Seascape 05

INTERNATIONAL JOURNAL
OF ARCHITECTURE,
URBANISM AND GEOMORPHOLOGY
OF COASTAL LANDSCAPES

p-ISSN 2785-7638
e-ISSN 2974-6191

pe
editore

FUTURE-PROOF INFRASTRUCTURE FOR THE DEVELOPMENT OF COASTAL TERRITORIES

MOBILITY

Primiceri Editore | Biannual | Year III | July - December 2024 | Journal registered at the Court of Padua - number 2522/2021 - 8th November 2021 | Printed in Italy | All rights reserved | www.seascape.it

SEASCAPE_
International journal registered at the Court of Padova under the number 2522/2021 – November 8th, 2021.

Number:
05_ MOBILITY (July - December 2024)

Editor and Owner: PRIMICERI EDITORE SRLS
Registered office: Via Savonarola 217 – 35137 Padova, Italy
Phone: +39 049 7361501
Mail: editorial.seascape@gmail.com

Director:
Sebastiano Venneri
Editorial and Artistic Director:
Michele Manigrasso

Editorial Board:
Stefanos Antoniadis, Michele Manigrasso, Salvatore Primiceri, Sebastiano Venneri
Scientific Committee:
Rachelle Alterman, Carmen Andriani, Massimo Angrilli, Angela Barbanente, Alberto Basset, Camilo Mateo Botero, Harry Coccossis, Carlos Dias Coelho, Matteo di Venosa, Valter Fabietti, Romeo Farinella, Sérgio Padrão Fernandes, Carola Hein, Anna Lambertini, Stefano Landi, Stefano Margiotta, Alessandro Martinelli, Nicola Martinelli, Linda McElduff, Piero Medagli, Daniela Moderini, Francesc Muñoz, Sergio Negri, João Ferreira Nunes, Diego Paltrinieri, Mario Parise, Enzo Pranzini, Giovanni Randazzo, Michelangelo Russo, Josè Sanchez, Paolo Sansò, Davide Servente, Luigi Stendardo, Angelo Tursi, Edoardo Zanchini
Editorial Staff:
Giulia Motta Zanin (editor-in-chief), Lia Fedele, Amedeo Minischetti, Beatrice Moretti, Nimoe Priore, Silvia Sivo, Silvia Tauro
Scientific Secretary:
Giulia Motta Zanin
Graphic design and layout:
Michele Manigrasso
Web design:
Amedeo Minischetti
English text reviewer:
by Editorial Staff

Circulation: 500 copies
Print ISSN: 2785-7638
Electronic ISSN: 2974-6191

Web site: www.seascape.it

Cover prize (Italy): 16 €
Subscription prize (Italy): 60 €

Printed by Rotomail Italia Spa - Vignate (MI)

SEASCAPE © 2024 Primiceri Editore. Issue distributed under Licence Creative Commons Attribution - non commercial - Share alike 4.0 International

The publisher is exonerated from any responsibility for infringement of intellectual property rights relating to texts and images.

Seascape 05

INTERNATIONAL JOURNAL OF ARCHITECTURE, URBANISM AND GEOMORPHOLOGY OF COASTAL LANDSCAPES

Edited by Primiceri Editore
in collaboration with Legambiente
and Italian Coastal Landscapes Observatory

with the contribution of
Degree Course in Sustainable Habitat Sciences of Pescara
Department of Architecture of Pescara

MOBILITY
FUTURE-PROOF INFRASTRUCTURE FOR THE DEVELOPMENT OF COASTAL TERRITORIES

CONTRIBUTIONS BY:

VIOLA ANTINORI - ELISABETTA BORTOLOTTO - VINCE CAMMARATA - ANTONIO A. CLEMENTE - CLAUDIO COSTANTINO - MATTEO DI VENOSA - ROMEO FARINELLA - LIA FEDELE - LUISELLA GUERRIERI - MATHILDE JOLY - MONICA KUO - GIADA LIMONGI - MICHELE MANIGRASSO - STEFANO MINERVA - NOAM GRECO MONTEIRO - GIULIA MOTTA ZANIN - STEFANO MUNARIN - LUCA VELO SEBASTIANO VENNERI

SEASCAPE is a biannual journal (in digital and print versions) that aims to represent an international reference for the exchange of knowledge and experiences about themes and problems concerning the coastal areas of the world. Every year, Seascape organizes 2 calls (one for each semester) open to the entire national and international scientific community, in order to select a shortlist of articles on specific topics. The identification of the papers to be published is entrusted to the Scientific Committee and to external scholars and takes place via a double blind peer review. Seascape has its own Code of ethics, drawn up according to the guidelines of the Committee on Publication Ethics (COPE). Seascape is committed to the respect of high standards of ethical behavior at all stages of the publication process. Authors, members of the editorial staff and members of the scientific committee, as well as publishers, are required to respect what is stated in the code of ethics.

