conversione di percorsi infrastrutturali minori in ambiti di pertinenza dell'automobile abbia dato forma, a partire dal dopoguerra, a un territorio altamente gerarchizzato, escludendo di fatto la convivenza con altri modelli di mobilità urbana. La progressiva "auto-stradalizzazione" dello spazio della strada, che ormai è di dominio assoluto dell'automobile, ha portato a una separazione sempre più marcata tra forme di legame con il territorio e i servizi di cui dispone. Si usa, quindi, l'auto sempre più spesso, anche per spostamenti brevi pensando che così si riduca la durata del tragitto per raggiungere le destinazioni attese e che il viaggio sia reso più confortevole. È necessario riaffermare il valore dei "territori lenti"<sup>5</sup> (Lanzani, 2011), della mobilità intesa come movimento del proprio corpo all'interno del paesaggio urbano, degli spostamenti in bicicletta o a piedi, attribuendo nuova importanza ai mezzi di trasporto pubblici locali: una visione esperienziale che rafforza il carattere poroso del supporto e che pone maggiore attenzione ai temi ambientali. Conoscere e percorrere il territorio attraverso il reticolo di strade minori di cui si dispone permette di comprenderne le qualità e le potenzialità implicite. "Superare la dipendenza dall'auto privata" (Cappelli, Libardo, Sardena, 2016) significa non solo riportare alla luce la fitta trama di spazi e percorsi urbani ed extra-urbani rimasti nascosti, ma ridefinire il supporto stesso migliorando l'accessibilità

— 5. L'espressione "territori lenti" a cui fa riferimento Arturo Lanzani (2011) vuole evocare [ndr. per questi contesti] "non un ritardo l'arretratezza, il sottosviluppo, ma un diverso movimento."





ai servizi primari, riducendo ogni forma di discontinuità lungo i percorsi e garantendo forme di sicurezza sia fisica che sociale. A questo proposito, superare la barriera infrastrutturale che divide la Gazzera con il resto della città di Mestre risulta prerogativa necessaria per consentire l'abitabilità allargata dei luoghi: ad oggi, infatti, l'accesso al quartiere risulta pressoché limitato a solo due strade principali, Via Miranese e Via Gazzera Alta con i suoi due passaggi a livello, che rendono più favorevole l'ingresso a chi possiede un'automobile di proprietà. Solo di recente è stato aperto un nuovo sottopassaggio ciclo-pedonale lungo la tratta ferroviaria verso Treviso, in prossimità del Parco Piraghetto.

A questo proposito, una via percorribile è quella che opera attraverso progetti pilota (Inti, 2019), misurabili e attuabili nel breve periodo in grado di dare risposta alle criticità locali<sup>6</sup> e attivare sinergie progettuali che permettano ai ragazzi di raggiungere autonomamente la scuola o gli impianti sportivi, alle persone anziane di poter usufruire di una rete di strade e di spazi collettivi in cui incontrarsi in maniera sicura e alle persone con disabilità di potersi muovere liberamente lungo percorsi privi di ostacoli. Azioni, dunque, minute e puntuali di ridefinizione del supporto che permettano di rendere sicuri e praticabili gli spazi circostanti una scuola, un centro civico, un parco o un impianto sportivo, rendendoli disponibili a un pubblico più ampio di utenti. Affrontare questioni e necessità in una prospettiva a lungo termine mira ad attivare strategie e azioni progettuali di promozione di pratiche sociali differenti nei medesimi spazi pubblici: gli spazi antistanti le scuole o le chiese, se debitamente concepiti, possono diventare luoghi d'incontro e di convivialità tra le persone anche in momenti differenti dall'andare a scuola o a messa, così come i palazzetti o i centri sociali possono essere frequentati anche da un target diverso di fruitori.

Partendo da piccole azioni diffuse si potrebbe innescare un processo di riqualificazione basato sulle persone e sulle storie di singoli individui, dando avvio a nuovi cicli di vita (Fabian, Munarin, 2015) per il quartiere e per la città.

— 6. Riprendendo Inti, I. (2019):

"[...] Il piano d'azione dovrebbe dotarsi di progetti pilota che divengono parte di una strategia per affrontare problemi e bisogni a livello sistemico e con una prospettiva a lungo termine. I cittadini e le istituzioni e le organizzazioni locali dovrebbero essere invitati a presentare accordi per progetti pilota da includere nel piano d'azione strategico."

— *Un angolo qualsiasi di mondo: il quartiere Gazzera, Mestre.*

Sulla sinistra, il progetto di suolo delle principali attrezzature collettive presenti nel quartiere.

\_Andorlini, C., Bizzarri, L., Lorusso, L. (2017), *Leggere la rigenerazione urbana. Storie da "dentro" le esperienze*, Pacini, Pisa.

\_Boeri, S., Lanzani, A., Marini, E. (1993), *Nuovi spazi senza nome*, in *Casabella*, n. 597-598, Mondadori, Milano, pp. 74-76.

\_Burckhardt, L. (2019), *Il falso è l'autentico. Politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*, Quodlibet, Macerata.

\_Cappelli, A., Libardo, A., Sardena, A. (2016), *Superare la dipendenza dall'auto privata. Verso una regione "Transit Oriented"*, in Raggruppamento di ricerca "NUQ – New Urban Question" (a cura di), *Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni*, Mimesis, Sesto San Giovanni, pp. 37-41.

\_Fabian, L. (2014), *Verso il No Auto. Nuovi paradigmi della mobilità per "riciclare" la città diffusa*, in Fabian, L. (a cura di), *New Urban Question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 36-47.

\_Fabian, L., Donadoni, E., Velo, L. (2015), *Ri-ciclare spazi e forme della mobilità*, in Fabian, L., Munarin, S., Donadoni, E. (a cura di), *Re-cycle Veneto*, Aracne, Roma, pp. 117-138.

\_Fabian, L., Munarin, S. (2015), *Re-Cycle Veneto*, in Fabian, L., Munarin, S., Donadoni, E. (a cura di), *Re-Cycle Veneto*, Aracne, Roma, pp. 11-23.

\_Fabian, L., Renzoni, C., Tosi, M.C., Viganò, P. (2016), *Oltre il rischio idrogeologico. La rete dell'acqua come infrastruttura integrata*, in Raggruppamento di ricerca "NUQ – New Urban Question" (a cura di), *Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni*, Mimesis, Sesto San Giovanni, pp. 19-23.

\_Gehl, J. (2012), *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.

\_Goffman, E. (2006), *Il comportamento in pubblico. L'interazione sociale nei luoghi di riunione*, (Basaglia, F., Basaglia, E., trad.), Piccola Biblioteca Einaudi, Torino.

\_Inti, I. (2019), *Pianificazione aperta. Disegnare e attivare processi di rigenerazione territoriale, in Italia*, LetteraVentidue, Siracusa.

\_Lanzani, A. (2011), *In cammino nel paesaggio. Questioni di geografia e urbanistica*, Carocci, Roma.

\_Mumford, L. (1949), *Planning for the phases of life*, in *The town planning review*, Vol. 20, n. 1, pp. 5-16.

\_Munarin, S. (2014), *La locomotiva (del) Nord Est*, in Fabian, L. (a cura di), *New Urban Question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 102-111.

\_Munarin, S., Tosi, M.C. (2001), *Tracce di città. Esplorazione di un territorio abitato*, Franco Angeli, Milano.

\_Munarin, S., Tosi, M.C. (2014), *Welfare space. On the role of welfare state policies in the construction of the contemporary city*, LISt Lab, Italia.

\_Munarin, S., Tosi, M.C., Renzoni, C., Pace, M. (2011) (a cura di), *Spazi del welfare. Esperienze, luoghi, pratiche*, Quodlibet, Macerata.

\_Renzoni, C., Tosi, M.C. (2016), *Oltre gli standard. Per un territorio attrezzato e accessibile*, in Raggruppamento di ricerca "NUQ – New Urban Question" (a cura di), *Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni*, Mimesis, Sesto San Giovanni, pp. 31-35.

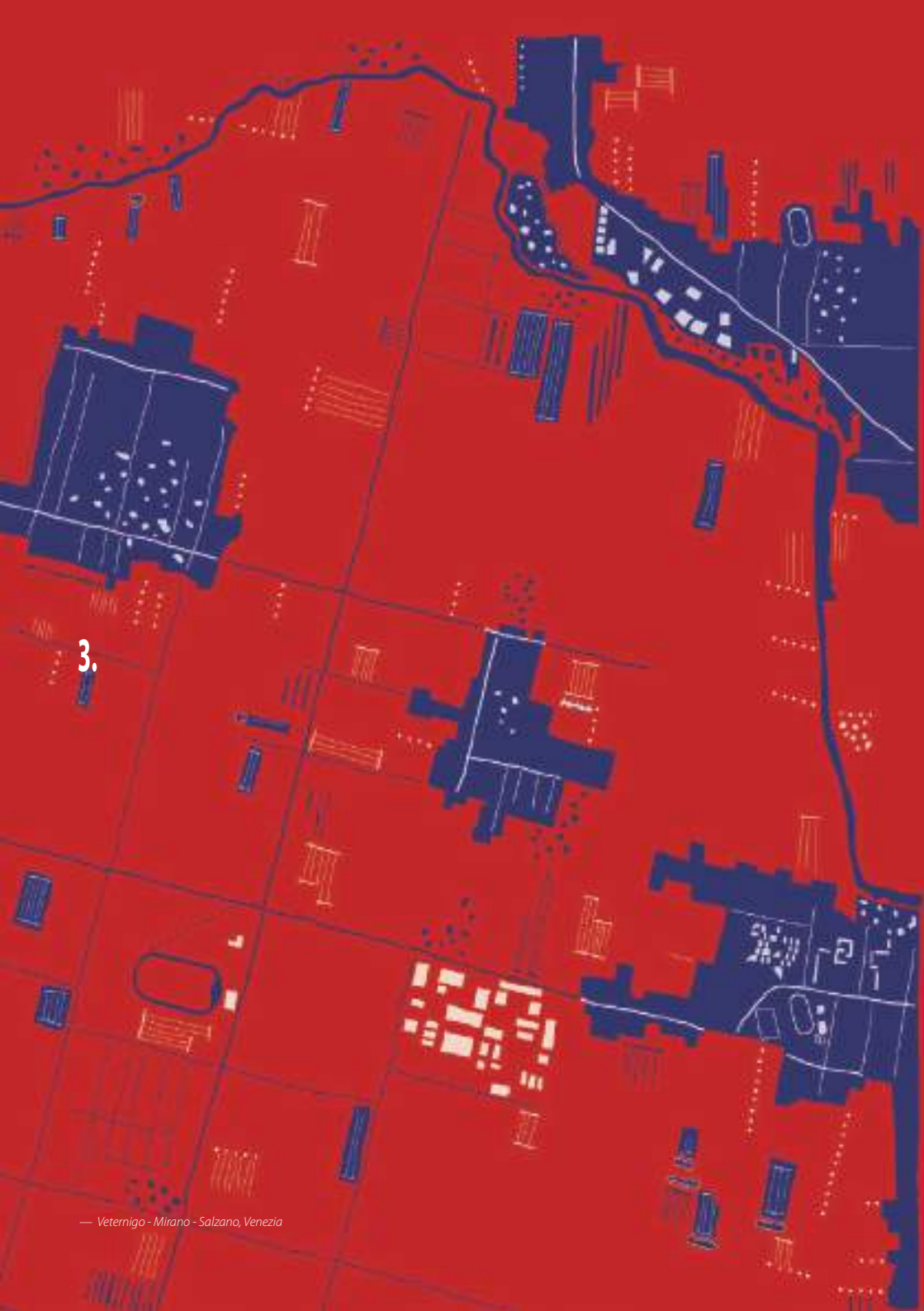
\_Secchi, B. (2005), *La città del ventesimo secolo*, Laterza, Roma.

\_Secchi, B. (2012), *Infrastrutture per la mobilità e la costruzione del territorio metropolitano. Le ragioni di una ricerca*, in Fabian, L., Pellegrini, P. (a cura di), *On mobility 2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio, Venezia, pp. 11-15.

\_Tosi, M.C. (2016), *Marzenego Fiume Metropolitano*, in Renzoni, C., Tosi, M.C. (a cura di), *Marzenego Fiume Metropolitano*, Gioacchino Onorati Editore, Canterano, pp. 11-21.

\_Tosi, M.C. (2014), *Veneto attrezzato e accessibile*, in Fabian, L. (a cura di), *New Urban Question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 65-75.

\_Viganò, P. (2012), *Tubi e spugne 3. Scenari*, in Fabian, L., Pellegrini, P. (a cura di), *On mobility 2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio, Venezia, pp. 69-79.



3.

**BICICLETTA E TEMPO LIBERO**   
*La mobilità come riscoperta del paesaggio*

## Bicicletta e tempo libero

*La mobilità come riscoperta del paesaggio*

**Elena Orsanelli**

### *Sport e/è cittadinanza*

— Riprendendo il report della Regione del Veneto (2019), si intende per:

**ATTIVITÀ SPORTIVA** ogni tipo di pratica, svolta sia continuativamente sia saltuariamente, in modo agonistico o amatoriale, in forma organizzata od occasionale, purchè esercitata nel tempo libero.

**ATTIVITÀ FISICA** ogni tipo di attività ludico motoria e ogni forma di esercizio fisico, svolto nel tempo libero, indipendentemente dall'intensità o frequenza, purchè comporti movimento corporeo.

— J. Riprendendo Gehl, J. (2012):

"Sono attività necessarie quelle azioni più o meno indispensabili e obbligatorie, quali l'andare a scuola o al lavoro, fare la spesa, aspettare l'autobus o una persona, [...]: quelle attività insomma, che in un modo o nell'altro le persone interessate sono tenute a fare."

La mobilità attiva intesa come pratica fisica che comporta il movimento del corpo all'interno di uno spazio, e il ruolo dello spazio pubblico, delle attrezzature del *welfare* e, più in generale, delle pratiche sportive spontanee che hanno luogo nel territorio contemporaneo, rappresentano ad oggi un terreno fertile d'indagine nel quadro della riflessione sulla città e sul ruolo che lo sport ha assunto con il passare degli anni dal punto di vista spaziale, sociale ed economico. Le trasformazioni che la città ha subito nel corso del XX secolo, le numerose concezioni di sport che si sono susseguite e il moltiplicarsi delle diverse attività sportive che, sempre più di frequente, hanno iniziato a relazionarsi con il palcoscenico della città contemporanea, hanno descritto lo sport come qualcosa di estremamente variegato e complesso (Donaggio, Zorzi, 2013). Infatti, la pratica sportiva in tutte le sue manifestazioni ha iniziato a interagire con la città e con il paesaggio sia a scala territoriale, disegnando forme e spazi, edifici e luoghi aperti, ma anche a livello sociale, dialogando con un numero crescente di persone, sia cittadini che visitatori, e promuovendo il culto della convivialità.

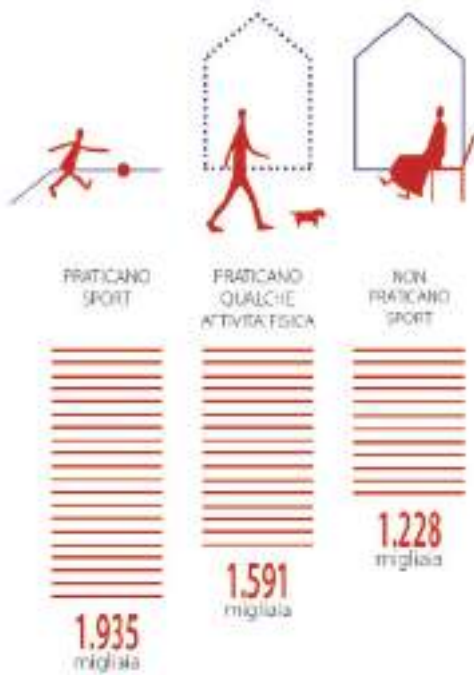
Nonostante il forte legame, così ampiamente riconosciuto, tra lo spazio urbano e la disciplina sportiva, nella sua molteplice accezione di attività a livello agonistico o amatoriale ma anche di semplice pratica occasionale per il tempo libero, esiste, però, una tendenza condivisa che confina allo sport un ruolo secondario rispetto ad altre funzioni primarie (Velo, 2020), le cosiddette attività necessarie<sup>1</sup> (Gehl, 2012), e che attribuisce ai luoghi in cui svolgere pratiche motorie ambiti accessori ad altre tipologie di spazi, che siano questi parchi e aree verdi, argini dei fiumi, piazze, ma anche scuole, campi

## Bicicletta e tempo libero

— Elaborazioni dell'Ufficio di statistica Regione del Veneto sui dati Istat. Valori riferiti all'anno 2017.



— Persone maggiori di 3 anni.



— 2. Regione del Veneto (2019), *Lo sport nel Veneto. Un'indagine a 360°*.

— 3. Riprendendo Donaggio, E., Zorzi, A. (2013):

"[...] La promozione di una cultura sportiva diffusa, che vuol dire vedere crescere il numero di persone che fanno attività fisica e motoria e praticano stili di vita attivi e sani, anche grazie ad un più ampio ventaglio di scelte e proposte."

e centri parrocchiali. La relazione tra le attività sportive e la città con i suoi spazi urbani ha messo in luce come i caratteri spaziali di alcuni luoghi siano stati riscoperti all'insegna di nuove pratiche ricreative di socialità, attraverso un uso allargato del territorio e dei suoi spazi, partendo dal ricco deposito di *welfare* materiale (Lanzani, Pasqui, 2011) che già esiste.

Come emerge dal report della Regione del Veneto<sup>2</sup> del 2019 si vede come l'attività sportiva, ma più in generale, le pratiche spontanee quotidiane si stanno sempre più espandendo tra le diverse fasce d'età: sempre un maggior numero di persone sfrutta lo spazio pubblico delle città per dedicarsi a spostamenti a piedi da un posto a un altro, per passeggiare, per soste più o meno brevi davanti a delle vetrine o chiacchierando con qualcuno, per fare una corsa lungo i viali urbani o in prossimità di sentieri alberati. Come dice Jan Gehl, "la strada, il sentiero, la piazza e il parco sono la grammatica della città" (Gehl, 2017) riferendosi a quel supporto strutturale primario che consente alla città di animarsi e prendere vita, di ospitare diverse attività, da quelle più tranquille e contemplative a quelle affollate e rumorose. È chiaro, quindi, che sta mutando sempre di più la domanda connessa all'idea di "fare sport": infatti, la pratica sportiva e coloro che svolgono un'attività motoria di qualsiasi genere non si avvalgono più solamente di luoghi chiusi, specializzati e a loro dedicati, come palestre, palazzetti, campi sportivi e club, che spesso vengono percepiti come dei veri e propri "recinti", introversi e staccati dalla città, per preferire invece spazi e luoghi pubblici, aperti verso il paesaggio, in grado di riscoprire nuove dimensioni e nuove forme di relazione con la città contemporanea. "Portare fuori" lo sport dalle palestre, dai grandi stadi e da tutti quei luoghi periferici inclusivi e impermeabili, implica riappropriarsi dello spazio pubblico delle nostre città, ritornare ad abitare insieme, intessere nuove relazioni sociali e concepire nel movimento la base per la fruizione della città stessa. È necessario, quindi, rileggere il supporto urbano e le sue dotazioni con occhi diversi, invertire il punto di vista per poter cogliere e migliorare l'approccio con esso: attuare una politica di promozione di una cultura sportiva diffusa<sup>3</sup> significa iniziare a ri-pensare e ri-significare l'attività sportiva in chiave di mobilità diffusa all'interno



del territorio, quale supporto che può favorire l'adozione di stili di vita più sani ed attivi. È necessario guardare, quindi, all'attività motoria all'aperto come potenziale fattore di sviluppo sociale e urbano, come uno strumento per leggere il paesaggio da un'altra prospettiva, in linea con la definizione proposta da Arturo Lanzani di "esperienza di un soggetto in movimento che nel paesaggio cerca uno slancio e trova un orizzonte" (Lanzani, 2011).

