

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



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

— J. 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 Eco¹, 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



3.526.000

— Tra cui

26% non pratica sport

33% pratica qualche attività fisica

41% pratica sport

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 motivi². 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)

— 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 Caorle 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"⁴³, cioè dei corpi non solo agili e capaci di muoversi camminando eretti ma che, così facendo, esplorano lo spazio e apprendono: imparano e riflettono muovendosi⁴⁴. 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.

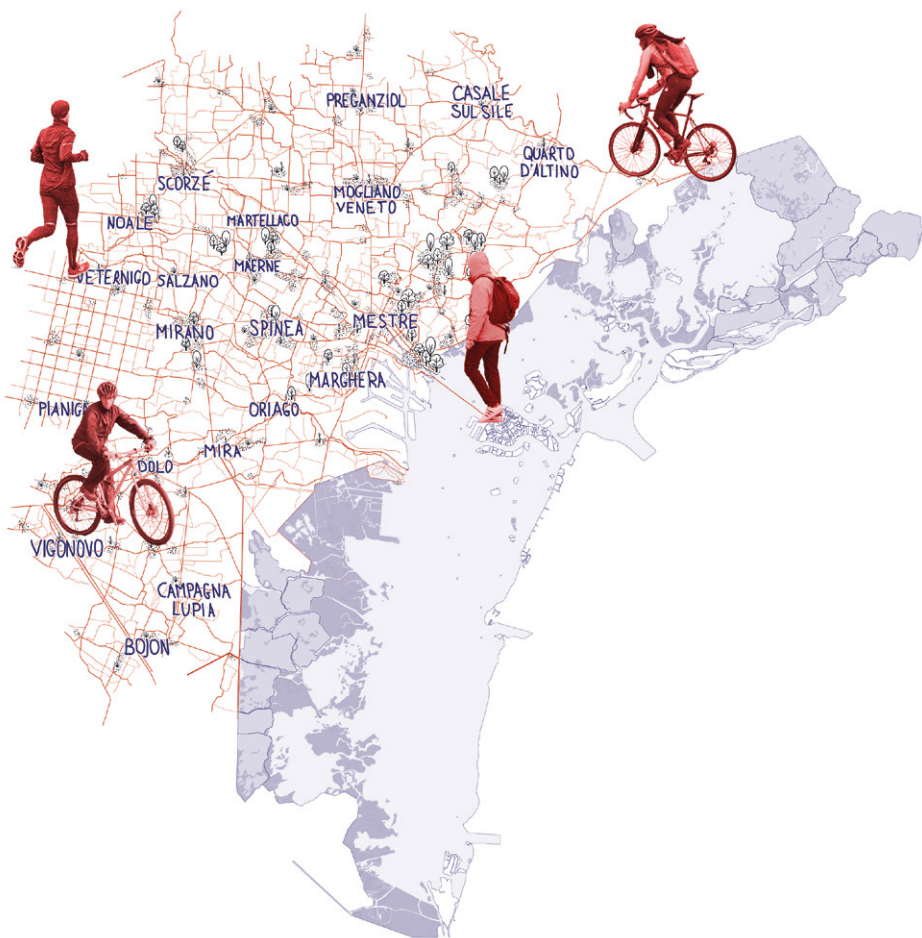
Dal problema dell'accessibilità alle attrezzature sportive al paesaggio come palestra all'aperto

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 urbana⁵. In questa prospettiva, la ciclo-pedonalità può diventare "strumento" per avviare una concreta politica di "riciclo urbano"⁶, 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 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, *Ciclovia 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.)⁸, 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 associazioni⁹. 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 cararecce, 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 città¹⁰.

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 città¹¹ 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 strada¹², 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

generato¹³. 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”¹⁴, 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*, CCAI, 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.





“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.