INDEX

[EDITORIAL - EDITORIALE]

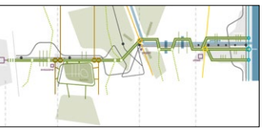
IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ ATTIVA.
RISCOPRIRE E RIPROGETTARE LE RETI MINORI COME "LABIRINTO DI LIBERTÀ MULTISPECIE"
THE RIGHT TO ACTIVE MOBILITY.
REDISCOVERING AND REDESIGNING MINOR NETWORKS AS A "MULTISPECIES LABYRINTH OF FREEDOM"
Stefano MUNARIN

MOBILITY
SCIENTIFIC DOSSIER

Edited by Michele MANIGRASSO & Giulia MOTTA ZANIN

18
29
WHAT STRATEGY FOR THE RESILIENCE OF ITALIAN COASTAL RAILWAYS IN A CONTEXT OF GLOBAL CHANGES? AN INTRODUCTORY ANALYSIS
QUALE STRATEGIA PER LA RESILIENZA DELLE FERROVIE COSTIERE ITALIANE IN UN CONTESTO DI CAMBIAMENTI GLOBALI? UN'ANALISI INTRODUTTIVA
Mathilde JOLY - Noam GRECO MONTEIRO

30
39
FROM DISUSED RAILWAYS TO COASTAL GREENWAYS. A TRANSITION WITHOUT A TERRITORIAL PROJECT
DA FERROVIE DISMESSE A GREENWAY COSTIERE. UNA TRANSIZIONE SENZA UN PROGETTO DI TERRITORIO
Antonio A. CLEMENTE



40
47
LA PIANIFICAZIONE DELLE RETI CICLABILI COME PROGETTO DI TERRITORIO. UNA RICERCA APPLICATA PER LA REGIONE ABRUZZO
THE PLANNING OF CYCLING NETWORKS AS A TERRITORIAL PROJECT. AN APPLIED RESEARCH FOR THE ABRUZZO REGION
Matteo DI VENOSA

48
55
MOBILITÀ ATTIVA, RETI IDROGRAFICHE MINORI E AGRIFOOD IN VENETO. NUOVE ALLEANZE PER SCENARI DI RIGENERAZIONE TERRITORIALE
ACTIVE MOBILITY, MINOR HYDROGRAPHIC NETWORKS, AND AGRIFOOD IN VENETO. NEW ALLIANCES FOR TERRITORIAL REGENERATION SCENARIOS
Luca VELO - Elisabetta BORTOLOTTO

56
63
LA TRASFORMAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE COME SISTEMA INTEGRATO TRA MARGINE URBANO E RURALE. IL CASO STUDIO DELL'AEROPORTO FEDERICO FELLINI DI RIMINI
THE TRANSFORMATION OF INFRASTRUCTURE AS AN INTEGRATED SYSTEM BETWEEN URBAN AND RURAL MARGINS. THE CASE STUDY OF THE FEDERICO FELLINI AIRPORT IN RIMINI
Viola ANTINORI - Romeo FARINELLA

64
77
EMERGING MOBILITIES FOR THE COASTAL EDGES. NORTH-EAST TAIWAN COASTLINE CASE STUDY
MOBILITÀ EMERGENTI PER I CONFINI COSTIERI. CASO STUDIO DELLA COSTA NORD-ORIENTALE DI TAIWAN
Monica KUO

COLUMNS/RUBRICHE

Edited by the Editorial Staff

GAZES - SGUARDI

80
93
DANUBES - DANUBI. CAMMINARE UN FIUME, INCONTRARE POPOLI
DANUBES - DANUBI. TO WALK ON A RIVER, TO MEET PEOPLES
Vince CAMMARATA

COMPRESSED - COMPRESSI

94
98
UNA STRADA CAMBIA TANTE COSE. UN PROGETTO DOLCE A GALLIPOLI (LECCE, ITALY)
A STREET CHANGES MANY THINGS. A GENTLE PROJECT IN GALLIPOLI (LECCE, ITALY)
Sebastiano VENNERI