Si pensi al territorio veneto oggi come l'insieme di città frutto di un deposito secolare di fatiche dell'uomo, palinsesto (Corboz, 1998) di trasformazioni e cambiamenti, di sperimentazioni, aggiunte e rimozioni che hanno contribuito a sedimentare un vasto insieme di spazi e materiali urbani che ad oggi possono diventare un nuovo punto di partenza per l'avvio di nuove operazioni di rigenerazione urbana. La città contemporanea, specialmente negli ultimi anni, è stata fortemente caratterizzata dall'insorgere di vuoti, talvolta grandi manufatti edilizi in stato di abbandono o sottoutilizzo, talvolta spazi aperti privi di definizione e invisibili allo sguardo: molti luoghi hanno perso il loro valore sociale e funzionale modificando implicitamente i bisogni e le necessità quotidiane che hanno lasciato spazio al silenzio. Da qui la necessità di riflettere sul valore che la rigenerazione ha assunto nella cultura progettuale contemporanea, riconoscendola come strumento per mettere in pratica processi di "manipolazione creativa" di edifici, spazi e pratiche. Riciclare, appunto, per attivare "nuovi cicli di vita" che, limitando l'ulteriore consumo di suolo, lavorino sul patrimonio esistente attraverso progetti attenti, buone maestranze e nuove relazioni sociali di inclusività.

Il binomio sport e rigenerazione urbana, volendo comprendere tutti i cosiddetti *welfare spaces* (Munarin, Tosi, 2014), seppur accosti due mondi così apparentemente distanti e non ancora completamente esplorati, in realtà può far scaturire alcuni spunti di riflessione a partire dal ripensamento e dal riuso consapevole e sostenibile di alcune di queste attrezzature urbane. Si pensi ai *community hub*<sup>4</sup> (Donaggio, 2017) che, se opportunamente risignificati, possono offrire notevoli opportunità per la città e i suoi abitanti, per lo sviluppo dei quartieri e delle comunità. Ne emerge la necessità di lavorare su scale diverse che tengano assieme la messa a sistema di questi "in-

— 4. Riprendendo Donaggio, E. (2017): "I community hub sono spazi fisici, spesso da riutilizzare e sempre da ri-significare, che mettono al centro la relazione persone-comunità. Sono strutture dove vengono erogati servizi di diversa natura [...]. Sono luoghi in cui si moltiplicano le occasioni di scambio, si intrecciano le occasioni di prossimità tra i singoli e i gruppi, si condividono immaginari di futuro."

ZERO BRANCO 22



PREGANZOL 36



CASALE SULLE 21



MOSLIANO VENEZI 67



SCORZE 47



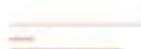
MARCON 35



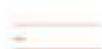
QUARTO D'ALTO 21



NOALE 31



SALZANO 25



MARTELLAGO 57



SANTA MARIA DI SALA 42

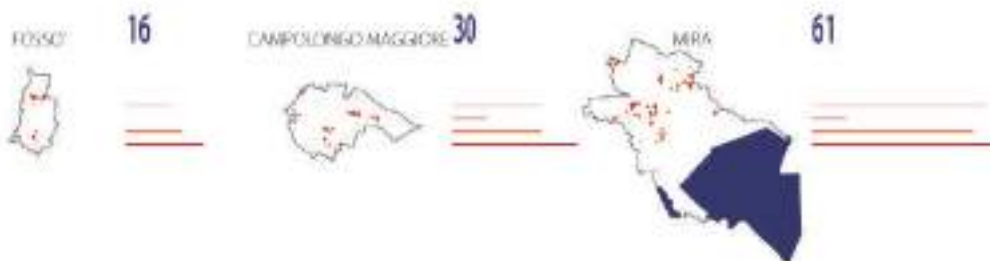
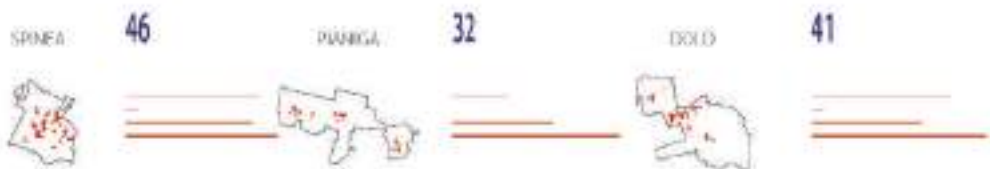


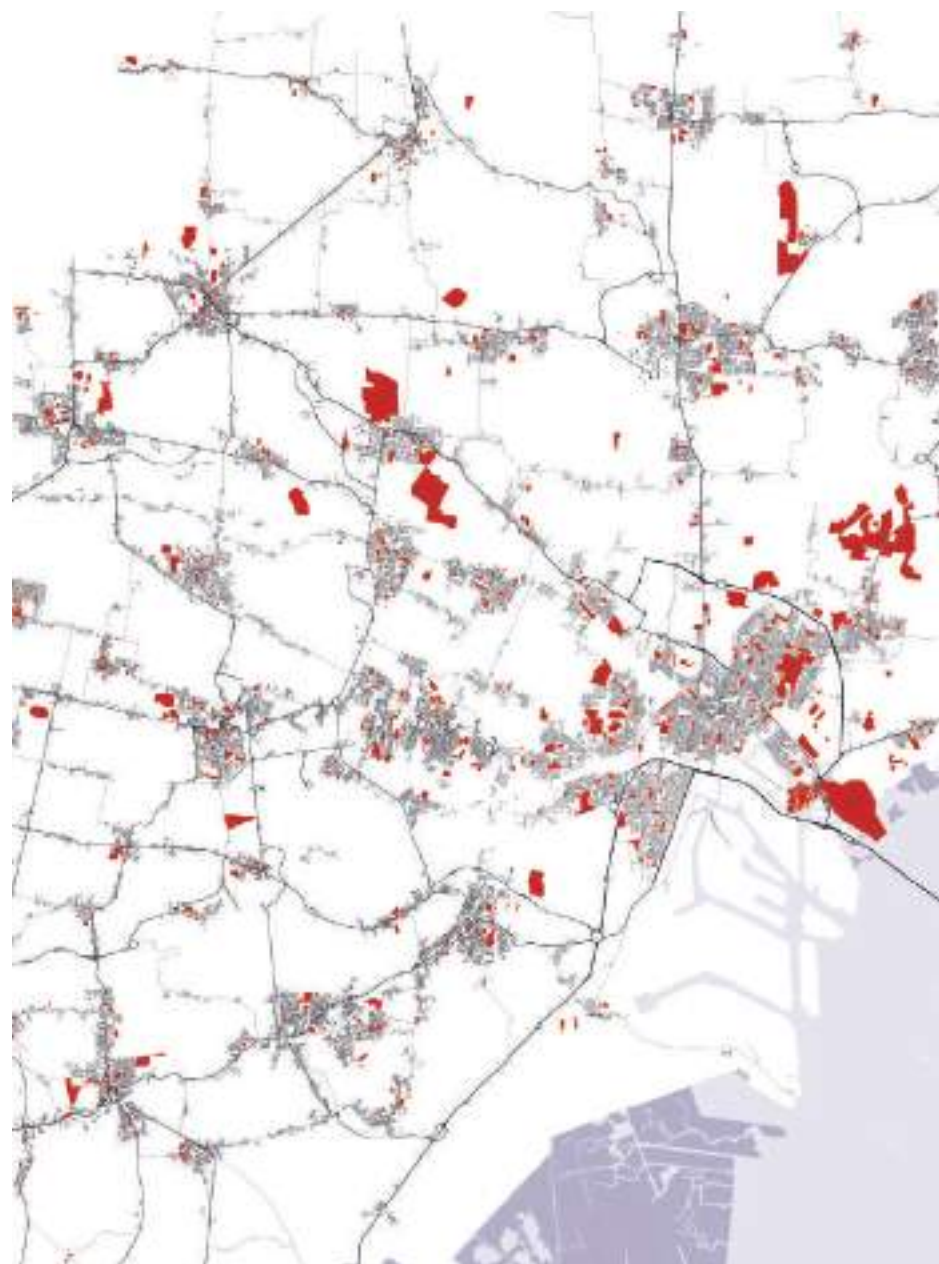
MIRANO 59



— scuole e chiese    — biblioteche e circoli    — impianti sportivi    — parchi e aree verdi

Bicicletta e tempo libero





cubatori” di funzioni con la loro proiezione al suolo: “rendere praticabili gli spazi circostanti una scuola, un parco o un impianto sportivo, in qualche modo far sì che l’area a contorno dello spazio in cui si svolge l’attività principale sia resa disponibile anche ad un pubblico più ampio oltre l’utente di quel servizio” (Renzoni, Tosi, 2016).

Si prenda come esempio il caso del fiume Sile a Treviso e la sua “promenade”: il progetto di definizione di un sistema ciclo-pedonale che corre lungo gli argini del fiume è diventato occasione di studio e di riflessione sullo spazio aperto e sui sistemi di rigenerazione di ambiti urbani come motore di un processo che pone al centro dell’attenzione la pratica sportiva e la mobilità attiva del camminare e pedalare per la riscoperta di una “successione di paesaggi”. Una ridefinizione a scala sociale che ha implementato forme di collegamento diretto con il centro di Treviso e che ad oggi conta un gran numero di fruitori, appassionati di ciclismo o di sport acquatici, giovani coppie che passeggiano lungo il Sile e persone anziane che si incontrano in compagnia.

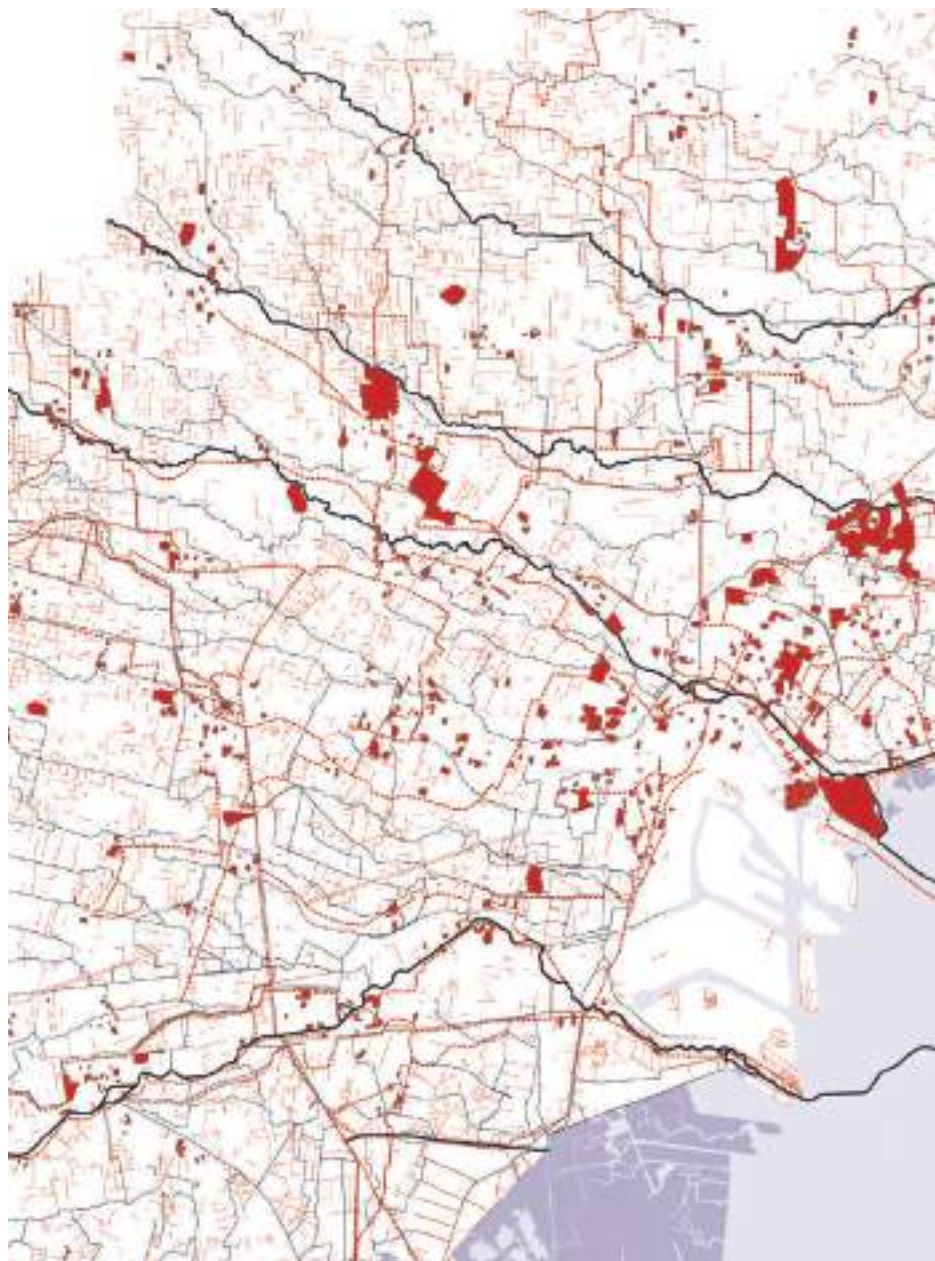
### *Lo scenario veneziano*

Il caso studio di Venezia, connubio tra città insulare e città peninsulare, e più in generale, della Città Metropolitana di Venezia, rappresenta un contesto emblematico di particolare attualità per approfondire lo stretto legame tra sport e città. Dagli anni ‘70 in poi, con la graduale definizione di “città diffusa” (Indovina, 1990), il territorio del Nord-Est e l’ambiente veneziano hanno assistito a un aumento esponenziale di spazi aperti e manufatti architettonici in grado di ospitare modi diversi di “fare sport”, intesi come luoghi privilegiati per coltivare la politica del benessere individuale e collettivo: si tratta principalmente di ambiti sottoutilizzati o completamente abbandonati che vengono travolti da una pratica di “ri-ciclo” (Fabian, Munarin, 2015) e di cambio d’uso che mira a riattivare spazialità nascoste per lo sviluppo di pratiche collettive informali. Questo è il caso di molti capannoni industriali, all’apparenza muti e anonimi, che vengono trasformati in strutture specifiche per l’attività sporti-

— *Le reti infrastrutturali nel contesto metropolitano di Venezia.*

Sulla sinistra, mappa delle principali infrastrutture stradali di pertinenza dell’automobile.

Nella pagina successiva, mappa della trama minore di strade, sentieri e percorsi legati ad un uso pedonale e ciclabile del territorio, in chiave di abitabilità allargata. In rosso sono evidenziate le attrezzature del welfare.

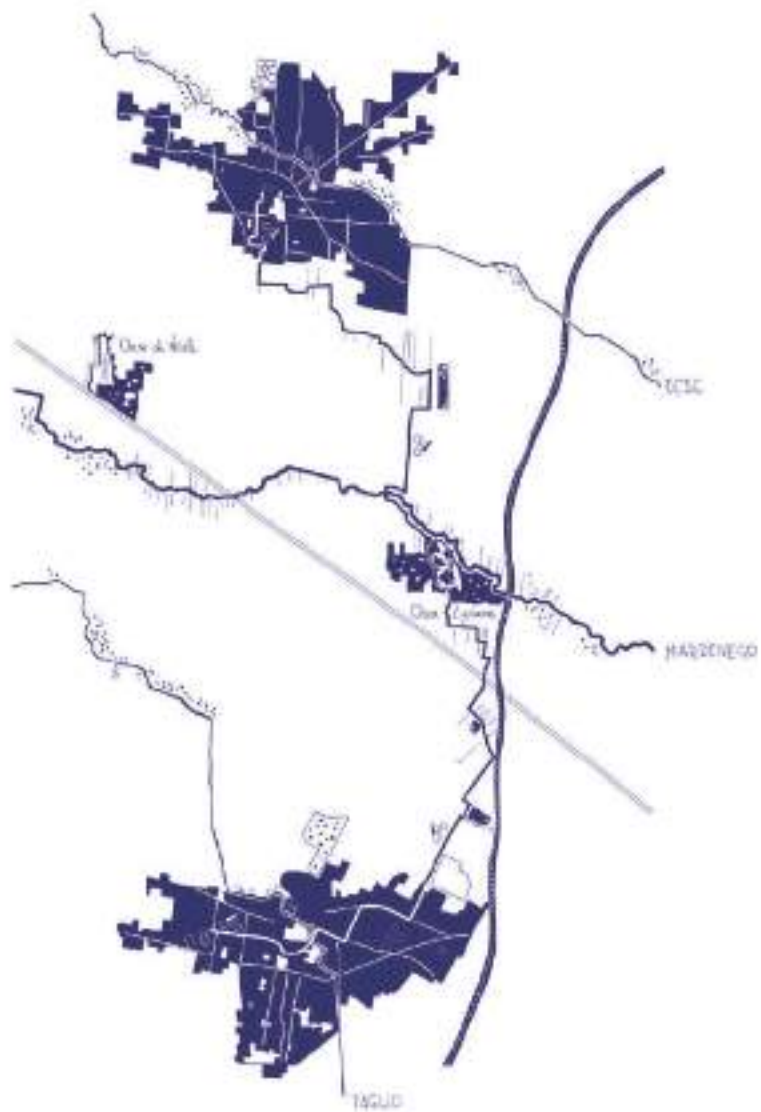


va, in palestre di arrampicata o in spazi potenzialmente riutilizzabili al fine di accogliere un gran numero di utilizzatori. Oppure, il vasto patrimonio di spazi aperti, dalle piazze ai sistemi verdi lungo gli argini dei fiumi concepiti come dei veri e propri “fronti” a supporto dell’abitabilità allargata della città.

Dunque, si presenta come un contesto insediativo interessante quello della Città Metropolitana di Venezia che, con l’accostarsi dei suoi diversi modelli urbani (dalla città antica densa e compatta tipica di Venezia alla città rada e dispersa sviluppata lungo gli assi della centuriazione romana, dai quartieri di edilizia residenziale pubblica alle lottizzazioni private esemplificative del modello casa-capannonne su lotto) e, di conseguenza, con i suoi modi diversi di interpretare il concetto di sport in questi luoghi, si propone come ambito di studio privilegiato per lo sviluppo di nuove forme e condizioni tipiche dell’abitare insieme.

Le immagini allegate sono rappresentative di un lavoro<sup>5</sup> di mappatura puntuale degli spazi del *welfare* presenti nell’area metropolitana di Venezia. L’intento è stato quello di evidenziare non solo la quantità di spazi interessati dalla pratica sportiva, sia di proprietà delle amministrazioni pubbliche che di enti privati, come per esempio gli ambiti degli istituti scolastici e le relative palestre, i patronati e i campetti sportivi di pertinenza dei centri parrocchiali, gli stadi, i club e gli impianti sportivi, ma fare emergere anche un pulviscolo di spazi e aree aperte, principalmente di natura pubblica, inscrivibili come ambiti per la pratica sportiva informale, come per esempio i parchi e le aree verdi più piccole, gli argini lungo i fiumi o i canali d’acqua e tutti quei sistemi “di risulta” conosciuti solo a una cerchia ristretta di persone. A questi, si aggiunge il *layer* dei servizi pubblici essenziali, come scuole, biblioteche, chiese e centri civici, che garantiscono la disponibilità di servizi primari in uno stato del *welfare*. Attraverso il lavoro di catalogazione e riscrittura dei luoghi, si nota come la tendenza sia quella di depositare molte di queste attrezzature in contesti periferici e marginali, vicino ad aree industriali o non facilmente accessibili e, per la maggior parte, fuori dai centri urbani principali: palazzetti e campi di atletica, campi da calcio, campi da tennis o campi da rugby con le relative gradinate e club, vengono

— 5. Trattasi del lavoro prodotto in seguito alla stipula di due borse di ricerca esiti di protocolli d’intesa tra l’Università Iuav di Venezia e la Fondazione di Venezia dal titolo *Fare sport fa bene alla città: gli spazi e le attività sportivo/ricreative all’aperto nella Città Metropolitana di Venezia tra benessere individuale, relazioni sociali, inclusività e riscoperta del paesaggio* condotte da Elena Orsanelli e Nicolò Fattori (a.a. 2019/2020) e due borse di ricerca successive dal titolo *Fare sport fa bene alla città 2: dallo sviluppo e connessione degli spazi sportivo/ricreativi alla definizione di una rete di “mobilità attiva” per la Città Metropolitana di Venezia* condotte da Elena Orsanelli e Nicolò Fattori (a.a. 2020/2021) sotto la supervisione scientifica del prof. Stefano Munarin.



