

Riscoprire e riprogettare le reti minori come “labirinto di libertà multispecie”

*Un invito a ripensare lo spazio
pubblico immaginando nuovi
modi di “vivere assieme”*

Parlare di mobilità, che oggi implicitamente consideriamo diritto inalienabile della persona, vuol dire parlare di molte cose: di come ci muoviamo, di perché ci muoviamo, dei costi economici, ambientali, sociali, energetici, degli effetti che ha sulla forma della città e sul territorio. Ed è per questo che, da urbanista, me ne occupo: perché parlando di mobilità parliamo di come vogliamo “vivere assieme”, affrontando questioni ampie e centrali del nostro tempo: non si tratta di un tema specialistico ma di un modo per occuparsi di come viviamo e di come costruiamo il nostro ambiente di vita.

Mi interessa in particolare di mobilità attiva, per i seguenti motivi.

- Andando a piedi o in bicicletta (in sinergia con i mezzi pubblici) non siamo necessariamente “lenti”, anzi, possiamo essere veloci (ad esempio nell’attraversamento di una città) e, soprattutto,

siamo molto efficaci (consumiamo poco, non inquiniamo, non facciamo rumore, ecc.). Non è vero che solo chi viaggia a bordo di enormi SUV sta lavorando per il Paese e producendo PIL: andando a piedi o in bicicletta possiamo e sappiamo essere rapidi, efficaci, e financo “produttivi”.

- Fa bene alla salute, al corpo ma anche alla mente perché, come ci ricorda il neuroscienziato Shane O’Mara in *Camminare può salvarci la vita*, ci siamo evoluti muovendoci nello spazio con i nostri sensi, siamo dei “dispositivi cognitivi mobili”, camminando e pedalando teniamo accesi i nostri sensi, facciamo esperienza diretta dell’ambiente che attraversiamo, e da questo impariamo.

- Fa bene all’ambiente e alla città, sia perché riduce l’inquinamento diretto e indiretto, legato a produzione, utilizzo e smaltimento dei mezzi di locomozione; sia perché porta a pensare diversamente lo spazio pubblico, a progettarlo e costruirlo per essere più inclusivo, disponibile, giusto, e finanche bello. Richiede una maggiore “democrazia dello spazio pubblico” uscendo dal vicolo cieco (concettuale e reale) della separazione della strada in tante “piste” esclusive, tendenza che riduce lo spazio pubblico a “riserve indiane” che ogni categoria rivendica come proprio ambito monopolistico.

A partire da qui, esplorare il territorio a piedi o in bicicletta, osservando la forma delle cose e al contempo i soggetti e le pratiche. In particolare, anche grazie all’utilizzo di biciclette *gravel* (adatte a pedalare su ogni tipo di fondo: strade bianche, sterrati, argini, ecc.) sono usciti fuori dalle “rotte abituali” (strade asfaltate e piste ciclabili) riscoprendo quella fitta rete di “percorsi minori” che innerva il nostro territorio e non è ancora stata ridotta e omologata alle esigenze dell’automobile, non è ancora stata “autostradalizzata”. Pedalando mi ritrovo così, dentro al paesaggio,

e riconosco in questa rete un vero e proprio “labirinto di libertà multispecie”¹ costituito da almeno tre elementi: 1) i percorsi (carrarecce, argini, sentieri); 2) i corsi d’acqua (fiumi, fossi, canali, rogge); 3) la vegetazione (filari, siepi, piccoli boschetti o grandi alberi isolati) che li accompagna. Nel loro insieme, e attraverso varie combinazioni, questi elementi danno luogo di volta in volta a diversi paesaggi e costituiscono un supporto pervasivo a servizio della mobilità attiva non solo degli umani, ma anche delle altre specie animali e vegetali, svolgendo al contempo un fondamentale ruolo idraulico.

Camminando e pedalando attraverso questo composito labirinto poi, mi ritrovo sovente in compagnia di varie “popolazioni” (anziani, atleti, famiglie, turisti di prossimità e viaggiatori di lungo corso, ecc.) che stanno finalmente riscoprendo le potenzialità di questa rete. Attraverso questa rete si condividono pratiche, matura un “sapere contestuale” che riscopre luoghi e porta con sé la voglia di prendersene cura, diventando sapere condiviso e rivendicazione di questi luoghi riscoperti dietro casa (gli argini di un fiume, un antico bosco, un vecchio mulino, ecc.) come beni comuni.

Giorno dopo giorno, singoli cittadini, piccoli gruppi di appassionati, associazioni, scoprono percorsi possibili, aprono pertugi e tracciati prima “vietati” o considerati inadatti o inadeguati (strade poderali, argini, sottopassi, ex ferrovie, sentieri, ecc.) comunicando ad altri le loro “scoperte” attraverso i social o iniziative di condivisione (bike festival, social ride, seminari, walkshop, ecc.), portando a condividere spazi prima negletti, che così diventano parchi *de facto*, ancor prima di entrare nell’agenda politica e venire istituzionalizzati.

Queste pratiche però, giustamente, non si accontentano di ciò che trovano: pongono nuove domande al progetto urbanistico-territoriale, fanno emergere la richiesta di un modo nuovo di

intendere le “infrastrutture” per la mobilità attiva, non richiedono più solo “piste ciclabili” fatte di cordoli in cemento, fondo in asfalto, staccionate tipo saloon del West e lampioni urbani, ma ricerca di nuovi materiali di fondo (terra battuta, calcestruzzo, cemento colorato, ecc.), valorizzazione delle preesistenze, adattamento del disegno all’ambiente nel quale il percorso s’inserisce, riuso e riciclo di ciò che già c’è.

Insomma, come per la lancia nel racconto *Orazi e Curiazi* di Bertolt Brecht, la mobilità attiva è «molte cose sono in una sola»². Una cosa apparentemente semplice e “banale”, perché non ha bisogno di rilevanti investimenti e non sembra “tecnologicamente avanzata”, ma che può aiutarci a ripensare il nostro ambiente di vita e quell’immensa risorsa costituita dalle reti minori che caratterizzano molti territori, italiani ed europei.

Come già detto, non sono un trasportista e nemmeno un economista o un veggente, non so come andrà il nostro futuro, so però che questa “cosa sola” può aiutarci (assieme ad altre) a rispondere alle tante emergenze che abbiamo di fronte e costituisce un invito a ripensare lo spazio pubblico, ripensare il progetto di suolo, immaginando nuovi modi di “vivere assieme” il tempo della mobilità.

1. Riprendo il termine “labirinto di libertà” dal libro *Antiche vie* del naturalista ed esploratore inglese Robert Macfarlane, (Einaudi, Torino, 2013). Ciò che mi interessa è proprio l'apparente paradosso: mentre associamo il labirinto a un luogo nel quale è difficile districarsi (soprattutto perché privo di gerarchie prima che di altre indicazioni esplicite), in realtà queste reti minori (sia interne ai nostri tanti centri antichi, sia distese su ampi territori) costituiscono ambiti di libertà, anche interpretative: ognuno di noi sceglie la sua via... di libertà.

2. Bertolt Brecht, “Gli Orazi e i Curiazi”, in Emilio Castellani (a cura di), *Bertolt Brecht. Teatro*. Einaudi, Torino, 1963.