108
113
TRAFARIA E LA COLLINA DI RAPOSEIRA. UN PROGETTO DI CONNESSIONE SOSTENIBILE PER LA VALORIZZAZIONE DELL'AMBIENTE COSTIERO PORTOGHESE
TRAFARIA AND THE RAPOSEIRA HILL. A PROJECT FOR SUSTAINABLE CONNECTIVITY AIMED AT ENHANCING THE PORTUGUESE COASTAL ENVIRONMENT
Elena CARLI

INTERVIEWS - INTERVISTE

100
107
VALORIZZAZIONE INTEGRATA DEI PAESAGGI COSTIERI? GALLIPOLI INSEGNA. INTERVISTA A LUISELLA GUERRIERI E STEFANO MINERVA
INTEGRATED ENHANCEMENT OF COASTAL LANDSCAPES? GALLIPOLI TEACHES US. INTERVIEW TO LUISELLA GUERRIERI AND STEFANO MINERVA
Michele MANIGRASSO

BOOKS - LIBRI

114
115
MARVILA LAB. BUILDING COLLECTIVE LIVING. A COMMENT ON THE BOOK EDITED BY PADRÃO FERNANDES S., SILVA LEITE J., ANTONIADIS S., DIAS COELHO C.
MARVILA LAB. BUILDING COLLECTIVE LIVING. COMMENTO AL LIBRO A CURA DI PADRÃO FERNANDES S., SILVA LEITE J., ANTONIADIS S., DIAS COELHO C.
Claudio COSTANTINO

116
117
UNSUSTAINABLE TOURISM. A COMMENT ON THE BOOK OF ALEX GIUZIO
TURISMO INSOSTENIBILE. COMMENTO AL LIBRO DI ALEX GIUZIO
Giada LIMONGI

118
120
THE ADRIATIC AS A SMART SEA. A COMMENT ON THE BOOK OF LORENZO PIGNATTI
L'ADRIATICO COME SMART SEA. COMMENTO AL LIBRO DI LORENZO PIGNATTI
Lia FEDELE

p-ISSN 2785-7638 / e-ISSN 2974-6191
DOI 10.57646/27857638D05

MOBILITÀ ATTIVA, RETI IDROGRAFICHE MINORI E AGRIFOOD IN VENETO

NUOVE ALLEANZE PER SCENARI DI RIGENERAZIONE TERRITORIALE

Luca VELO
Associate Professor in Urbanism,
Department of Project Cultures,
IUAV, University of Venice (Italy)

Elisabetta BORTOLOTTO
Architect, PhD in Sustainable Development
and Climate Change. IUAV, University of Venice -
University School for Advanced Studies IUSS Pavia (Italy)

Fig. 00_
Spazi della mobilità attiva tra rogge, campi coltivati e il paesaggio a nord est del Veneto. Vittorio Veneto, Treviso. Foto di Elisabetta Bortolotto © 2024

PREMESSE

Questo contributo pone al centro il ruolo delle reti idrografiche minori e delle infrastrutture di mobilità secondarie nello sviluppo di progetti di rigenerazione territoriale per il Veneto, in relazione alla diffusa presenza di sistemi agroalimentari e alle potenzialità legate al turismo lento.

La riflessione si basa su una ricerca finanziata dal Fondo Sociale Europeo (Programma operativo regionale - PR VENETO FSE+ 2021-2027), condotta da un gruppo di ricerca multidisciplinare presso l'Università Iuav di Venezia ("STAI VENETO - Viaggio in Veneto. Interconnesioni ciclabili, tra agrifood e nuove spazialità" responsabili scientifici: proff. Luca Velo e Andrea Iorio, C.P. 2122-0021-553-2023 DGR 729/2023). La ricerca si articola intorno alcune questioni centrali. In primo luogo si interroga sul ruolo che le reti idrografiche minori possono giocare nella ristrutturazione dei modelli di mobilità attiva su scala territoriale, con particolare attenzione alla rete viaria secondaria (Viganò, Secchi, Fabian 2016). L'obiettivo è superare i modelli di mobilità legati esclusivamente al cicloturismo, analizzando su scala locale le connessioni con i grandi tracciati turistici, come l'itinerario cicloturistico München-Venezia, che fanno parte di strategie regionali e transnazionali (Scuttari 2019). Un secondo interrogativo emerge dall'analisi di un caso studio specifico: l'azienda agricola Nonno Andrea a Spresiano (TV). Questo esempio mette in luce come i presidi agroalimentari, oltre a rappresentare un valore produttivo e innovativo per il territorio, possono diventare catalizzatori di nuove economie legate al turismo, svolgendo al contempo un ruolo di interfaccia tra pratiche sociali, paesaggi e nuove ecologie (Serravalle, Tardivo 2021). In particolare, la vicinanza di queste real-