— Lettura progettuale di un possibile tracciato ciclo-pedonale di connessione Mirano-Scorzè, con sviluppo trasversale al fiume Marzenego.



il più delle volte raggruppati insieme in un unico grande sistema monofunzionale che accoglie in un solo luogo diverse attività in cui praticare sport e che, per la maggior parte delle volte, sono raggiungibili solo attraverso l'uso dell'automobile privata. Oggi, con l'emergere della nuova questione urbana (Secchi, 2014) che propone una riconcettualizzazione del supporto infrastrutturale alternativo all'auto e basato sulla bicicletta come mezzo sicuro per lo spostamento in città, occorre interrogarsi sul problema dell'accessibilità ai servizi collettivi e sul ridisegno dello spazio pubblico del "No Auto" (Fabian, 2014). Questo si traduce con la necessità di un supporto infrastrutturale minore composto da strade bianche, carrarecce, sentieri in terra battuta o semplicemente non asfaltati, che funga da legante con i materiali urbani e che ne migliori l'accessibilità degli stessi. Parlare di accessibilità richiama una strategia progettuale che contribuisce a disegnare una sequenza di spazi, su scala differente, fatta di percorsi, slarghi e edifici in grado di rendere più sicura e permeabile la città contemporanea per trasformare le azioni quotidiane di andare a scuola o al lavoro, di fare sport o la spesa, delle vere e proprie esperienze di riscoperta del paesaggio. Riprendendo le parole di Elena Donaggio, "questo può accadere se ripensiamo [nrd. questi luoghi] non solo come spazi sportivi ma come spazi per la comunità, dove possiamo trovare un'offerta di attività non solo sportive ma anche culturali, di integrazione e inclusione sociale, di servizi di welfare e non solo" (Donaggio, 2017).

Quindi, fare sport "fa bene" per la salute fisica e mentale delle persone, ma anche per la città stessa: Bruno Munari, con il suo "esercizio grafico", vuole riflettere su alcune modalità per mettere in connessione diversi punti disegnati su una tavola bianca e, a seguito di numerosi tentativi, si concentra su uno scenario finale in cui non sono le linee, i tracciati o i percorsi gli elementi essenziali a definire il reale collegamento, ma piuttosto lo "spazio bianco" che si viene a creare tra i suoi 21 puntini. Porre l'attenzione sullo "spazio tra" a cui si riferisce Munari significa riconoscere l'importanza di una fitta rete spugnosa che si sviluppa tra le case, i negozi, le attrezzature, i capannoni: sovrapporre, quindi, a una rappresentazione gerarchica del territorio, composta da infrastrutture stradali principali, la



visione di un progetto isotropico, scandito dai concetti di porosità e permeabilità territoriale. Una rete stradale minore capillarmente diffusa (Pellegrini, 2012) esito di progettualità minute e accessibili costituisce un patrimonio privilegiato di supporto su cui immaginare nuovi scenari futuri. Spostarsi dagli assi principali come fossero dei “tubi” porta a rileggere il paesaggio da un altro punto di vista che riconosce nella trama dei percorsi minori, metafora della “spugna”, la possibilità di muoversi liberamente con il proprio corpo all’interno di nuovi sistemi urbani ed extraurbani. Dal punto di vista spaziale, operare attraverso un cambio di prospettiva porta alla riscoperta di spazi quotidiani finora rimasti invisibili, permettendo di percepire la vitalità dei paesi e la moltitudine di attività che vi si svolgono: si scoprono rapporti diversi, emergono i retri delle case con i loro giardini, i sentieri sterrati tra le facciate degli edifici, gli alberi monumentali e le piccole aree di risulta.

La vita in città con i suoi attori e con i materiali che la compongono, siano essi manufatti architettonici, strade e sentieri, ma anche spazi aperti e sistemi alberati, hanno un impatto significativo sul modo in cui lo spazio viene percepito. Basta ricordare l’Alberon di Tomo, protagonista indiscusso del romanzo<sup>6</sup> di Matteo Melchiorre, un “semplice” olmo secolare che “per la maggior parte di quelli di Tomo l’Alberon era l’Alberon e basta. Secondariamente, era un olmo” (Melchiorre, 2004). Il resoconto delle vicende attorno a un albero, fino al momento in cui “crolla” a terra inerme, diventa un pretesto per (ri)scoprire il palcoscenico di Tomo da una nuova prospettiva, superando il rischio di una lettura superficiale ed effimera, e portando in primo piano le qualità latenti di una porzione di territorio dimenticata. Riconoscere le potenzialità di un contesto, allenare la mente e lo sguardo alla riscoperta del paesaggio, porta ad attuare trasformazioni sostanziali di spazi e luoghi ordinari conseguenze di una modifica radicale del volto di un paese.

Ripartendo dal concetto di isotropia e dalla visione spugnosa del territorio veneto, come prosecuzione del lavoro di mappatura iniziale, risulta rilevante studiare i fenomeni di percolazione delle attività, della gente e delle pratiche (Viganò, 2010) sul territorio per interrogarsi sulle storie e sui caratteri che compongono in maniera diffe-

— 6. Melchiorre, M. (2004), *Requiem per un albero*, Edizioni Spartaco, Santa Maria Capua Vetere.



rente il paesaggio metropolitano al fine di sviluppare una maglia di sistemi minori ciclo-pedonali, che comprendano anche il trasporto pubblico su ferro e su gomma e in grado di connettersi con le attrezzature del *welfare* diffuso.

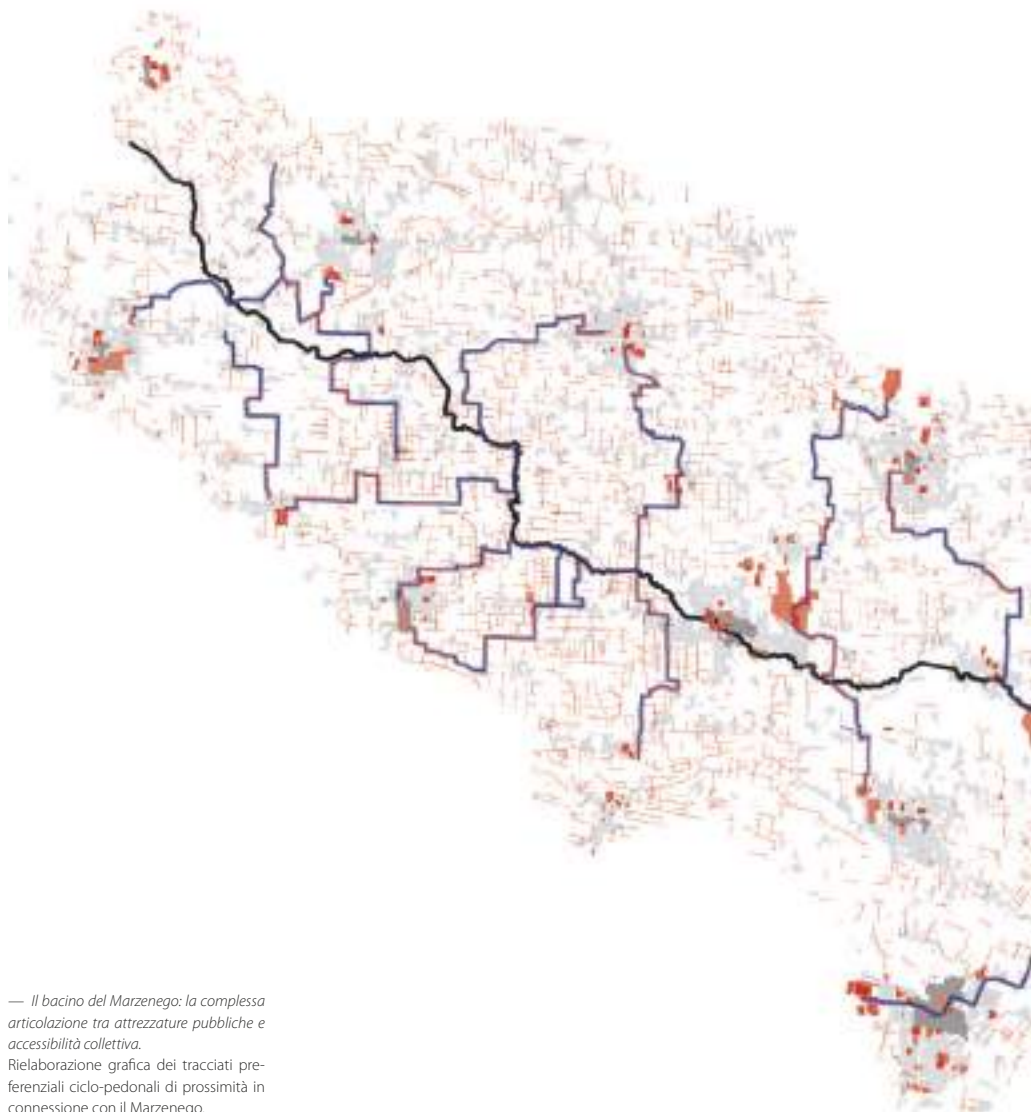
— *La ciclabilità lungo il Marzenego.*

Sulla sinistra, rielaborazione progettuale di un percorso preferenziale di matrice ciclo-pedonale con sviluppo parallelo al Marzenego.

### *I paesaggi del Marzenego*

Nel contesto metropolitano veneziano, i paesaggi dell'acqua e il legame che la laguna instaura con Venezia e con la terraferma giocano un ruolo centrale per lo svolgimento delle pratiche sportive ricreative, sia come sfondo teatrale che accompagna e favorisce l'innescarsi di attività motorie, ma anche come elemento protagonista per lo svolgimento di sport specifici e particolari. Si pensi a questo proposito a tutti gli sport nautici, come nuoto, canoa, vela o anche dragon boat e voga, peculiarità tipiche veneziane che giocano un ruolo inclusivo nel territorio anche grazie al raggiungimento di un'intesa congiunta tra il CUS (Centro Universitario Sportivo di Venezia) e le due Università della provincia. Le reti complesse delle acque, così come anche quelle delle strade, si affermano sempre di più come una grande palestra all'aperto in cui è possibile praticare attività informali individualmente o in maniera collettiva concependo gli spazi pubblici esterni come dei veri "impianti spontanei" (Donaggio, Zorzi, 2013).

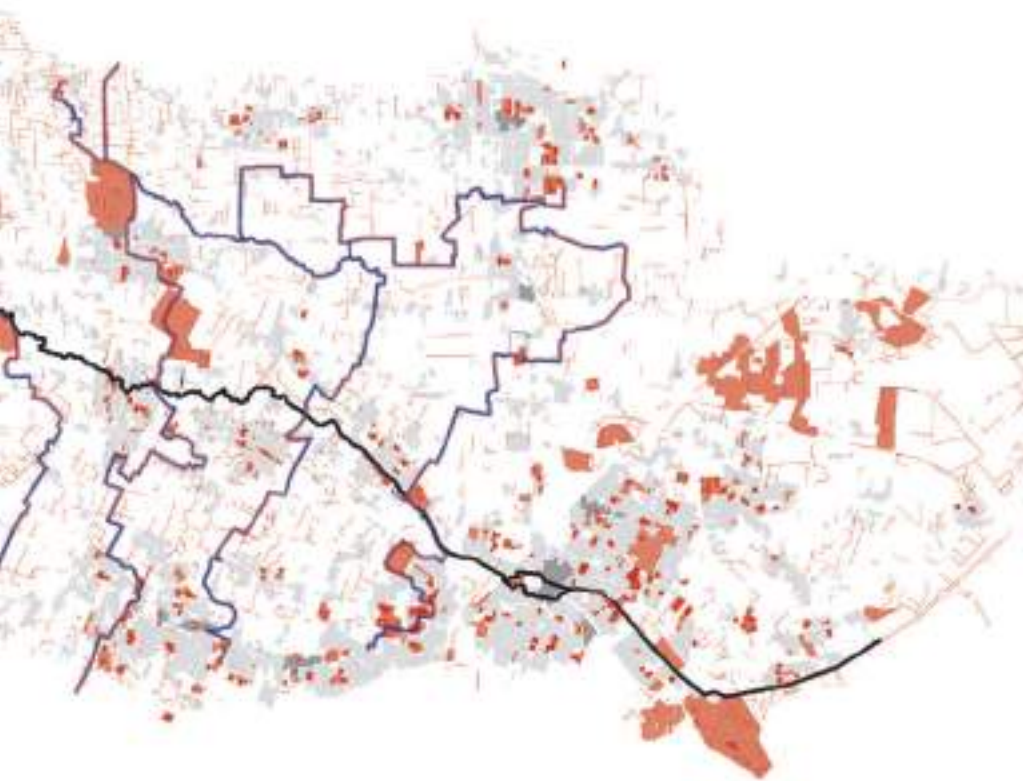
La riflessione attuata attorno al sistema delle acque, prendendo a campione il bacino idrografico del Marzenego, mostra uno scenario in cui la trama dei servizi pubblici, fatta eccezione dell'area urbana di Mestre più densa, si distribuisce in maniera uniforme e capillare lungo l'asta fluviale, la quale, appoggiandosi al reticolo minore dei sistemi "water and asphalt" (Viganò, Fabian, Secchi, 2016), può innescare un processo di ricucitura globale a partire dal già presente reticolo di sistemi minori frammentati. La ridefinizione e la messa a sistema delle reti dedicate alla mobilità attiva deve tenere conto del ricco patrimonio che già esiste di edifici e spazi aperti, lavorando sui luoghi privilegiati da coloro che svolgono attività motoria che, come nel caso specifico di Venezia-Mestre, interessano in particola-



— Il bacino del Marzenego: la complessa articolazione tra attrezzature pubbliche e accessibilità collettiva.

Rielaborazione grafica dei tracciati preferenziali ciclo-pedonali di prossimità in connessione con il Marzenego.

I tracciati in rosso evidenziano il reticolo di strade minori esistenti; in blu, invece, sono riportati i segni progettuali che servono a connettere porzioni di ciclabilità esistenti in sistemi preferenziali principali.

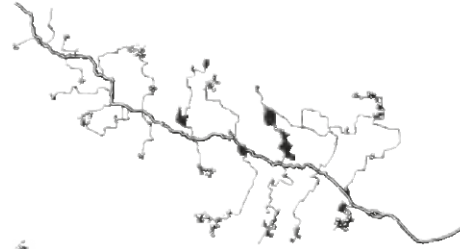


— 7. Boatti, G. (2006), *Bolidi*, Arnoldo Mondadori, Milano.

— 8. Riprendendo Lynch, K. (1964): "[...] I cittadini potrebbero essere accompagnati nelle strade. Nelle scuole e nelle università si potrebbero tenere dei corsi, la città potrebbe essere trasformata in un museo animato della nostra società e delle sue aspirazioni."

re il Parco San Giuliano e il Bosco dell'Osellino, il Parco Bissuola e Piraghetto, l'area lungo la gronda lagunare, ma anche la porzione compresa da Fondamenta Nove alle Zattere fino a raggiungere il Lido. È chiaro come le spazialità per lo sport costituiscano dei segmenti rilevanti del tessuto urbano (Velo, 2020), ma è tuttavia evidente che la progressiva gerarchizzazione del territorio in sistemi stradali primari a medio-alta velocità (dovuto all'arrivo dei bolidi<sup>7</sup> che hanno invaso lo spazio pubblico), hanno portato a un lento e graduale allontanamento e una sconnessione tra il supporto territoriale e le attrezzature di cui dispone. Si tratta, dunque, di riconoscere un progetto implicito di accessibilità territoriale, di attuare un processo di risignificazione di alcuni ambiti, interni ed esterni, per garantire un'adeguata integrazione tra funzioni, servizi, benessere e partecipazione. Il processo di costruzione di uno scenario progettuale, quindi, deve appoggiarsi all'uso di rappresentazioni schematiche appropriate che stimolino la presa di coscienza dei bisogni e delle reali percezioni della comunità: il racconto di un luogo si basa su tratti che disegnano la città, talvolta evidenti e inequivocabili, talvolta silenti e nascosti, fatti da pratiche e percorsi che influenzano la vita quotidiana e incoraggiano le attività ludiche in quei luoghi. Attraverso semplici rappresentazioni diagrammatiche Kevin Lynch, ad esempio, non si sofferma a descrivere all'apparenza l'immagine della città (Lynch, 1964) così come viene letta a un primo sguardo, ma ne racconta i dettagli, quei particolari significativi che si incontrano lungo il percorso, cerca di portare visibili le percezioni immateriali degli spazi. Il processo del disegno urbano è un'operazione che si affida ad una manipolazione consapevole degli spazi con lo scopo di "insegnare al visitatore a "vedere" la sua città, a osservare le sue forme svariate e come esse si ingranano l'una nell'altra"<sup>8</sup> (Lynch, 1964). Entro questa strategia di ricostituzione di un nuovo scenario, l'accessibilità diventa, quindi, un primo obiettivo imprescindibile (Tosi, Ferrario, Faraone, Renzoni, Bortolotti, 2015) che migliora la vivibilità del territorio rendendo permeabili e porosi gli spazi pubblici della città.

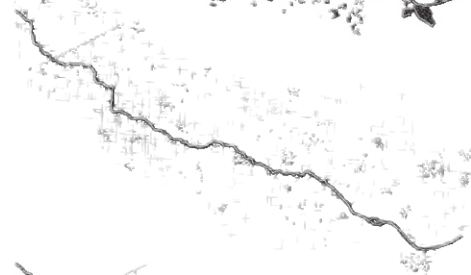




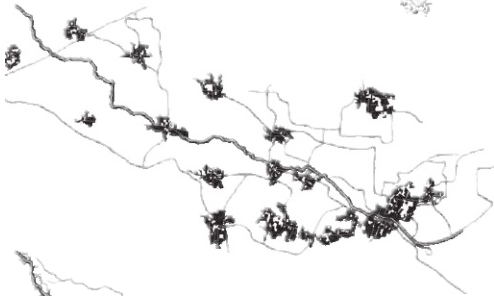
— I tracciati ciclo-pedonali di prossimità.



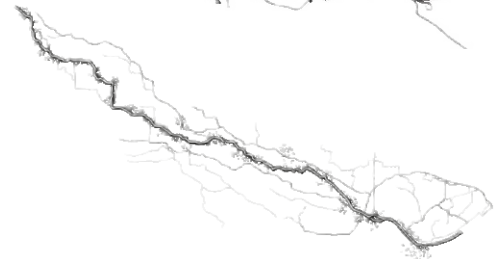
— Le attrezzature del welfare.



— L'infrastruttura della mobilità.



— Il sistema del costruito e la ciclabilità.



— La rete delle acque.

\_Corboz, A. (1998), *Il territorio come palinsesto*, in Viganò, P. (a cura di), *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, Franco Angeli, Milano, pp. 22-27.

\_Donaggio, E. (2017), *Sport e rigenerazione urbana: ripensare gli impianti sportivi*, Arcipelago, Milano. Disponibile su: <https://www.arcipelagomilano.org/archives/45609> [ultima consultazione novembre 2020].

\_Donaggio, E., Zorzi, A. (2013), *Vita attiva: sport, città e spazio pubblico*, in Territorio, Fascicolo 65, Franco Angeli, Milano, pp.139-146.

\_Fabian, L. (2014), *Verso il no auto. Nuovi paradigmi della mobilità per "riciclare" la città diffusa*, in Fabian, L. (a cura di), *New urban question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 36-47.

\_Fabian, L., Munarin, S. (2015), *Re-Cycle Veneto*, in Fabian, L., Munarin, S., Donadoni, E. (a cura di), *Re-Cycle Veneto*, Aracne, Roma, pp. 11-23.

\_Gehl, J. (2017), *Città per le persone*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.

\_Gehl, J. (2012), *Vita in città. Spazio urbano e relazioni sociali*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.

\_Indovina, F. (1990), *La città diffusa*, Daest, Venezia.

\_Lanzani, A. (2011), *In cammino nel paesaggio*, Carocci, Roma.

\_Lanzani, A., Pasqui, G. (2011), *L'Italia al futuro. Città e paesaggi, economie e società*, Franco Angeli, Milano.

\_Lynch, K. (1964), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.

\_Melchiorre, M. (2004), *Requiem per un albero*, Edizioni Spartaco, Santa Maria Capua Vetere.

\_Munarin, S., Tosi, M.C. (2014), *Welfare Space. On the role of welfare state policies in the construction of the contemporary city*, LISt Lab, Italia.

\_Pellegrini, P. (2012), *Tubi e spugne 1. Il progetto implicito di costruzione dell'area centrale veneta*, in Fabian, L., Pellegrini, P. (a cura di), *On mobility 2. Riconcettualizzazioni della mobilità nella città diffusa*, Marsilio, Venezia, pp. 28-43.

\_Renzi, C., Tosi, M.C. (2016), *Oltre gli standard. Per un territorio attrezzato e accessibile*, in Raggruppamento di ricerca "NUQ – New Urban Question" (a cura di), *Un manifesto per il Veneto. Scenari, obiettivi, azioni*, Mimesis, Sesto San Giovanni, pp. 31-35.

\_Secchi, B. (2014), *La nuova questione urbana*, in Fabian, L. (a cura di), *New urban question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 8-21.

\_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, Roma, pp. 161-175.

\_Velo, L. (2020), *Spazi e attività sportive tra benessere individuale, relazioni sociali e qualità urbana*, in Ballarin, M., Ruggeri, D., *Venezia città sostenibile*, Anteferma Edizioni, Conegliano, pp. 156-165.

\_Viganò, P. (2010), *I territori dell'urbanistica. Il progetto come produttore di conoscenza*, Officina Edizioni, Venezia.

\_Viganò, P., Fabian, L., Secchi, B. (2016), *Water and asphalt. The project of isotropy*, Park Books, Zurigo.



4.

**BICICLETTA E TURISMO**

*L'influenza degli itinerari ciclabili nel territorio allargato*



## **Bicicletta e turismo**

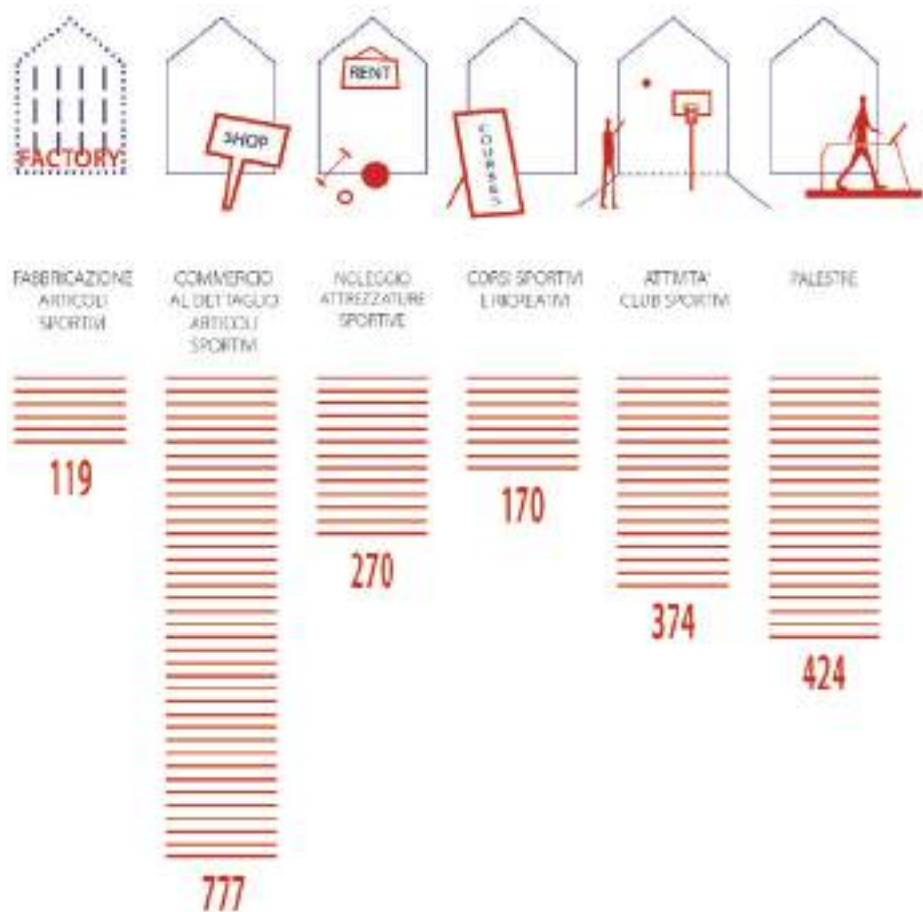
*L'influenza degli itinerari ciclabili nel territorio allargato*

**Nicolò Fattori, Elena Orsanelli\***

### *Verso un territorio ciclabile*

Lo sguardo verso il territorio veneto porta a riflettere su un sistema insediativo complesso e dinamico, soggetto a continui cambiamenti, modifiche, sviluppi. Sono molti gli elementi che ne definiscono i tratti principali, tra cui la notevole presenza di edifici abbandonati, l'influenza della rete idraulica come dispositivo di organizzazione del territorio e la trama su cui si innestano i tracciati della mobilità. Il pulviscolo di manufatti urbani sottoutilizzati e spazi in stato di abbandono che si diffondono capillarmente tra una successione di edifici del *welfare* e attrezzature collettive sono generalmente luoghi trascurati, ma potenzialmente riciclabili. I segni delle acque, invece, per scongiurare rischi idraulici, hanno portato a un ripensamento attento e consapevole di tutti i suoi paesaggi, dalle rive dei fiumi ai canali di irrigazione dei campi, dalle zone umide alla gronda lagunare. Così, anche la conformazione delle infrastrutture stradali che si snoda tra le diverse aree urbane, impone di affiancare alle strade ad alto scorrimento, che privilegiano solo chi è in possesso di un'automobile privata, una fitta trama di strade bianche minori, sentieri e carrarecce, più adatte a ospitare la mobilità attiva. Oggi le questioni ambientali, economiche e sociali stanno mettendo fortemente in discussione i modelli di sviluppo in materia di mobilità alternativa all'auto vedendo nell'uso della bicicletta, integrata a una nuova offerta di trasporto pubblico, l'attuazione di scenari progettuali più sostenibili e duraturi. Una prospettiva per il

*\* Questo saggio è frutto di un lavoro di ricerca svolto in maniera congiunta tra i due autori, tuttavia è stato redatto da Nicolò Fattori per il paragrafo "Verso un territorio ciclabile" e da Elena Orsanelli per i paragrafi "Uno sguardo sul territorio allargato" e "Pedalare lungo un fiume".*



— 1. Riferimento all'indagine sul traffico pedonale condotta da Jan Gehl su una piazza a Copenhagen e su Piazza del Campo a Siena: attraverso la lettura di segni invisibili, che corrispondono agli spostamenti compiuti dagli abitanti, emerge come ci sia la tendenza diffusa a percorrere la via più breve, attraversando trasversalmente le piazze, anche se questo comporta passare attraverso una zona ribassata.

futuro, quindi, che pone al centro la progettualità a pedali partendo da riflessioni che tengono insieme scale territoriali differenti: dalla dimensione urbana nella quale la bicicletta assolve il ruolo legato alla mobilità individuale per lo svolgimento delle attività quotidiane, come l'andare a scuola o a lavoro, fare la spesa o andare in parrocchia; alla dimensione extraurbana su ampia scala che, sfruttando la rete minore di strade bianche e carrarecce, ripensa gli spazi della mobilità in chiave di sviluppo e interazione sociale; fino a una visione di territorio allargato in cui le grandi infrastrutture ciclabili, "appoggiandosi ai grandi fiumi, integrano le esigenze ambientali a quelle della mobilità e del loisir" (Fabian, 2014).

L'arte del camminare, pedalare, correre, di muovere il proprio corpo all'interno di uno spazio porta alla riscoperta di paesaggi inattesi, aiuta a osservare, indagare e percepire consapevolmente i complessi urbani: Lucius Burckhardt interpreta la pratica del passeggiare come "la forma originaria di percezione del paesaggio: ci muoviamo attraverso città e paesaggi e le immagini, una volta a casa, si compongono in un'impressione generale" (Burckhardt, 2019). Per descrivere la scienza della passeggiata (*strollology*) e raccontare le progettualità che si celano dietro un parco, una piazza o una porzione qualsiasi di città occorre portare alla luce quelle attività umane che animano gli spazi, mappare gli spostamenti e le pratiche collettive immateriali attraverso segni visibili, come suggerisce Jan Gehl attraverso lo studio condotto su una piazza a Copenhagen o sulla Piazza del Campo a Siena<sup>1</sup>. Si tratta, quindi, di sviluppare un'estetica promenadologica (Burckhardt, 2019) che vede nella sequenza di immagini che compongono il tragitto e nel percorso stesso di avvicinamento all'oggetto l'elemento di descrizione del paesaggio, inteso come "il veicolo più adatto per assicurare [ndr. alla società civile] la conoscenza e il dominio del mondo" (Farinelli, 2007). Lo spazio non è più inteso come elemento astratto, ma come luogo di incontro e di dialogo, attraversato da azioni e pratiche collettive di condivisione, fatto di segmenti eterogenei con "una quantità di vita necessaria per dare alle persone l'opportunità di incontrarsi" (Gehl, 2017), per stabilire nuove forme di contatto sociale.

Si può pensare, quindi, che le storie e le attività che ruotano attorno



al “mito della bicicletta” (Augé, 2008) e le esperienze che si legano alla pratica del camminare nel paesaggio attraversano il territorio intercettando spazi e luoghi urbani che si prestano a nuove ridefinizioni: il tragitto e gli eventi che si susseguono lungo il percorso acquistano significato e diventano in sé stessi un’esperienza (Lynch, 1964). Marc Augé, infatti, riferendosi alla bicicletta come al “simbolo di un futuro ecologico per la città di domani”, sostiene che “[...] mettere delle biciclette a disposizione degli abitanti o dei turisti significa obbligarli a vedersi e a incontrarsi, a trasformare le strade in luogo di socializzazione, a ricreare luoghi di vita, a sognare la città” (Augé, 2008). L’espressione della vitalità e la definizione del territorio come luogo d’incontro si avvicina anche alla concezione di Henri Lefebvre che vede la città come “proiezione della società sul territorio” (Lefebvre, 2014) caratterizzata dai processi di interazione tipici della quotidianità e dal bisogno di contatto tra le persone in un’ottica di reciprocità: l’essenza della città si fonda, quindi, sulla “consapevolezza che è a partire dall’esperienza stessa della vita urbana che si può costruire una nuova città” (Lefebvre, 2014). Riflettere sul concetto di “diritto alla città” proposto da Lefebvre presuppone una comprensione dei bisogni e delle esigenze della società che sottendano una pianificazione sociale (Lefebvre, 2014) di dispositivi, spazi ed attrezzature per la riappropriazione collettiva di tempi e luoghi del vivere urbano.

Ad oggi, dunque, non è più sufficiente soffermarsi su un modello territoriale che si basa sul ridisegno accurato dei tracciati infrastrutturali della mobilità, siano essi di pertinenza dell’automobile o dei pedoni, e sulla loro connessione in una rete unitaria uniforme, ma risulta necessario immaginare uno scenario esplorativo che integri il sistema della mobilità con i luoghi della socialità e con le economie presenti sul territorio: ciclo-officine, stazioni di *bike sharing*, alberghi, eventi fieristici e attività turistiche, ma anche bar e punti ristoro, si collocano in una trama più ampia che include, oltre ai tracciati per la mobilità attiva, anche le linee d’acqua, di ferro e di gomma. Risulta indispensabile incentivare, quindi, quella che Jan Gehl definisce “cultura della bicicletta” (Gehl, 2017) per incoraggiare e stimolare nuovi modi d’uso per la città di oggi.

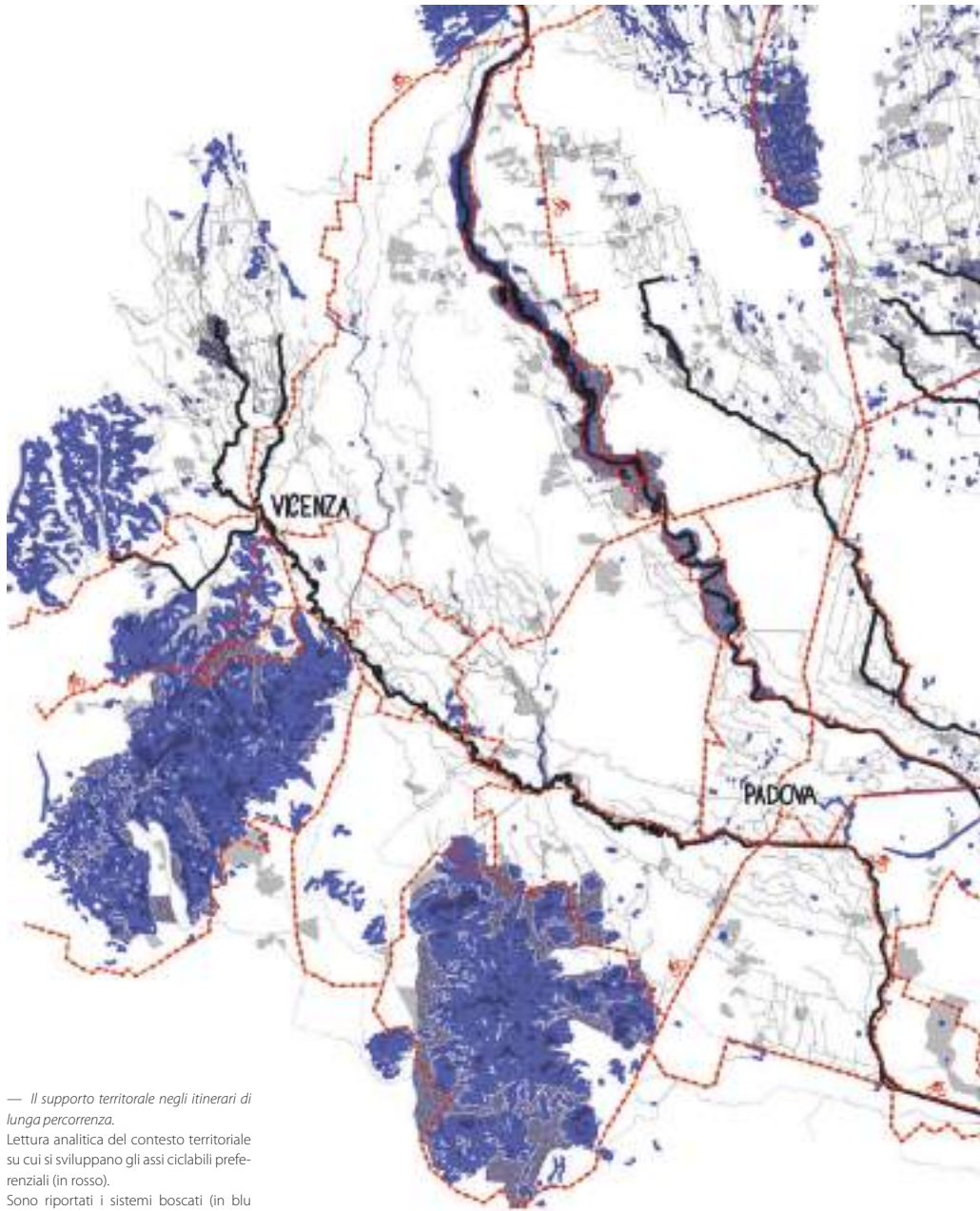
## *Uno sguardo sul territorio allargato*

La riflessione sulle infrastrutture della mobilità attiva, che si snodano sul territorio veneto e poi a una scala sempre più ampia che comprende tutto il Nord Italia, definisce linee di ricerca che si interrogano sulla qualità dello spazio urbano in chiave di spostamenti ciclabili e sul ruolo della bicicletta come principale dispositivo per la mobilità individuale. Lo spazio della bicicletta (Fabian, Donadoni, Velo, 2015), nella sua dimensione fisico-spaziale e nel suo ruolo di promotore e attore di sinergie collettive, si lega in maniera imprescindibile a due sistemi urbani: il supporto territoriale esistente, che comporta una lettura del paesaggio attraverso i suoi caratteri spaziali principali, e il pulviscolo delle economie già presenti che, in maniera puntuale, instaurano un complesso intreccio di relazioni tra le persone e il territorio. La mappatura analitica dei due supporti a sostegno della mobilità ciclabile ha permesso, quindi, di mettere in evidenza da un lato il capitale fisso di cui si dispone, valorizzando paesaggi urbanizzati e spazi abitati ed esplorando i territori complessi delle acque, dei sistemi boscati e delle zone lagunari, ma ha cercato anche di osservare il contesto attraverso alcune “figure della mobilità” (Fabian, Donadoni, Velo, 2015) che, articolandosi attorno alle economie locali, promuovono nuove forme di spazialità urbana indicando “una nuova prospettiva per lo sviluppo economico della città diffusa” (Fabian, Donadoni, Velo, 2015) nel campo del turismo di prossimità e di ampio raggio.

Ampliare lo sguardo verso un territorio più ampio che prescinda dai confini regionali porta ad immaginare, talvolta sognare, “una città in cui chiunque può prendere qualunque bicicletta per strada, lasciarla ovunque e riprenderne un'altra un po' più tardi” (Augé, 2008): una visione utopistica in cui il dispositivo ciclabile a due ruote è in grado di ridisegnare il paesaggio senza limiti o frontiere, scoprire itinerari inediti e reinterpretare la vita cittadina attraverso scambi e incontri quotidiani, portando in risalto i luoghi dello stare e restituendole, quindi, un certo grado di libertà. L'invito ad andare in bicicletta al fine di incentivare nuove forme di turismo esperienziale (anche di “turisti per un giorno” nella propria città) comporta una visione in

cui la mobilità ciclabile è ben integrata al traffico veicolare all'interno di una strategia globale di riorganizzazione dei trasporti e delle opportunità offerte. Lungo i grandi assi ciclabili, infatti, è opportuno pensare a nuove politiche di spazialità per poter familiarizzare con la città: sarebbe necessaria, dunque, una progettazione urbana, che miri allo sviluppo di programmi di *bike sharing* che permettano ai turisti di muoversi nei centri storici, che garantisca luoghi di sosta in cui poter lasciare comodamente il proprio mezzo a pedali, che favorisca nuovi punti di ristoro, che incentivi convenzioni con eventi ed attrazioni fieristiche a scala locale e che preveda la messa in sicurezza di percorsi ciclabili con annesso stazioni per il noleggio e la riparazione delle biciclette.