ACTIVE MOBILITY, MINOR HYDROGRAPHIC NETWORKS, AND AGRIFOOD IN VENETO.
New Alliances for Territorial Regeneration Scenarios

Rich in landscape and cultural diversity, today Veneto region is facing important economic, environmental, energy and cultural challenges. In this context, slow tourism has emerged as one of the main economic opportunities. Through new forms of active mobility, featured by more environmental awareness, slow tourism encourages the rethink of local spaces and economies, reimagining these spaces seems to be an almost natural development in the future perspectives of these territories.
Since its origins, Veneto Region has historically seen a strong link with the different infrastructural networks both hydrological and mobility. Today, the use of these networks has been extended to new urban spaces, new ways of urban aggregation and innovative forms of advanced food and agricultural production. Furthermore, the north east area of the region is an excellent field of investigation combining long lasting traditions of agricultural production, sustainable mobility policies and new forms of entrepreneurship linked to cycling tourism.
This area has a network of minor roads and hydrographic systems that coexist and together contribute to designing a landscape of great value. Although it is often underused due to the predominant imposition of exclusive car dependent mobility, the minor road and water networks offer a basis for active mobility and territorial regeneration. These systems, if integrated with sustainable agricultural practices, can encourage more sustainable policies, fostering slow tourism and promoting new forms of entrepreneurship, especially in the agrifood sector.
Active mobility routes can also contribute to the enhancement of the cultural and natural landscape.
The Munich-Venice cycling itinerary represents an example of how slow mobility systems can promote tourism and the local economy. This itinerary crosses diversified landscapes and offers opportunities for territorial regeneration, highlighting the relationships between innovative agrifood and water - mobility. The territorial regeneration of Veneto through active mobility and the valorisation of hydrographic systems requires an integrated approach that considers local economies, infrastructure networks and European policies. An ongoing research aims to develop intervention scenarios that promote sustainable mobility, enhancing territorial heritage and responding to contemporary environmental and economic challenges.

tà ai sistemi idrografici rende tali presidi potenziali promotori di nuove forme di sviluppo sostenibile (Fabian, Donadoni, Velo 2015).

La descrizione di nuove geografie dell'acqua e della mobilità attiva, articolata su scale differenti, porta il progetto di rigenerazione territoriale in una dimensione esplorativa, in termini di potenzialità e di proiezione verso futuri scenari. Queste premesse offrono una base per progettare azioni concrete, spostando il focus dalla mera mobilità, all'effettiva accessibilità (Munarin 2018), includendo attrezzature, spazi legati all'acqua e, più in generale, azioni mirate al territorio.

La metodologia di ricerca ha adottato un approccio multidisciplinare, mobilitando diversi ambiti di indagine: dall'analisi delle morfologie fisiche del territorio alla mappatura su scala territoriale, dalla descrizione di spazi potenziali prossimi all'acqua fino all'individuazione di ambiti complessi, sia dal punto di vista infrastrutturale che ambientale, definiti come "spazi dell'agrifood". Il ricco patrimonio di tracce paesaggistiche e produttive storicamente legate all'acqua e alla mobilità attiva evidenzia la necessità di una cultura della conoscenza integrata, funzionale a un progetto territoriale che parta dal ridisegno degli usi dello spazio fisico fino al governo complessivo del territorio.

LE RETI IDROGRAFICHE MINORI: TRAME ESSENZIALI PER LA TRANSIZIONE

Il territorio veneto, grazie alla sua conformazione geografica, si è storicamente strutturato attorno a logiche profondamente legate all'acqua (Vanore 2016). Le reti idrografiche rappresentano un sistema infrastrutturale complesso e diffuso. Le principali aste fluviali costituiscono l'ossatura di un sistema capillare di corsi d'acqua minori (fig. 01). Questo reticolo idrografico segue le valli, attraversa l'area pedemontana e la pianura asciutta, per poi incontrare la centuriazione romana nella parte centrale della regione. Infine, assume un andamento rettilineo nella pianura umida e perilagunare, in gran parte risultato delle opere di bonifica del periodo fascista. Tali reti costituiscono un importante patrimonio infrastrutturale, non solo per la gestione idraulica e agricola, ma anche per il loro valore ecologico, ambientale e paesaggistico.