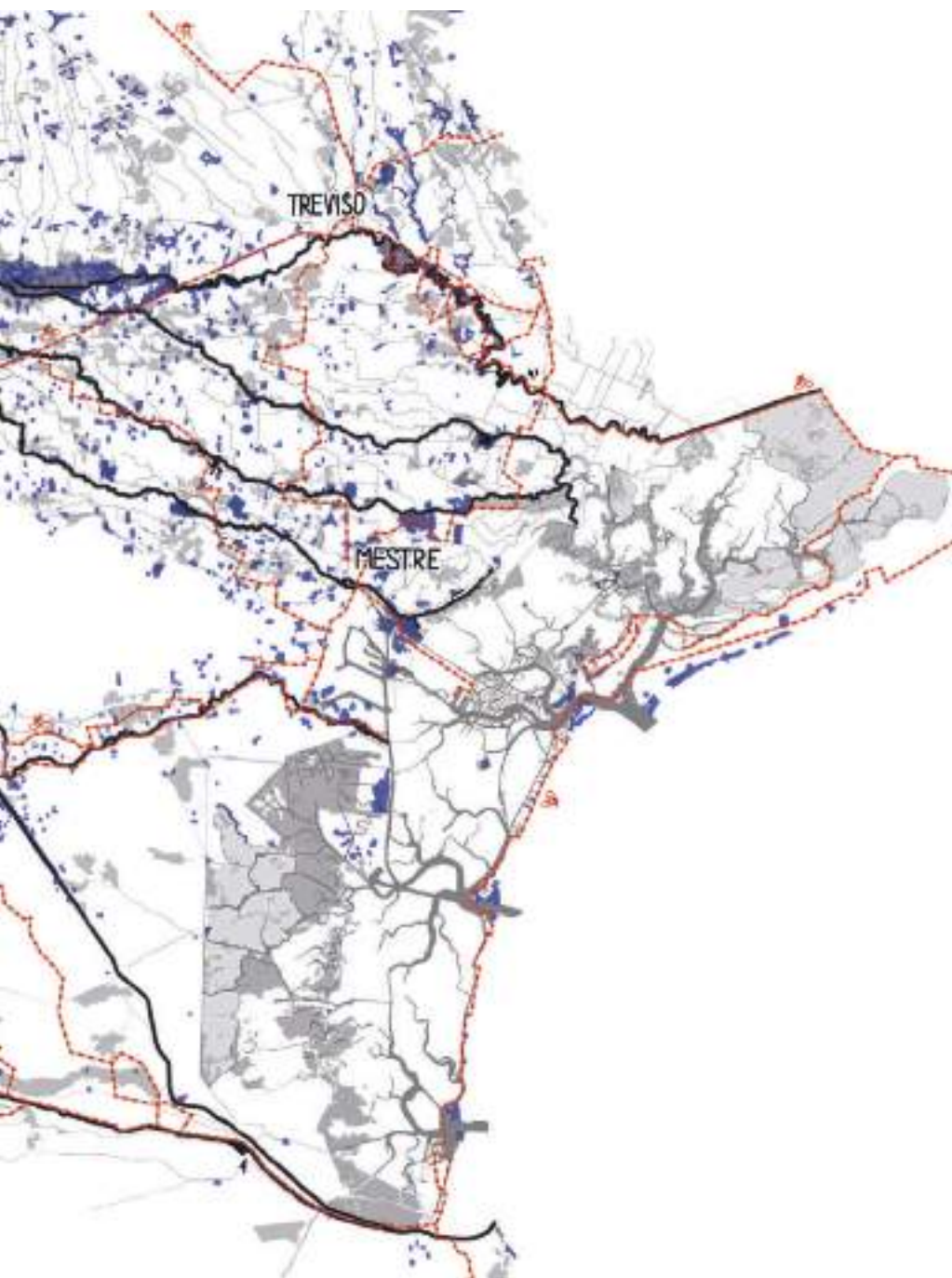
In questa prospettiva, anche le stazioni dei treni e, più in generale, la rete ferroviaria può essere vista come un sistema a supporto della ciclabilità per il rilancio dell'economia e del turismo ciclabile. Emerge un'immagine in cui la mobilità sia "basata sull'uso integrato di treno-bici-bus-piedi" (Munarin, 2014): la progettazione di questi luoghi deve partire da azioni piccole e diffuse per il miglioramento qualitativo degli spostamenti legati alla quotidianità risignificando gli ambiti di pertinenza delle stazioni, investendoli di una funzione centrale nella revisione degli spazi collettivi, e guardando ai tracciati ferroviari come possibili strumenti di attraversamento e conoscenza dei paesaggi e contesti urbani (Aimini, 2015). In questo scenario, le stazioni ferroviarie, se collocate all'interno del contesto cittadino, rivestono un ruolo attivo per l'attivazione di processi di riqualificazione urbana degli spazi adiacenti e di prossimità e, talvolta, si presentano come materiali urbani ad oggi sottoutilizzati su cui innescare politiche di riciclo e recupero di spazi dimenticati. È evidente, quindi, che le stazioni potrebbero definirsi come grandi incubatori di attività, ricettori di funzioni legate alla pratica dell'andare in bicicletta in grado di ospitare nuove forme di servizi pubblici e per il tempo libero. Incubatori di funzioni di esercizi commerciali specializzati, bicipark, attività per il noleggio e deposito bici, piccole associazioni culturali ideatori di eventi e manifestazioni temporanee che "gravitano in modo sinergico attorno ad abitudini ed interessi in costante crescita" (Fabian, Donadoni, Velo, 2015) rafforzando la

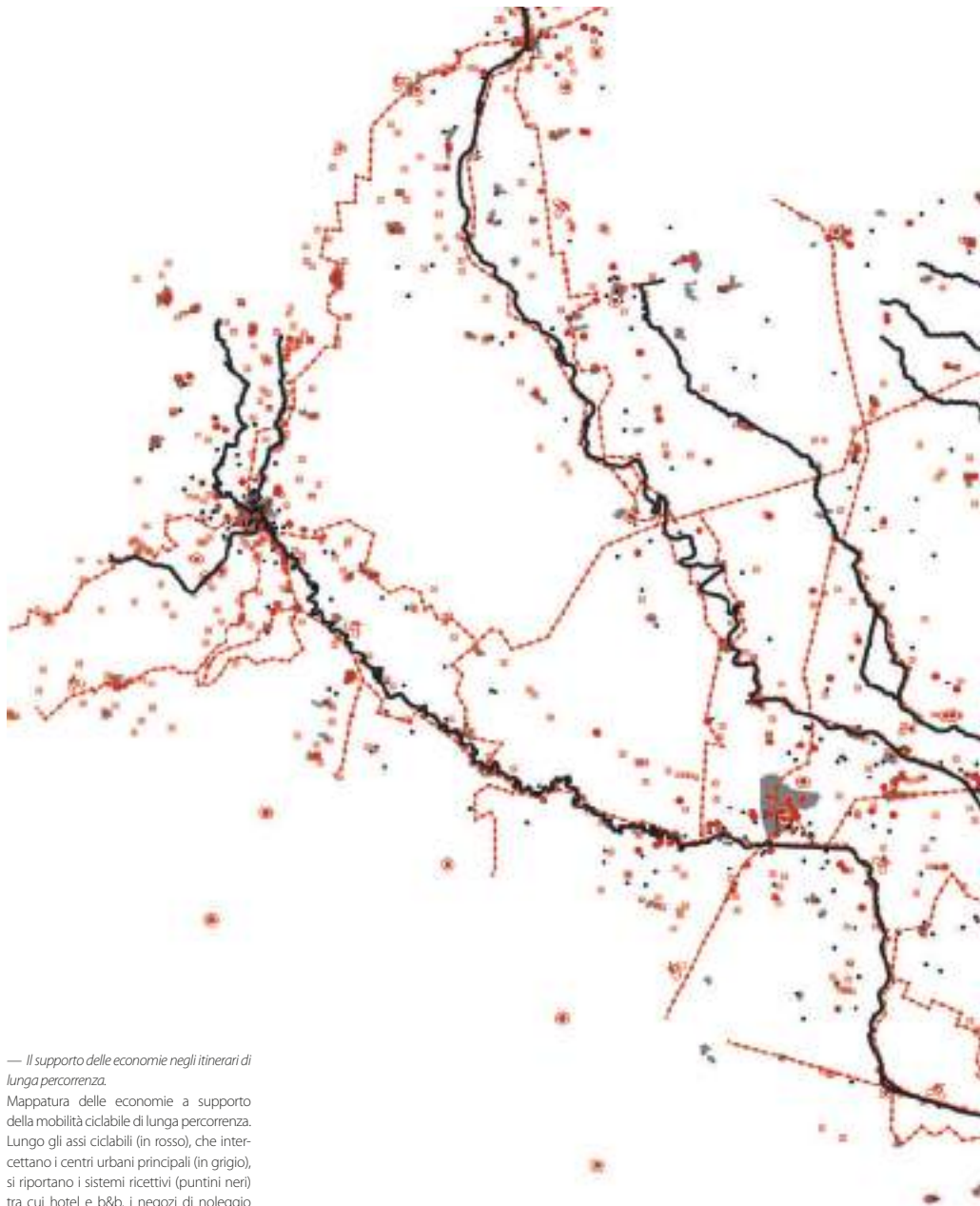


— Il supporto territoriale negli itinerari di lunga percorrenza.

Letture analitica del contesto territoriale su cui si sviluppano gli assi ciclabili preferenziali (in rosso).

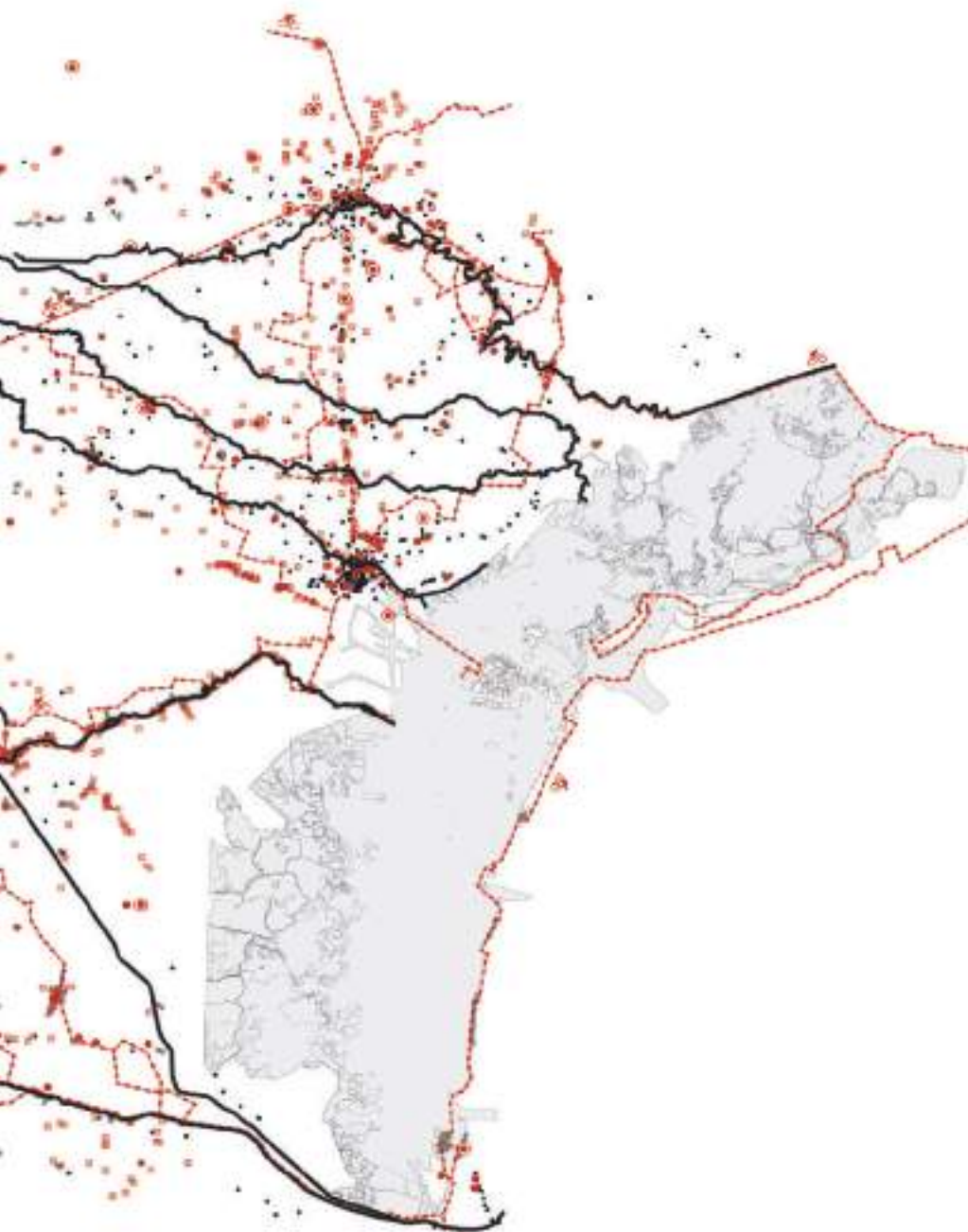
Sono riportati i sistemi boscati (in blu scuro), le aree SIC e ZPS (in blu chiaro) e i corridoi ecologici (in grigio).

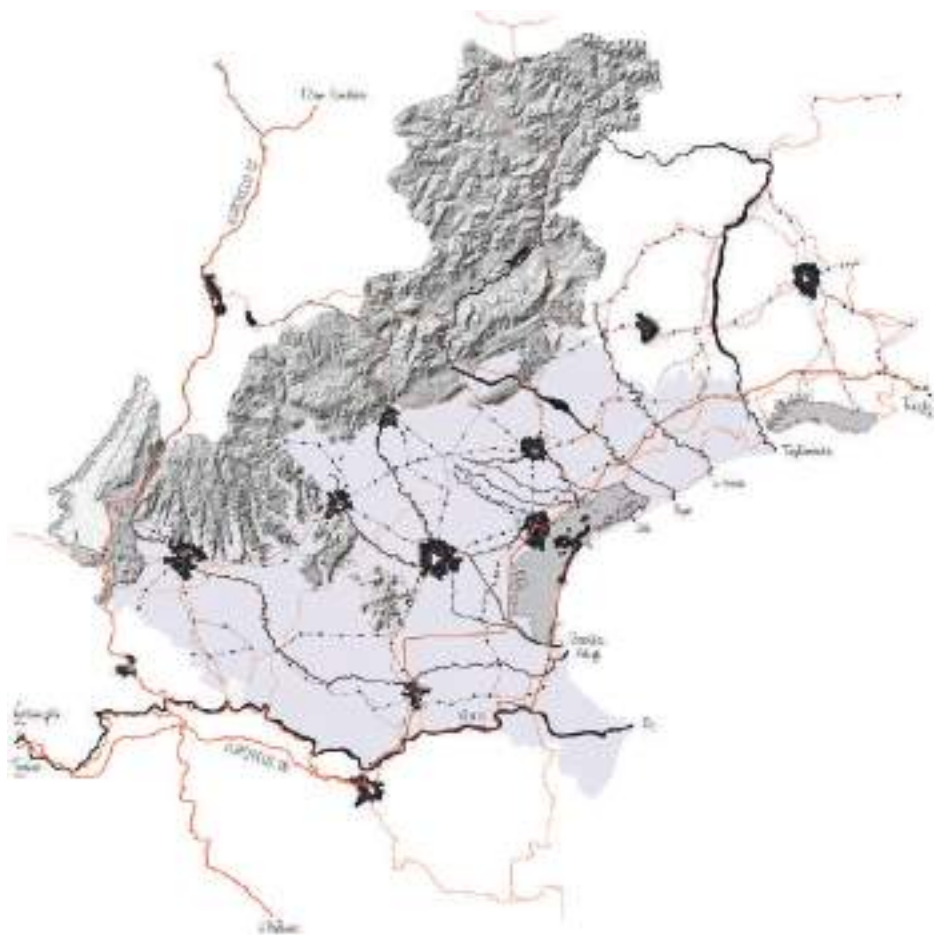




— Il supporto delle economie negli itinerari di lunga percorrenza.

Mappatura delle economie a supporto della mobilità ciclabile di lunga percorrenza. Lungo gli assi ciclabili (in rosso), che intercettano i centri urbani principali (in grigio), si riportano i sistemi ricettivi (puntini neri) tra cui hotel e b&b, i negozi di noleggio delle biciclette (puntini rossi), gli eventi e le fiere (punti rossi e bianchi) e le ville (quadrati rossi).





— Rielaborazione grafica dei principali itinerari ciclabili di lunga percorrenza (in rosso) e della rete di supporto ferroviario (linee nere tratteggiate), con le relative stazioni (in nero).

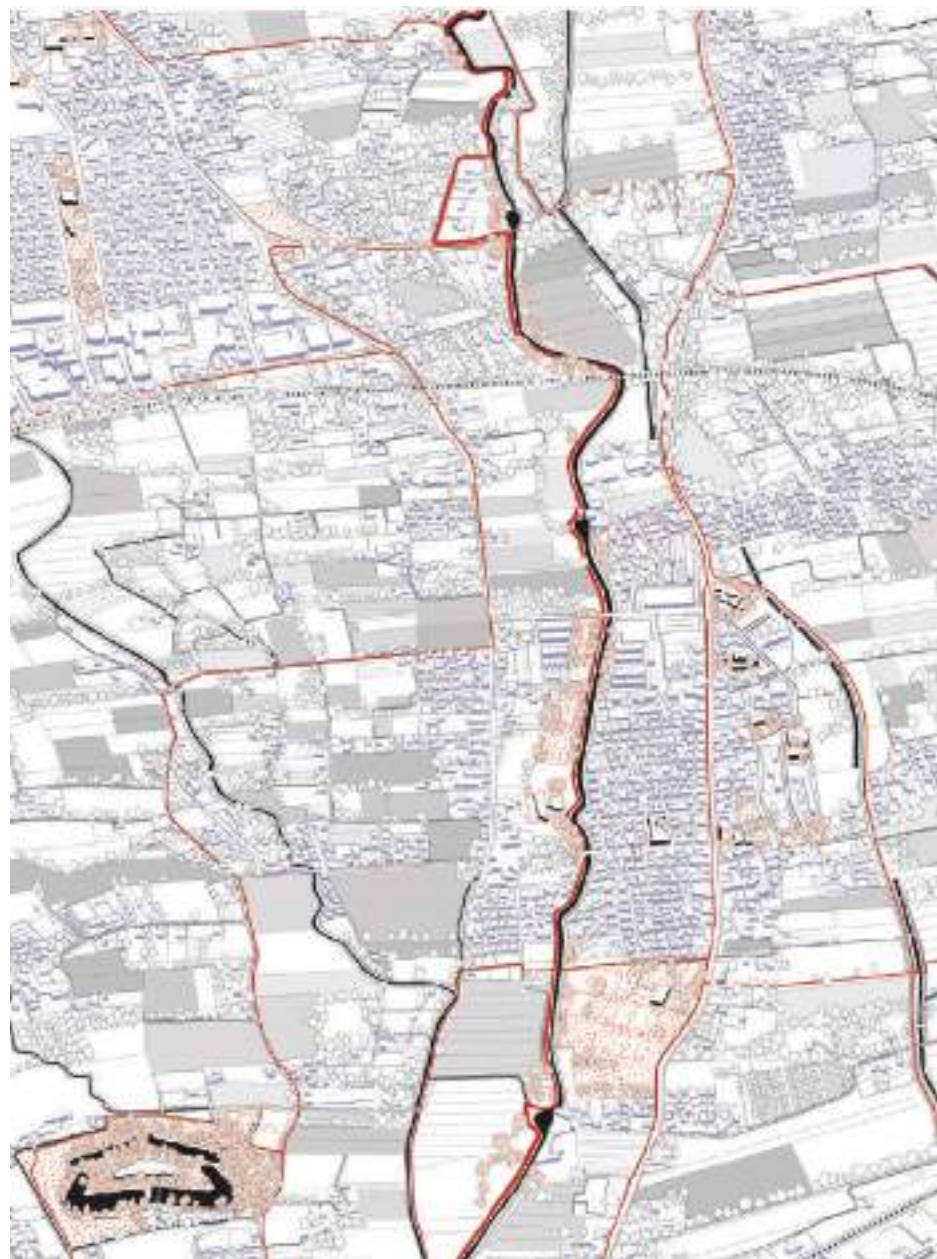


centralità delle economie territoriali. Lo scopo di attivare una rete di potenziali attività e attrazioni a larga scala che invitino a una mobilità ciclabile più sostenibile dimostra come sia importante lavorare tramite azioni puntuali che migliorino la qualità dei piani terra e che aprano le facciate dei negozi attraverso progetti di suolo mirati e localizzati: uno studio condotto da Jan Gehl a Copenaghen lungo alcuni viali commerciali ha evidenziato come le attività sociali che ruotano intorno a una facciata “attiva” sono sette volte superiori rispetto a quelle che si sviluppano lungo una facciata “passiva”. Le strade di una città e la trama dei percorsi ciclabili hanno, quindi, una forte influenza sulle economie e sui modelli di attività presenti proprio perché attrattori di socialità.