La qualità spaziale lungo i sistemi idrografici non si esprime unicamente nelle aree urbane, ma anche lungo i tracciati che attraversano spazi agricoli e piccoli centri rurali. Negli ultimi anni, queste zone sono sempre più frequentemente inserite negli itinerari del turismo alternativo in Veneto. La regione è infatti caratterizzata da un vasto sistema di corsi d'acqua minori, inclusi canali artificiali, rogge, fossi e risorgive (Minelli 2001). Molti di questi corsi sono stati modificati per l'irrigazione e la regolazione delle acque. Tuttavia, il valore delle reti idrografiche minori va ben oltre la loro funzione agricola o idraulica (Vallerani 2004).

Queste reti svolgono un ruolo cruciale nel mantenimento dell'equilibrio idrologico, contribuendo alla gestione delle acque piovane e alla prevenzione delle alluvioni, particolarmente rilevanti nel contesto di crisi climatica. Un esempio significativo è il progetto di fitodepurazione in diverse aree della pianura veneta, in cui i piccoli corsi d'acqua sono utilizzati per il trattamento naturale delle acque reflue agricole. Tali interventi migliorano la qualità dell'acqua, riducendo l'inquinamento chimico e nutrizionale e sostenendo l'irrigazione agricola.

Secondo un rapporto della Regione Veneto, le reti idrografiche minori coprono oltre 16.000 chilometri di corsi d'acqua. La loro gestione è fondamentale non solo per le aree rurali, ma anche per la sicurezza idrogeologica delle aree urbane. La crescente urbanizzazione e la frammentazione del territorio impongono una pianificazione più efficiente, capace di considerare sempre più il potenziale ambientale di questi corsi d'acqua, fungendo da corridoi ecologici che collegano diverse aree di interesse naturalistico (Di Fidio, Bischetti 2008).

La stretta relazione tra reti idrografiche e vie di comunicazione agricola rende queste infrastrutture rilevanti per uno sviluppo sostenibile e il settore agrifood rappresenta un elemento chiave nell'economia regionale. In questo contesto, le reti idrografiche minori, la mobilità attiva e l'agrifood si configurano come pilastri di una strategia integrata di sviluppo territoriale, finalizzata a promuovere la resilienza ambientale e la sostenibilità economica e sociale.

LA MOBILITÀ ATTIVA: UNA RETE INTERCONNESSA A DIVERSE SCALE TRA ACQUA E TERRITORIO

Negli ultimi anni, il concetto di mobilità attiva è diventato centrale nelle politiche di sviluppo del territorio in Veneto. La mobilità attiva promuove l'andare a piedi o in bicicletta e significa prima di tutto mettere in moto il proprio corpo (Rigal, Bahrami 2021), stando direttamente all'interno dell'ambiente che si attraversa e in comunicazione con il paesaggio circostante. Fin dal 2021 la Regione Veneto ha intrapreso un ambizioso piano di finanziamento, pari a 15 milioni di euro, per la sicurezza, la riqualificazione delle infrastrutture esistenti e la realizzazione *ex novo* di percorsi all'insegna del *green* attraverso la realizzazione di percorsi lenti. Queste strategie mettono al centro l'integrazione dei tracciati ciclabili e pedonali con il paesaggio urbano e rurale. Diventa evidente che le reti idrografiche minori e le strade secondarie e bianche rappresentano una risorsa straordinaria per lo sviluppo di percorsi attivi che, su scala territoriale, riescono a collegare sistemi territoriali morfologicamente diversi, come ad esempio quelli costieri, perilagunari con l'entroterra.