Ne deriva un’immagine di città che interroga costantemente il centro urbano e il patrimonio territoriale ereditato, le sue infrastrutture e le attrezzature materiali disponibili, guardando al supporto spaziale ed economico come una risorsa potenziale e rinnovabile, oggetto di lettura, riscrittura e reinterpretazione progettuale. Un supporto che deve essere inteso nella sua duplice accezione di spazio urbano dotato di una propria fisicità tangibile e di spazio sociale promotore di pratiche individuali e collettive che innesca sistemi di relazioni percettive e dinamiche.

### *Pedalare lungo un fiume*

La costruzione di uno scenario a priorità ciclabile nei territori del veneto, in un’ottica di sviluppo sostenibile, impone riflessioni complesse e articolate che si confrontano con le molteplici sfaccettature del fenomeno urbano: la fotografia che si deduce è quella di un sistema eterogeneo dove le istanze quotidiane dei vari *city users* (legate, per esempio, ai temi della mobilità attiva, del pendolarismo e dell’attività sportiva) dialogano con forme nuove di ciclabilità e di turismo esperienziale (i cui interessi prioritari si concentrano principalmente verso temi ambientali, naturalistici, enogastronomici e culturali). “Le pratiche legate al cicloturismo individuano geografie differenti rispetto a quelle della mobilità quotidiana” (Magnabosco, 2017): il processo



progettuale opera attraverso scale di lavoro differenti che puntano al riciclo e al recupero di manufatti minori, ma sempre in una prospettiva generale di (ri)connessione a sistemi infrastrutturali ciclabili di rilevanza regionale e nazionale.

In questo panorama, dall'eterogeneo tessuto di strade bianche e sentieri sterrati, alcuni dei quali esito della centuriazione romana, spiccano alcune emergenze: tra queste la ciclovia VenTo<sup>2</sup> assume un ruolo centrale per tutto il Nord Italia, il cui tracciato, seguendo le sponde del fiume Po, è da considerarsi una vera "autostrada" per i ciclisti. Anche i tracciati EuroVelo, tra i quali la ciclovia del Sole e la ciclovia del Mediterraneo<sup>3</sup> passano anche per il Veneto, si presentano come itinerari nati dalla fusione di tratti ciclabili nazionali esistenti opportunamente raccordati ed estesi a scala europea. Il cicloturismo si libera, quindi, degli spazi governati dalle auto e delle regole della strada per prediligere tracciati alternativi che favoriscono lo spostamento attivo in grado di scoprire territori inediti e valorizzare le peculiarità locali: il cicloturista "è alla ricerca di una propria rotta per costruire un'esperienza di visita governata dalle emozioni" (Magnabosco, 2017). E nella concezione in cui la bicicletta ha meravigliosamente ingrandito (Augé, 2008) l'immagine del territorio, la pratica ciclistica si è vista capofila di un modo diverso di muoversi nel paesaggio, contribuendo alla revisione degli spazi urbani attraverso azioni *bike-oriented*.

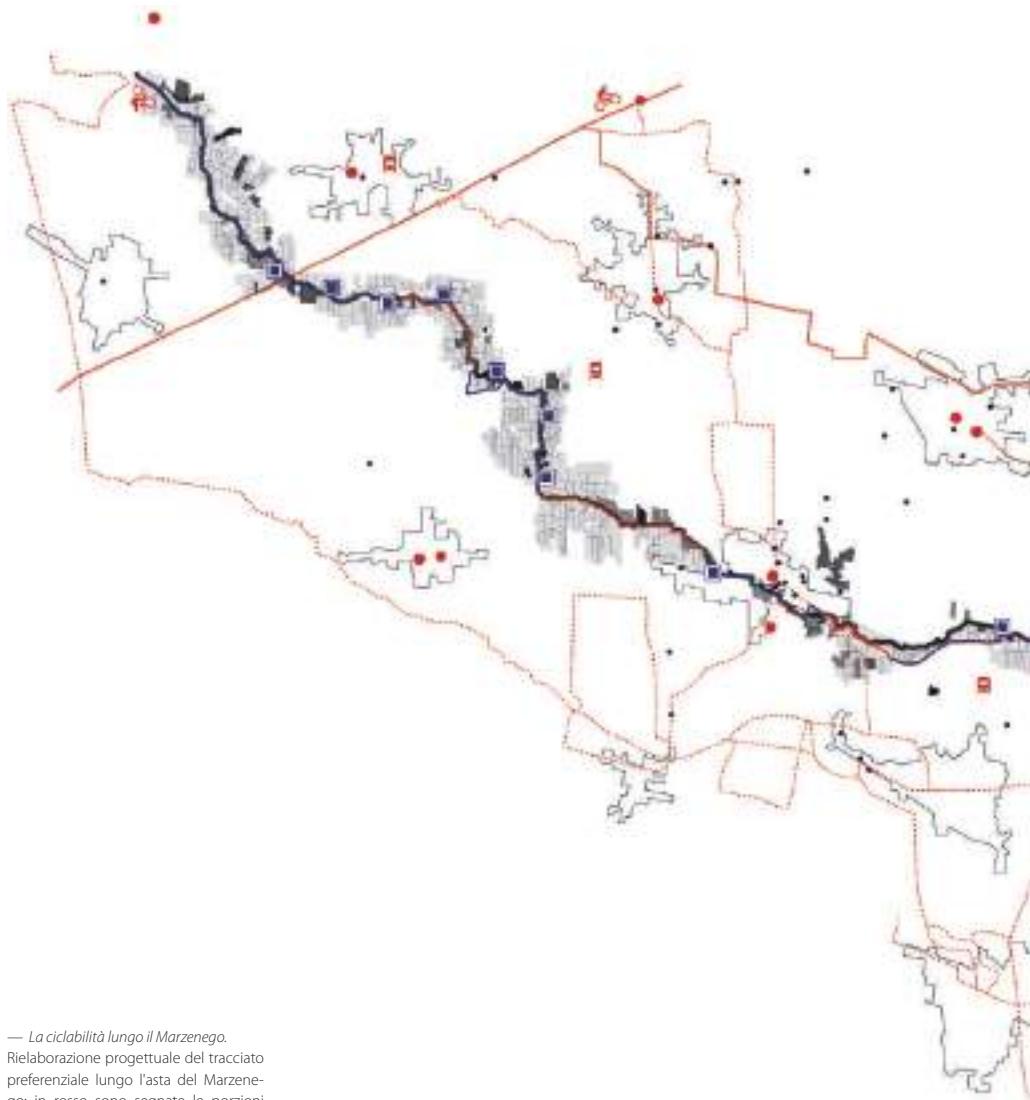
Andare in bicicletta, specialmente in contesti di città diffusa, porta per alcuni tratti a pedalare lungo fiumi, affiancare canali o sistemi idraulici differenti: i segni dell'acqua sono elementi narranti del paesaggio e accompagnano il turista lungo realtà territoriali esenti dall'avvento del turismo di massa. L'acqua, con i suoi paesaggi che si susseguono, diventa così ambito su cui si sviluppano piccoli borghi, manufatti edilizi minori, paesaggi lagunari, barene e architetture industriali: luoghi ameni che supportano la figura del turista alla scoperta del patrimonio diffuso. È chiaro, quindi, come sia naturale che le ciclabili, in particolar modo quelle di lunga percorrenza, quando non incontrano tessuti urbanizzati, corrono parallele ai corsi d'acqua, uscendo dalle città principali e riscoprendo ambiti naturalistici diversi.

— 2. La ciclovia VenTo è una infrastruttura ciclabile lunga oltre 700 km che connette Venezia a Torino, nata nel 2010 su iniziativa di un gruppo di ricerca del Politecnico di Milano e riconosciuta come sistema capace di generare occupazione ed economie a partire da una nuova idea di turismo lento. Disponibile su: <https://www.cicloviventito.it/progetto/> [ultima consultazione maggio 2021].

— 3. La ciclovia del Sole (EuroVelo 7), da Capo Nord a Malta, si sviluppa per il tratto italiano dal Brennero alla Sicilia; mentre la ciclovia del Mediterraneo (EuroVelo 8), da Cadice ad Atene e Cipro, si sviluppa per il tratto italiano da Ventimiglia a Trieste.

— *Le reti della ciclabilità.*

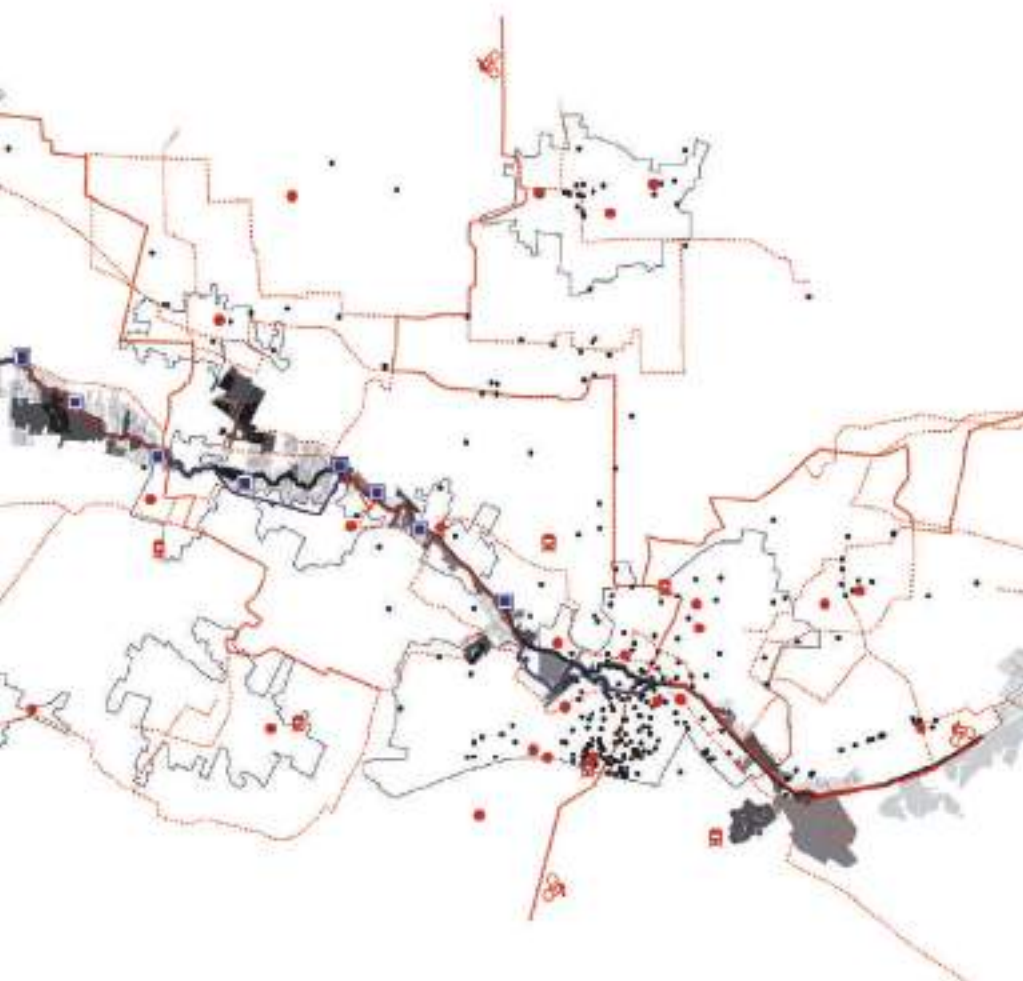
Sulla sinistra, rielaborazione progettuale dei principali percorsi ciclabili lungo il fiume Marzenego.



— *La ciclabilità lungo il Marzenego.*

Rielaborazione progettuale del tracciato preferenziale lungo l'asta del Marzenego: in rosso sono segnate le porzioni ciclabili esistenti; in blu i segmenti aggiunti dall'azione progettuale.

Si riporta il sistema delle economie, tra cui hotel e b&b (in nero), negozi bici (in rosso) e i mulini (in blu), e il supporto territoriale che tocca il fiume, tra cui la tessitura dei campi e le oasi (in grigio).





Il lavoro di ricerca condotto lungo l'asta fluviale del Marzenego, riportato nelle immagini allegate, ha esplorato le peculiarità e le caratteristiche tipiche del territorio lungo il quale scorre il fiume tramite un processo di mappatura delle economie locali di supporto al "sistema bici" e degli ambiti paesaggistici che si affiancano ai tracciati ciclabili. Lo scenario indaga, quindi, due prospettive differenti: da un lato, si è cercato di evidenziare puntualmente sistemi ricettivi come hotel, b&b e albergabici, strutture attrezzate per il deposito e noleggio delle biciclette, eventi e attività fieristiche che coinvolgono il cicloturista durante il suo percorso; dall'altro, si sono rilevati i paesaggi e le geografie dei luoghi attraversati tracciando i segni scanditi dalla trama agraria e dalle ecologie presenti, riportando le oasi e i parchi regionali principali, i forti e i mulini che si innestano lungo il Marzenego. Si può dire, quindi, che la trama delle economie e la trama del supporto territoriale, unite al reticolo di percorsi ciclabili esistenti e alle stazioni ferroviarie di prossimità (concepite come sistemi intermodali a larga scala), ha portato alla definizione di reticoli complessi di relazioni che si articolano attorno alla figura della bicicletta, alle persone e alle comunità che costituiscono la forte identità territoriali di questi paesaggi.

Si auspica, quindi, che il metodo di racconto e descrizione di questi luoghi sappia "approcciare a questi temi da nuove prospettive, valorizzando le qualità degli spazi finora rimasti invisibili, [...] sviluppando una progettualità interstiziale e policentrica" (Orsanelli, Sacchini, Fattori, 2021) che aumenti la qualità fisica e spaziale dei luoghi e che riconosca nella bicicletta l'elemento promotore attraverso il quale sviluppare nuove forme di cicloturismo e di supporto per la mobilità quotidiana. I tracciati ciclabili intercettano luoghi, posti, spazi, riprendendo una definizione di Pierluigi Crosta "luoghi assegnati a qualcosa o qualcuno" (Tosi, 2006). Questo racconto segna l'importanza del legame tra un'azione e tempi e ambiti definiti, tra le attività sociali e il supporto, tra il territorio e le persone che lo abitano.





\_Aimini, M. (2015), *Paesaggio e infrastruttura del Pedemonte*, in Fabian, L., Munarin, S., Donadoni, E. (a cura di), *Re-cycle Veneto*, Aracne, Roma, pp. 33-49.

\_Augé, M. (2008), *Il bello della bicicletta*, Bollati Borgherini, Torino.

\_Burckhardt, L. (2019), *Il falso è l'autentico. Politica, paesaggio, design, architettura, pianificazione, pedagogia*, Quodlibet, Macerata.

\_Fabian, L. (2014), *Verso il no auto. Nuovi paradigmi della mobilità per "riciclare" la città diffusa*, in Fabian, L. (a cura di), *New urban question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 36-47.

\_Fabian, L., Donadoni, E., Velo, L. (2015), *Ri-ciclare spazi e forme della mobilità*, in Fabian, L., Munarin, S., Donadoni, E. (a cura di), *Re-cycle Veneto*, Aracne, Roma, pp. 117-138.

\_Farinelli, F. (2007), *L'invenzione della terra*, Sellerio, Palermo.

\_Gehl, J. (2017), *Città per le persone*, Maggioli, Sant'Arcangelo di Romagna.

\_Lefebvre, H. (2014), *Il diritto alla città*, Ombre corte, Verona.

\_Lynch, K. (1964), *L'immagine della città*, Marsilio, Venezia.

\_Magnabosco, G. (2017), *Per una pedemontana ciclabile*, in Nicosia, C., Velo, L. (a cura di), *Territori del Pedemonte Veneto. Racconto e progetto*, Aracne, Roma, pp. 65-77.

\_Munarin, S. (2014), *La locomotiva (del) Nord Est*, in Fabian, L. (a cura di), *New Urban Question. Ricerche sulla città contemporanea 2009-2014*, Aracne, Roma, pp. 102-111.

\_Orsanelli, E., Sacchini, S., Fattori, N. (2021), *Vuoti apparenti e vuoti reali: abitare spazi dimenticati. Riflessioni e sguardi sul territorio contemporaneo*, in *Officina*, n. 32, pp. 68-71.

\_Tosi, M.C. (2006), *Di cosa parliamo quando parliamo di urbanistica?*, Meltemi, Milano.



5.

**RESOCONTO DI UN SEMINARIO**   
*Riflessioni e aperture*

— Approfondendo il binomio sport e città e, in particolare, la relazione che lega in maniera intrinseca questi due aspetti, il 28 aprile 2020 si è svolto un seminario intitolato *La città e lo sport. Spazi, attrezzature, pratiche* presso l'Università luav di Venezia, all'interno del corso di laurea in Urbanistica del prof. Munarin. L'obiettivo alla base del dibattito è stato quello di aprire nuove riflessioni e prospettive, riconoscendo alcuni grandi temi che emergono indagando il rapporto sport-città.

Le attrezzature dello sport (dai campi sportivi alle palestre, dai palazzetti agli stadi) sono diventati elementi caratterizzanti delle nostre città, attrattori di comunità e di pratiche di socializzazione. Ma si fa sport anche al di fuori di questi spazi attrezzati, in sinergia con il territorio che abitiamo: si corre lungo gli argini di un fiume o in prossimità di un'area verde, si pedala seguendo le tracce di una carrareccia, si cammina sui tracciati di una vecchia ferrovia dismessa. E se da un lato, lo sport inteso come movimento del corpo all'interno di uno spazio contribuisce alla riscoperta di luoghi e paesaggi urbani, dall'altro lato svolgere una qualche attività sportiva aumenta gli impatti positivi sulla salute, sull'economia e sul settore produttivo.

Queste numerose relazioni suggeriscono diverse linee di approfondimento e temi di ricerca che esplorano la città e lo sport da altri punti di vista.

I  
U  
A  
V

UNIVERSITÀ DI VERONA

DIPARTIMENTO DI  
CULTURE DEL FRAGORE

# LA CITTÀ E LO SPORT

**spazi, attrezzature, pratiche**

*interventi di*

Paolo Bozzuto, Francesco Gastaldi,  
Stefano Munarin, Stefania Tonin

*corso di Urbanistica Stefano Munarin*

**28.4.2020**  
**seminario**  
**online**  
**MS TEAMS**  
**CODICE ju0txe7**  
**ore 14**



# LO SPORT E IL TERRITORIO: IL CICLISMO COME RISORSA STRATEGICA PER I "LUOGHI CHE NON CONTANO"

*Paolo Bozzuto*



Autore: [guidorubino.com](http://guidorubino.com)

Nel corso degli ultimi decenni, nei diversi settori disciplinari riconducibili al campo degli studi urbani e territoriali, significativa attenzione è stata posta al rapporto tra sport e città, soprattutto in relazione a tre chiavi interpretative principali. La prima riguarda (anche in prospettiva critica) il ruolo dei "mega" o "grandi" eventi sportivi come manifestazioni capaci di attivare investimenti (pubblici e privati), di conferire visibilità e attrattività alle città ospitanti e di costituire un "innesco" per processi stabili di sviluppo e trasformazione. La seconda riguarda il ruolo degli impianti sportivi come nuova frontiera della sperimentazione architettonica, ma anche come patrimonio culturale e storico-architettonico, sedimentatosi nel corso del tempo, da valorizzare. La terza riguarda il possibile ruolo dello sport entro la costruzione di politiche e progetti per il conseguimento di "città sane" e per la promozione di forme di inclusione sociale.

Minor attenzione è stata invece posta al rapporto tra sport e territorio: poche, infatti, sono le discipline sportive capaci, per la propria natura intrinseca, di uscire da un impianto sportivo o da una porzione di spazio aperto circoscritta e perimetrata, per svilupparsi in forma diffusa e prolungata al di fuori delle città.

Tra questi pochi sport, uno in particolare riveste un ruolo fondamentale (storico e attuale) per la valorizzazione delle relazioni tra città e territorio, in Italia e in altri Paesi europei: il ciclismo agonistico.

Le competizioni in bicicletta nascono in forma spontanea negli ultimi decenni del XIX secolo, non appena il mezzo a pedali si diffonde come prima "macchina" per gli spostamenti indivi-

duali. La bicicletta spinge le persone ad andare alla ricerca dei propri limiti fisici ed esperienziali, quindi stimola il desiderio di competere: i pedatori vogliono misurare le proprie capacità con quelle altrui (Pivato, 2019; Bozzuto, 2018). Ovunque, dall'Europa agli Stati Uniti, al Giappone, ecc., nascono immediatamente le prime gare e le prime "corse". E questo è il motivo per cui la storia della bicicletta e la storia della mobilità ciclistica non possono in alcun modo essere separate dalla storia del ciclismo agonistico, perché sono la stessa storia (Bozzuto, 2016).

A cavallo tra Ottocento e Novecento, nelle grandi città iniziano a nascere i primi velodromi (impianti temporanei o stabili che contengono le piste per le competizioni e le strutture per il pubblico interessato ad assistervi), ma anche le prime grandi corse su strada, che partono da una località e vi ritornano, o si concludono in un'altra località, dopo aver portato gli atleti a percorrere lunghi itinerari nel territorio.

Già dall'ultimo decennio dell'Ottocento, il ciclismo si configura come il primo sport moderno della storia. È la prima disciplina capace di dare vita a una edizione dei "Campionati del Mondo" ancora oggi ufficialmente riconosciuta negli annali delle federazioni sportive contemporanee: accade a Chicago, nel 1893, con tre anni di anticipo sulla prima edizione dei Giochi Olimpici moderni (organizzati ad Atene nel 1896), convenzionalmente ritenuti l'atto fondante del concetto di sport a noi oggi familiare (Bozzuto, 2018). Il ciclismo è anche il primo sport in cui si costituisce immediatamente un rapporto sinergico tra atleti e "sponsor", gli artigiani (poi industriali) che producono biciclette: durante

le competizioni si sperimentano nuovi mezzi e nuove soluzioni tecnologiche (Marchesini, 1996). Il ciclismo è pertanto anche il primo sport in grado di divenire motore di un'autentica "mobilità sociale" per gli atleti che lo praticano ad alto livello: bastano pochi anni per trasformare le sfide in velocipede, tra nobili e facoltosi borghesi, in competizioni accessibili a tutti, in grado di fornire una prospettiva economica concreta a persone di umili origini sociali (Bozzuto, Di Genova, 2017). Soprattutto, il ciclismo è il primo sport caratterizzato da un rapporto simbiotico con i *mass media* dell'epoca: i giornali. Sono proprio i redattori delle prime grandi testate giornalistiche dell'epoca a inventare e a organizzare le corse più importanti del ciclismo su strada, quelle che ancora oggi catalizzano l'attenzione di milioni di appassionati in tutto il mondo: le "classiche" della durata di un giorno e le grandi competizioni a tappe come il *Tour de France* e il *Giro d'Italia*. Si tratta di una geniale forma di marketing *ante litteram*: organizzare un evento per poterlo raccontare e per poter vendere quel racconto, attraverso i giornali, a chi non ha potuto assistervi. Perché, in un tempo in cui radio e televisione ancora devono essere inventate, le competizioni iniziano e si concludono in una città, sotto gli occhi degli spettatori presenti, ma la corsa si sviluppa nello spazio posto tra partenza e arrivo, il territorio *extra moenia* che sfugge alla percezione diretta dei cittadini. Solo gli inviati dei giornali al seguito della corsa possono raccontare e testimoniare ciò che lì accade. Queste imprese sportive invisibili ai più, raccontate da bravi narratori, in breve tempo creano una nuova forma di "epica" popolare.

E i territori attraversati ne sono protagonisti, come e più delle città di partenza e di arrivo (Bozzuto, 2016).

Con la nascita delle grandi corse tappe (il *Tour de France*, nel 1903 e il *Giro d'Italia*, nel 1909), di poco successiva a quella delle prime corse "classiche" di un giorno, si enfatizza ulteriormente il carattere territoriale delle competizioni ciclistiche: il viaggio non è più da una città all'altra, ma diviene un itinerario entro i confini nazionali che ha lo scopo di riportare i corridori alla località di partenza (la Capitale o la grande città industriale) dopo aver percorso le strade di un'intera nazione. Il racconto del ciclismo operato dai giornali diventa dunque, anche, l'occasione per raccontare la geografia plurale di un Paese, per raccontare luoghi e contesti inaccessibili ai più, a quei tempi. La toponomastica veicolata dal ciclismo e dai giornali, che raccontano le imprese dei pedalatori, si arricchisce progressivamente di nuovi nomi evocativi che identificano cittadine di provincia, villaggi, colli, montagne. Le grandi competizioni del ciclismo divengono un *medium* tra la geografia di un Paese, l'immaginario collettivo e la cultura generale dei suoi abitanti. Il successivo avvento della radio e, ancor di più, della televisione daranno poi nuova intensità e forza a questa peculiare capacità del ciclismo di raccontare i luoghi. I due nuovi media, seppur erodendo l'aura "epica" dei corridori e dei cronisti degli albori, contribuiscono a portare l'ascoltatore e lo spettatore dentro i contesti attraversati dalle corse. Si tratta di una formidabile opera di "alfabetizzazione territoriale" capace di raccontare e mostrare i caratteri morfologici e paesaggistici di contesti remoti



e sostanzialmente ignoti a una moltitudine di persone che mai li hanno visti, visitati o anche solo sentiti nominare.

Ancora oggi, a 130 e più anni dalla sua genesi, il ciclismo agonistico continua a svolgere questa implicita, ma importante, azione di alfabetizzazione. Lo aveva capito molto bene Roland Barthes che, nel 1961, scrisse: “Dicono che i francesi non si intendono di geografia: la loro geografia non è quella dei libri ma quella del Tour. Ogni anno, grazie ad esso, i francesi scoprono la lunghezza delle loro coste e l’altezza delle loro montagne. Ogni anno rivivono l’unità materiale del loro paese, ne censiscono le frontiere e i prodotti” (Barthes, 2004, p. 25).

Proprio questa capacità ricorsiva del ciclismo di percorrere strade e attraversare territori, raccontandoli anno dopo anno attraverso i *mass media*, oggi fa dello sport del pedale una risorsa fondamentale per la rappresentazione dei “luoghi che non contano” (Rodríguez-Pose, 2017) entro il discorso pubblico e l’immaginario collettivo di un Paese. Storicamente e ciclicamente il racconto del ciclismo si configura come una narrazione alternativa alla “narrazione dominante” sulla centralità assoluta delle grandi città. Alternativa, ma non contrapposta o “vendicativa”. Anzi: fertile e complementare. In una fase storica come quella attuale, in cui si riflette sulla necessaria costruzione di politiche per la collaborazione socioeconomica tra aree metropolitane e contesti “marginali” come le aree interne, le aree montane, ecc. (Balducci, 2020), il ciclismo, con le sue corse, simboleggia e reifica questa possibilità. E lo fa in modo molto concreto, perché in molti contesti già costituisce, e

in altri potrebbe costituire in futuro, una risorsa strategica per processi di sviluppo locale che si fondano sulla combinazione della pratica sportiva amatoriale, del cicloturismo (e del turismo lento in genere) con il “patrimonio culturale” che il ciclismo agonistico ha generato e sedimentato nel territorio in oltre un secolo di storia (Bozzuto, Geroldi, 2020; Costa, 2017).

\_Balducci, A. (2020), *I territori fragili di fronte al Covid*, Scienze del Territorio, special issue *Abitare il territorio al tempo del Covid*, pp. 169-176. Doi 10.13128/sdt-12352.

\_Barthes, R. (2004), *Le sport et les hommes*, Les Presses de l’Université de Montréal, Montreal (tr. it.: *Lo sport e gli uomini*, Einaudi, Torino, 2007).

\_Bozzuto, P. (2018), *I velodromi. Storia, architettura e competizioni*, RCS-Il Corriere della Sera, Milano.

\_Bozzuto, P. (2016), *Pro-Cycling Territory. Il contributo del ciclismo professionistico agli studi urbani e territoriali*, Franco Angeli, Milano.

\_Bozzuto, P., Di Genova, I. (2017), (a cura di), *Atlante storico del ciclismo in Lombardia. Un percorso di ricerca*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

\_Bozzuto, P., Geroldi, C. (2020), *The former mining area of Santa Barbara in Tuscany and a spatial strategy for its regeneration*, *The Extractive Industries and Society*, 8(1), pp. 147-158. Doi:1016/j.exis.2020.09.007.

\_Costa, A. (2017), *Il ciclismo come patrimonio culturale diffuso*, in Bozzuto, P., Di Genova, I. (2017), pp. 29-33.

\_Marchesini, D. (1996), *L’Italia del Giro d’Italia*, Il Mulino, Bologna.

\_Pivato, S. (2019), *Storia sociale della bicicletta*, Il Mulino, Bologna.

\_Rodríguez-Pose, A. (2017), *The revenge of the places that don’t matter (and what to do about it)*, *Cambridge Journal of Regions, Economy and Society*, 11 (1), pp. 189-209. Doi: 10.1093/cjres/rsx024.

## EVENTI SPORTIVI, IMPIANTI E CITTÀ: UN RAPPORTO COMPLESSO

*Francesco Gastaldi*



Stadio Luigi Ferraris nel quartiere di Marassi a Genova  
Autore: Francesco Gastaldi

Mentre sul tema dei grandi eventi (Olimpiadi, Mondiali di calcio, Expo) la letteratura nell'ambito degli *urban studies* (ad esempio: Guala, 2009; Di Vita, 2010; Basso, 2017) ha da tempo richiamato l'attenzione degli operatori di politiche pubbliche sull'importanza che questi rivestono per le economie locali, poco o nulla si trova sugli eventi ordinari, in rapporto a politiche urbane ed effetti territoriali. Per quanto concerne il ruolo dei soggetti istituzionali negli eventi sportivi, l'impressione è quella che, al crescere della rilevanza di quest'ultimi, le politiche pubbliche siano rimaste inerziali rispetto a tali mutamenti, lasciando, di conseguenza, che si sviluppassero in modo autonomo. Gli eventi ordinari si sono consolidati per dimensioni, popolarità, aspetti economici e impatti urbani, al punto da divenire parte attiva in processi di trasformazione (si veda il dibattito sugli stadi di proprietà in molte città italiane).

È cambiato anche il ruolo dello sport in relazione all'impatto urbano e all'indotto (si veda, per esempio: Bondonio, Dansero, Genova, 2018; Di Caro, Pagliara, 2020); è cresciuto progressivamente il turismo sportivo, con ricadute molto rilevanti che i flussi di visitatori implicano, tanto nelle grandi città come nelle realtà montane sede dei ritiri pre-campionato. Oggi gli eventi turistico-sportivi sono utilizzati come leva di promozione territoriale e sviluppo economico in piccole realtà. Dal punto di vista degli stili di vita e dei consumi, si assiste a un confine sempre più indefinito fra sport e tempo libero e tra centri *fitness*, *wellness* e benessere; si può quasi parlare di "benessere fisico" in generale, ricercato da un numero sempre più vasto di persone.

Uno dei fenomeni scaturiti da questa evoluzione è il crescente numero di strutture affiliate a catene, sia nazionali che internazionali. Virgin Active<sup>1</sup> catena di centri *fitness* appartenente al Virgin Group è sbarcata in Italia con l'apertura del suo primo centro a Genova nel 2004 e ha continuato la propria espansione aprendo ben 37 strutture (di cui 14 solo nella provincia di Milano) in 15 città sul nostro territorio. I club Virgin Active si caratterizzano per ambienti con superfici di 5.000 mq nelle grandi città e 3.000 mq nei centri di media dimensione, facilmente raggiungibili e con ampi parcheggi<sup>2</sup>.

#### ***Allenamento "in house" e (nuovi) sport urbani***

L'*home fitness* non è un fenomeno nuovo, ma il lungo periodo di pandemia ha favorito l'incremento del numero di persone che hanno allestito una piccola palestra all'interno della propria abitazione (o in soffitta, o in garage). Accanto alle tradizionali attrezzature, si fa strada la rivoluzione digitale con metodi di allenamento *on-line* innovativi. Il connubio tra attività motoria e tecnologia offre la possibilità di un allenamento qualificato a casa o all'aperto senza recarsi necessariamente in palestra. Dall'analisi dei cambiamenti in atto non è inverosimile affermare che tale tendenza continuerà a espandersi anche dopo le riaperture<sup>3</sup>. Non si tratta, almeno per ora, di una contrapposizione tra centri *fitness* e *home fitness*, ma sono molti gli operatori del settore che hanno deciso di integrare la loro offerta investendo nelle recenti tecnologie applicate all'attività fisica. Con la formula "da casa come in palestra" l'azienda lombarda Uptivo ha ideato, per esempio, una piattaforma

*on line* che consente ai clienti di allenarsi da remoto o all'interno del club garantendo, una interazione in tempo reale tra atleta e *trainer*<sup>4</sup>. Accanto all'*home fitness* assumono notevole rilevanza gli sport urbani. Una riappropriazione degli spazi pubblici e un uso diverso degli edifici per praticare sport all'aperto: dal *parkour* allo *skateboard*, dai pattini in linea, all'arrampicata su pareti e sporgenze (*urban climbing*), dal golf in città (*urban golf*) al *bike polo*, dalla camminata veloce per le strade cittadine (*urban trekking*) al camminare in equilibrio su una fettuccia elastica tesa tra due punti di ancoraggio (*slacklining*)<sup>5</sup>. Nel 2020, con il progetto di rigenerazione urbana condivisa denominato DumBo, è stato inaugurato l'Eden Park di Bologna: uno spazio coperto di circa duemila metri quadrati, in un padiglione dell'ex Scalo merci Ravone di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato, dove è possibile praticare sport urbani<sup>6</sup>.

### ***Il pubblico e il privato nei confronti dello sport***

Sta cambiando anche la relazione tra settore pubblico e privato riguardante lo sport. La questione su cui ci si dovrebbe soffermare a riflettere è quella dei mancati raccordi fra i vari livelli istituzionali: chi dovrebbe occuparsi degli stadi o delle concertazioni decisionali riguardanti i grandi impianti sportivi?

Trovare risposte a queste domande è sempre molto arduo, ma una prima operazione da compiere sarebbe quella d'impostare un progetto a medio-lungo termine che riesca a definire con chiarezza quali sono i ruoli istituzionali (e non), le funzioni dei vari livelli di governo (sia quello centrale che quello locale) e soprattutto i possi-

bili ruoli di attori istituzionali, associativi e privati (funzioni e responsabilità).

Inoltre, è necessario elaborare un sistema finanziario che sia orientato alla ricerca di un equilibrio sostenibile volto alla valorizzazione dei principi non solamente economici, ma anche di quelli sociali. Garantire da parte dello Stato le necessarie risorse finanziarie significa rendere concreto il protagonismo delle Regioni (in termini di nuovi investimenti, sussidiarietà, progettualità) e sollecitare queste ultime a svolgere un ruolo più attivo di raccordo fra sport e specificità territoriali. Facendo ciò, si sviluppano nuova imprenditorialità e occupazione attraverso interventi mirati che vanno a definire nuove reti di alleanze con interlocutori privilegiati (Federazioni sportive, banche, agenzie), a reperire nuove risorse aggiuntive, a controllare gli investimenti e a migliorare il controllo e la gestione degli impianti.

Per fare tutto ciò andrebbero valutati:

- la forma più adatta (a seconda dei casi) di cooperazione tra enti pubblici, enti privati e privato sociale per la costruzione e la gestione dei complessi sportivi;
- l'affermazione di nuovi modelli di gestione degli impianti (soprattutto degli stadi), tali da permettere l'insediamento di attività economiche collaterali;
- la creazione di eventi, manifestazioni e la diversificazione e qualificazione dell'offerta;
- il ricorso al *project financing* e a modelli innovativi di finanziamento dello sport con finalità non profit.

## Conclusioni

Nel campo delle politiche di governo del territorio, una riflessione più attenta andrebbe sviluppata per cercare di capire il significato che hanno oggi gli stadi e gli impianti sportivi. Si dovrebbe analizzare la situazione media di conservazione e manutenzione, la loro età e adeguatezza rispetto al variare di mode, stili di vita e consumi sportivi, la loro ubicazione rispetto a una città che, dalla costruzione degli stessi, si è ampliata fino ad inglobarli. Si registra una difficoltà a reperire dati territorialmente diffusi (e omogenei) non solo l'età degli stadi, ma delle infrastrutture sportive a livello comunale, si dovrebbe poter analizzare l'evoluzione della spesa ordinaria, corrente e in conto capitale, dei comuni per la funzione sport. Non sono rari i casi di impianti sottoutilizzati o di inefficienza gestionale e organizzativa che porta a un conseguente abbandono e disuso. Inoltre, esiste un "disinteresse" delle pubbliche amministrazioni che, trovandosi di fronte alla scelta di dove investire risorse, decidono di utilizzarle per altre attività considerate di maggiore priorità. D'altro canto, come detto, proliferano strutture in ex aree industriali (come il caso delle palestre Virgin a Milano) o in ex edifici nati per ospitare altre funzioni, generando processi di manutenzione o riqualificazione urbana e si diffondono le attività svolte da casa.

Le azioni e i processi di riqualificazione intrapresi sotto la regia pubblica possono innescare il miglioramento della qualità urbana, andando a favorire successivi interventi anche da parte di operatori privati. Gli eventi sportivi ordinari e i nuovi sport urbani possono avere una funzio-

ne decisiva nel favorire l'innescare di meccanismi latenti o inerziali, l'appropriazione di luoghi, sbloccando finanziamenti, accelerando procedimenti burocratici e più in generale incrementando la capacità istituzionale (anche con riferimento a possibili elementi di conflitto). Solo se ciò avverrà si potrà affermare che l'impiego di risorse pubbliche avrà raggiunto il suo scopo, in quanto capace di mettere in atto processi virtuosi e fortemente radicati di ripresa e sviluppo, anche attraverso lo sport, di cui abbiamo tanto bisogno nella fase post COVID-19.

- 1. Virgin Active è presa come esempio in quanto presente da tempo sul nostro territorio nazionale, opera nel settore del fitness e benessere dal 1999 con un totale di 231 filiali in tutto il mondo. Altri marchi presenti in Italia sono McFit, HelloFit, HealthCity, VirtuaGym.
- 2. <https://www.virginactive.it/>
- 3. <https://www.vanityfair.it/benessere/fitness/2020/04/07/app-per-allenamento-fitness-a-casa-top-ten-applicazioni-piu-scaricate-del-momento>
- 4. <https://www.economyup.it/innovazione/le-palestre-riapriranno-ma-il-futuro-del-fitness-e-digitale-tendenze-e-tecnologie/>
- 5. <https://www.technogym.com/it/newsroom/parkour-definizione-consigli/>
- 6. <https://gazzettadibologna.it/primopiano/sport-urbani-e-circensi-torna-a-bologna-un-grande-spazio-dove-praticarli>

— Basso, M. (2017), *Grandi eventi e politiche urbane. Governare «routine eccezionali» un confronto internazionale*, Guerini e Associati, Milano.

— Bondonio, P., Dansero, E., Genova, C. (2018), *La città e lo sport. Torino 2015 e oltre*, Franco Angeli, Milano.

— Di Caro, P., Pagliara, F. (2020), *SportCity. Viaggio nello sport che cambia le città*, Malcor D'Edizione, Catania.

— Di Vita, S. (2010), *Milano Expo 2015. Un'occasione di sviluppo sostenibile*, Franco Angeli, Milano.

— Guala, C. (2009), *Mega Eventi. Modelli e storie di rigenerazione urbana*, Carocci, Roma.

## L'IMPORTANZA ECONOMICA DELLO SPORT

*Stefania Tonin*



Autore: Stefania Tonin

La nascita dell'economia dello sport è spesso fatta risalire agli studi di Simon Rottenberg nel 1956 e in particolare a un articolo seminariale relativo al mercato del lavoro dei giocatori di baseball negli Stati Uniti (Rottenberg, 1956). Successivamente, sempre negli Stati Uniti, gli studi economici sullo sport si sono incentrati prevalentemente sul ruolo dello sport professionistico (Jones, 1969) affrontando varie tematiche: analisi della concorrenza e concorrenza sleale, analisi della domanda, ruolo delle sponsorizzazioni e dei sussidi, razzismo e discriminazione di genere e temi di tipo giuridico (Andreff e Szymanski, 2006). Alla fine degli anni '60, l'eco degli studi americani arriva in Europa e si segnalano alcune pubblicazioni relative alla relazione tra sport moderno e industria manifatturiera (Volicelli, 1966), al mercato del lavoro dei giocatori di calcio in Inghilterra (Sloane, 1969), all'economia dello sport in Francia (Malenfant-Dauriac e Chantal, 1977) e agli studi tedeschi sull'economia del calcio nella Bundesliga (Neale, 1964) o la prima analisi macroeconomica sul valore dello sport dopo la riunificazione tedesca. In aggiunta alle iniziative personali di qualche ricercatore e studioso, il Consiglio d'Europa, attraverso l'istituzione del Comitato per lo sviluppo dello Sport, già nel 1984, aveva finanziato la raccolta di numerosi dati economici sull'attività sportiva permettendo così la pubblicazione di dettagliati volumi di ricerca da parte di quei paesi europei, già precedentemente citati, aventi una maggiore tradizione in tal senso. In tempi più recenti, si possono analizzare dati e leggere documenti europei in modo più sistematico e metodico.

Per concludere questa breve rassegna storica, a partire dalla seconda metà degli anni '90 si è assistito a una proliferazione di studi sull'economia dello sport, sono stati pubblicati centinaia di articoli coinvolgendo più di 100 economisti, e il numero sta continuando a crescere, favorendo così l'istituzionalizzazione di questa branca dell'economia dello sport che a sua volta ha permesso la nascita di associazioni internazionali degli economisti dello sport, di riviste scientifiche di settore e la promozione di convegni e iniziative scientifiche periodiche (Andreff e Szymanski, 2006).

### ***Come misurare il ruolo dello sport nell'economia?***

L'enfasi sulla necessità di possedere una contabilità sistematica del mondo economico dello sport è dovuta al fatto che senza di essa diventa impossibile valutare adeguatamente l'impatto del settore sportivo (sia professionale sia amatoriale) sulla crescita economica di un paese. Inoltre, lo sport può contribuire al raggiungimento degli obiettivi strategici dell'Europa, già contenuti in una prima versione della strategia Europa 2020, e può essere considerato come una fonte per lo sviluppo locale e regionale. Qual è il peso dello sport nel PIL di un paese? Qual è la quota di consumi dedicata allo sport? Qual è il contributo dello sport nel commercio internazionale? Queste sono tutte domande che possono trovare risposta solo grazie alla presenza di dati sistematici sulle diverse attività sportive. Prima però è altrettanto necessario concordare una definizione di "economia dello sport" e creare un settore istituzionale in cui ag-

gregare tutte le persone e le attività che partecipano a questa economia.

Il gruppo di lavoro "Sport ed economia" dell'Unione Europea sin dal momento della sua istituzione (2006) ha sviluppato una definizione condivisa di sport, definizione di Vilnius<sup>1</sup>, e una metodologia comune per misurarne l'importanza economica creando un conto satellite dedicato dove far confluire tutti i dati e le informazioni per valutarne la dimensione economica sia della domanda sia dell'offerta. Uno studio recente della Commissione Europea (2020) ha così stimato che, considerando l'EU-28, l'industria dello sport rappresenta il 3,72% del PIL complessivo per un valore economico di circa 630 milioni di euro e impiega circa 9,6 milioni di persone, pari al 4,24% degli addetti in Europa. Il peso economico dello sport negli Stati Membri è diverso e mette in evidenza l'importanza che esso assume e la natura del settore in questi paesi (sport invernali, sport acquatici, produzione di abbigliamento sportivo, servizi e accessori per lo sport, ecc.); ad esempio, in termini percentuali, l'Austria è in prima posizione e il settore dello sport è il 6,58% del PIL, seguita dalla Germania (6,54%) e dalla Polonia (4,25%), l'Italia registra il 2,69% con un valore pari a 25,5 milioni di euro. Vale la pena considerare anche il valore del moltiplicatore del PIL per il settore sportivo, inteso in modo allargato: in media, per l'EU-28 il moltiplicatore è pari a 1,73, ciò significa che per ogni euro investito vi è un ritorno pari a 1,73 euro. È opportuno, visto il momento storico, offrire anche qualche informazione su quale sia la stima dell'impatto del COVID-19 sul settore sportivo nell'EU-28 e, considerando lo

scenario peggiore ma purtroppo anche quello più probabile, si è stimato una perdita generale, rispetto allo scenario di riferimento, di quasi il 16%, corrispondente a circa 57 milioni di euro di PIL europeo. Anche in questo caso, gli Stati Membri sono colpiti in modo diverso a seconda della scala della loro economia e di quella del settore sportivo in particolare.

### ***Non solo PIL e riflessioni conclusive***

Lo sport, e l'indotto a esso collegato, sono fonte di numerosi benefici e vantaggi. Ad esempio, genera direttamente tante attività commerciali e imprenditoriali, che vanno dalle grandi aziende sportive ai club e alle palestre locali; è una buona fonte di occupazione a livello locale, sia diretta che indiretta; gli eventi sportivi e le attività sportive possono avere un forte e diretto impatto sulle economie locali e offrire anche importanti occasioni di *marketing* e promozione, occasioni di turismo, di rigenerazione urbana, ecc. In particolare, i grandi eventi sportivi stimolano la crescita economica attraverso la spesa pubblica, gli investimenti esteri, il consumo di nuova moneta e lo sviluppo di nuove possibilità di scambi commerciali (Baker, 2019).

Lo sport però intreccia sentimenti, attaccamento ai luoghi, identità, che rendono socialmente attivi e permettono una migliore qualità della vita delle persone (Nauright e Schimmel, 2005), ed è quindi riduttivo pensarlo solo come fonte diretta di vantaggi economici. Elementi importanti da considerare sono gli effetti che l'attività fisica e sportiva hanno sulle persone come il miglioramento della forma fisica e dell'elasticità mentale, contribuendo così all'invecchiamento



attivo e in buona salute. Cambiare lo stile di vita, non migliora solo il benessere ma ha un impatto positivo anche sui conti della sanità italiana con un risparmio di circa 2,3 miliardi di euro all'anno in termini di prestazioni specialistiche e diagnostiche, di ricoveri e terapie farmacologiche (Diffidenti, 2017). Lo sport, inoltre, promuove la coesione e l'inclusione sociale, la riduzione di patologie sociali e il mantenimento del benessere psico-fisico per il miglioramento della qualità della vita, l'attivazione di benefici ambientali e molto altro ancora (Taylor *et al.*, 2015).

— 1. La definizione di sport di Vilnius è articolata in tre livelli: 1) una definizione statistica che comprende solo le attività direttamente collegate allo sport (gestione di impianti sportivi, organizzazioni sportive, ...), inserite nel settore ATECO 2002 92.6 Attività sportive; 2. una definizione ristretta che comprende in aggiunta alla precedente tutte le attività che sono utilizzate per produrre lo sport, ovvero tutti i beni ed i servizi necessari per fare sport (la fabbricazione di abbigliamento calzature e attrezzature sportive, la costruzione di infrastrutture dedicate allo sport, le attività educative sportive, ...); e 3) una definizione allargata che comprende in aggiunta alle precedenti tutte le altre attività che sono collegate allo sport, ma che non sono necessarie per fare sport, come ad esempio i media dedicati allo sport, le attività di ospitalità (alberghi, ristoranti, ...), i servizi di trasporti e quelli medici utilizzati da atleti e spettatori (Coni, 2012).

\_Andreff, W., Szymanski, S. (Eds.) (2006), *Handbook on the Economics of Sport*, Edward Elgar Publishing.

\_Baker, William, *The Economic Impact of Mega Sport Event*, Senior Theses, Trinity College, Hartford, CT 2019. Trinity College Digital Repository. Disponibile su: <https://digitalrepository.trincoll.edu/theses/793>.

\_Diffidenti, E. (2017), *Lo sport fa bene anche alle casse del Servizio sanitario: risparmi per 2,3 mld*, Il Sole24ore (16 novembre 2017).

\_European Commission, Directorate-General for Education, Youth, Sport and Culture, Mapping study on measuring the economic impact of COVID-19 on the sport sector in the EU: final report, Publications Office, 2020. <https://data.europa.eu/doi/10.2766/76024>

\_Malenfant Dauriac, C. (1977), *L'économie du sport en France. Un compte satellite du sport*, Cujas, Paris.

\_Neale, W.C. (1964), *The peculiar economics of professional sports: a contribution to the theory of the firm in sporting competition and in market competition*, Quarterly Journal of Economics, 78 (1), pp. 1–14.

\_Nauright, J., Schimmel, K. S. (Eds.) (2005), *The political economy of sport*, Palgrave Macmillan, Basingstoke.

\_Rottenberg, S. (1956), *The baseball players' labor market*, Journal of Political Economy, 44 (3), pp. 242–258.

\_Sloane, Peter J. (1969), *The labour market in professional football*, British Journal of Industrial Relations, 7 (2), 181–99.

\_Taylor, P., Davies, L., Wells, P., Gilbertson, J., & Tayleur, W. (2015). *A review of the social impacts of culture and sport*. Disponibile su: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/416279/A\\_review\\_of\\_the\\_Social\\_Impacts\\_of\\_Culture\\_and\\_Sport.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/416279/A_review_of_the_Social_Impacts_of_Culture_and_Sport.pdf)

\_Volpicelli, L. (1966), *Industrialismo e sport*, A. Armando, Roma.

## COME È MUTATA LA RICHIESTA DI PRATICA SPORTIVA E COME PROGETTARE NUOVI SPAZI

*Massimo Zanotto*



Torneo di pallavolo di campo San Giacomo dell'Orio - 47ª edizione  
Autore: cusvenezia.it

Premessa indispensabile per affrontare la tematica relativa agli spazi per praticare attività motoria e sportiva in città, è una veloce riflessione sulla situazione attuale della pratica sportiva e motoria alla luce delle nuove tendenze e anche delle mutate esigenze legate all'emergenza sanitaria di questo periodo.

Nell'ultimo decennio si è assistito a una modifica delle abitudini e delle scelte di chi pratica sport che porta ad un aumento percentuale di quanti preferiscono svolgere attività al di là dei contesti abituali, cioè al di fuori degli sport e attività motorie tradizionali, al di fuori degli spazi sportivi strutturati, in ambiti sociali diversi dalle società sportive, sempre più a contatto con l'ambiente. Si assiste a una sempre maggior propensione verso quello che potremmo definire "sport de-strutturato", attività svolte quando si vuole, dove si vuole, da soli o con gruppi sociali variabili.

Da un lato sono sempre più coloro che praticano *running*, *nordic walking*, ciclismo non solo con l'obiettivo di partecipare a manifestazioni sportive competitive ma anche per semplice diletto e sono aumentate le persone che utilizzano spazi *outdoor* per svolgere allenamenti individuali di tonificazione o quello che è generalmente indicato come *fitness* utilizzando o meno attrezzature fisse. Dall'altro si assiste al sempre maggior successo di nuove pratiche, al fenomeno di quelli che vengono definiti sport di strada come lo *skateboard*, il *parkour*, la *break-dance* e dove è possibile il *kite surf* o il *surf* da onde. Attività che rappresentano un fenomeno di costume sociale e che generano un grande interesse tra i giovani, creando delle *communities* di praticanti e appassionati.

Il CIO, il Comitato Olimpico Internazionale, è particolarmente attento e recettivo alle nuove tendenze sportive, agli interessi dei giovani e alle spinte che ne derivano, per cui ha stimolato le Federazioni Internazionali a inserire questi nuovi sport al loro interno, a codificarli e a organizzare eventi internazionali. Sono state la strada e le "tribù" giovanili a dare un input al CIO che è stato capace di cogliere il messaggio.

Ai Giochi Olimpici di Tokyo 2020 sono già stati inseriti come nuovi sport olimpici lo *skateboard* e il *surf* da onde, che a Parigi 2024 si svolgerà a Tahiti. A Parigi farà invece il suo esordio olimpico la *break-dance*: attività più che mai "urban" e spontanea, nata come derivazione della danza, viene quindi codificata per diventare sport. Sono in molti a scommettere che anche il *parkour* possa trovare spazio alle Olimpiadi di Los Angeles 2028. Ad accelerare il diverso approccio all'attività fisica sportiva è stato sicuramente il periodo di *lockdown*. I mesi di chiusura in casa e successivamente di blocco di una serie di attività sportive al chiuso, hanno spinto una gran parte della popolazione a svolgere pratica motoria in autonomia, seguendo corsi *on line* o facendo attività all'aperto anche da soli, senza guida. È emersa la volontà fortissima di continuare a fare sport, di ricercare il benessere attraverso il "tenersi in forma" e, come emerge dal dossier BES 2020 (Benessere equo e sostenibile in Italia) realizzato dall'Istat e uscito qualche mese fa, il *lockdown* non ha impedito agli italiani di muoversi, ma anzi si è assistito ad un leggero incremento di popolazione attiva. Anche i cambiamenti collegati alla modalità di lavoro in *smart working* devono far riflettere. Riducendo gli spostamenti si è restituito tempo

alle persone, e una parte di queste ore sono state utilizzate per praticare sport vicino a dove si abita, all'aperto e in massima autonomia e libertà. L'impressione in questo momento è che molti continueranno a prediligere l'attività in ambiente naturale anche alla ripresa della normalità. Il 70% degli intervistati secondo i dati dell'Istituto Piepoli. Inevitabilmente le società sportive dovranno mettersi in gioco modificando la propria offerta, andando incontro alle esigenze ed alle paure delle persone ed in modo particolare ponendo particolare attenzione all'ambiente.

Per le amministrazioni pubbliche è fondamentale tenere presente i dati scientifici che evidenziano come una popolazione attiva e che pratica attività motoria con costanza è anche una popolazione più sana, e avere una comunità più attiva e quindi più sana permette un notevole risparmio sui costi della sanità pubblica. Bisogna creare questa consapevolezza, sviluppare cultura dello sport in modo che gli amministratori possano realmente considerare lo sport un *asset* strategico per la riqualificazione del territorio, per il miglioramento della vita sociale e per lo sviluppo di nuove politiche del *welfare* e del benessere. Tenendo conto che la maggior parte delle persone vive in città, per poter offrire spazi per l'attività bisogna quindi ripensare ai centri urbani, attrezzando i parchi pubblici, rigenerando attraverso un uso sportivo aree ed immobili inutilizzati o degradati che diventerebbero luoghi più sicuri e vivibili. Pensare quindi alla città nella sua globalità come possibile impianto sportivo: i parchi, le strade e le vie possono essere trasformati e diventare degli spazi assimilabili a veri e propri impianti sportivi. Serve più che mai una sinergia

tra decisori politici e mondo sportivo per poter offrire un nuovo modello che migliori le condizioni di vita dei cittadini. Visto che lo sport non sarà più vissuto esclusivamente negli impianti tradizionali è necessario, cercare di coniugare la bellezza e il rispetto dei luoghi, soprattutto in città come Venezia, la sostenibilità degli spazi urbani, l'attenzione per l'ambiente con la promozione dello sport come fondamentale strumento per l'educazione a sani stili di vita, all'inclusione, alla socializzazione e al rafforzamento del rapporto con il territorio.

Alla luce delle precedenti considerazioni e del mutato panorama generale si deve pensare che non bisogna più investire in impianti tradizionali? Certamente no, ma è fondamentale che l'ideazione, la progettazione e la costruzione di nuovi impianti, al chiuso o all'aperto tengano in considerazione l'effettiva sostenibilità. Fino a non molto tempo fa la sostenibilità veniva considerata esclusivamente in termini di ambiente circostante e utilizzo delle risorse della terra. Adesso è evidente che questa definizione è limitante e, quando si parla di sviluppo sostenibile, bisogna pensare a un equilibrio tra fattori sociali, economici e ambientali. Anche il CIO dedica sempre più attenzione alla sostenibilità promuovendo un approccio integrato e olistico. Spesso si pensa che la sostenibilità sia solo l'ambiente. Naturalmente proteggere l'ambiente è una parte essenziale della sostenibilità, ma essa riguarda anche il modo in cui si interagisce con la società in generale, il modo in cui si trattano le persone e come vengono adottate le decisioni. Ogni progettazione dovrebbe avere l'obiettivo di massimizzare i benefici positivi e allo stesso

tempo evitare o minimizzare gli impatti negativi sulla comunità e sull'ambiente.

È evidente che il primo aspetto da tener presente nella progettazione sia la valutazione di quale potrà essere l'utilizzo dello stesso a lungo termine. Una visione del progetto che tenga in considerazione e valuti quale sarà l'impatto dello stesso nella comunità territoriale. Sarà utile partire da una consultazione e collaborazione non solo tra i soggetti che costruiranno e poi gestiranno l'impianto, ma anche con quanti saranno coinvolti dalla realizzazione dell'impianto come possibili utilizzatori o semplicemente perché la struttura gravita sul loro territorio. È importante capire quale sarà la percezione da parte della comunità di quanto si vuole realizzare e conseguentemente dare un'immagine chiara, coerente, trasparente del progetto. Dovrà rappresentare un'occasione di riqualificazione urbana cercando di dare risposte ai reali bisogni dei cittadini e perciò sarà necessario creare dei momenti di condivisione perché sia evidente che la struttura avrà anche un ruolo importante nello sviluppo di socialità e di spazi a disposizione dei cittadini nel loro tempo libero. Non solo luogo di sport, ma anche di incontro.

Un impianto sportivo ideale e che possa funzionare dovrebbe essere polifunzionale per permettere una fruizione a diversi mondi di appartenenza con spazi che permettano di soddisfare i bisogni della collettività, rigenerando e rivalutando un'area del territorio. Deve prevedere costi di realizzazione sostenibili ma soprattutto deve essere fatta un'attenta valutazione dei successivi costi di gestione in modo da garantire un equilibrio economico a chi avrà in carico l'impianto.

Troppo spesso sono state realizzate strutture che si sono rivelate eccessivamente dispendiose dal punto di vista gestionale e sono state abbandonate.

Per concludere, sintetizzo alcuni degli obiettivi che ci si deve porre quando si pensa alla progettazione di nuove aree sportive o al loro recupero e rivitalizzazione:

- Un obiettivo sociale e ricreativo. La presenza di servizi sportivi fornisce un fondamentale servizio alla collettività rendendo la città più vivibile;
- Un obiettivo ambientale e di tutela del territorio. L'inserimento in zone degradate può contribuire alla protezione e al presidio del territorio;
- Un obiettivo sanitario. Stili di vita attivi consentono salute e benessere per tutte le fasce d'età e portano ad un risparmio della spesa sanitaria, stimolando alla pratica la popolazione over 60;
- Un obiettivo culturale e didattico. Creare una rete tra strutture sportive e scolastiche, facilita l'avvicinamento allo sport per i ragazzi, riducendo il rischio di abbandono sportivo specie nella fascia di età dai 14 ai 18 anni;
- Un obiettivo estetico ed architettonico. Contribuire alla valorizzazione del paesaggio urbano rendendo più gradevole la dimensione della vita in città.

Tutto ciò sarà possibile se vi sarà una visione condivisa tra i diversi *stakeholder* e si riuscirà a stimolare investimenti privati puntando su aziende che già stanno operando nell'ambito della responsabilità sociale.





“Fare sport” al giorno d’oggi porta inevitabilmente a occuparsi della città e del suo paesaggio, delle pratiche collettive e dei processi di trasformazione sociale ed economica che coinvolgono i luoghi della familiarità, considerando lo sport in un’accezione più ampia che non si limita a quell’insieme di discipline agonistiche o amatoriali, ma che più in generale pensa al movimento del corpo all’interno di uno spazio.

In questo senso “fare sport” significa parlare di città, attraversare gli spazi e le attrezzature pubbliche che caratterizzano la nostra quotidianità, per poi ampliare lo sguardo verso la Città Metropolitana di Venezia.

Si riflette, quindi, sul ruolo che lo sport ha nel miglioramento del benessere individuale e collettivo, nell’aumento di pratiche di socializzazione e, in particolare, su come attrezzature e supporti materiali delineano spazi in grado di accogliere politiche in continua trasformazione.