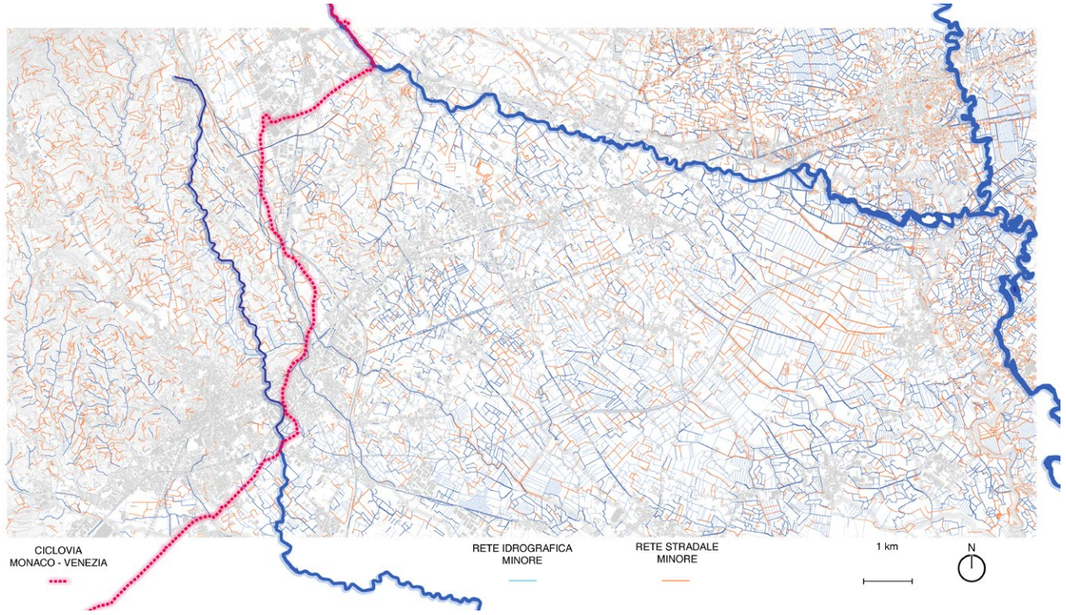


Fig. 01_
Trame minori: la rete di strade secondarie, strade bianche, carrarecce e tracciati idrografici e canali di irrigazione. Elaborati grafici di Elisabetta Bortolotto © 2024

Esistono esempi molto noti di ciclovie in Veneto che dal bordo lagunare collegano, seguendo i tracciati fluviali, le aree interne della Regione. La ciclovia del Sile è un ottimo esempio di come le reti idrografiche minori possano essere utilizzate per creare percorsi ciclopedonali che valorizzano il patrimonio naturale e culturale. Questo itinerario, che si snoda lungo il fiume Sile e i suoi canali minori, non solo permette ai ciclisti e ai pedoni di godere di un paesaggio fluviale unico, ma collega anche diverse aree produttive, offrendo opportunità di sviluppo per il turismo rurale e per le aziende agricole che si affacciano lungo il percorso (Pavone 2016). Iniziative come la l'Anello del Veneto, in fase di costante implementazione, mirano a collegare i principali punti di interesse turistico e culturale attraverso una rete di percorsi ciclabili che seguono i corsi d'acqua della regione, migliorando l'accessibilità e riducendo l'uso di mezzi di trasporto inquinanti. Un'altra ciclovia interessante, in termini di rapporto con il tracciato idrografico preesistente, è quella lungo il Canale della Brentella, un'opera idraulica storica che attraversa la pianura trevigiana e padovana, dove si prevede di integrare la mobilità attiva con la conservazione delle reti idriche e l'irrigazione agricola.

Ad una scala territoriale, la nuova ciclovia a lunga distanza München-Venezia supera il divario degli attraversamenti delle alpi dell'est. L'asse collega il capoluogo bavarese alla laguna veneta e a sistemi di interscambio con il trasporto pubblico (bus e treno), intercettando anche numerosi punti di servizio specializzati. La ciclovia non solo favorisce la mobilità sostenibile, ma funge anche da catalizzatore per lo sviluppo del turismo attivo lungo tutto il percorso. Il cicloturismo, in costante crescita in Europa, è caratterizzato da un pubblico attento all'ambiente e interessato a esperienze autentiche legate al paesaggio, alla cultura e alla gastronomia locale. L' itinerario di 560 km, che per l'intera tratta implica 3.000 metri di dislivello, si rapporta ad alcune tappe che attraversano le Alpi, con diverse deviazioni per esplorare le Dolomiti e le riserve naturali circostanti. In Austria e Italia, in particolare, la rete ciclabile è ben sviluppata e molti tratti offrono percorsi adatti a ciclisti di ogni livello, incentivando il cicloturismo praticato da famiglie e amatori. Le città attraversate dalla ciclovia, come Innsbruck, Bressanone

e Treviso, beneficiano dell'afflusso di cicloturisti, rafforzando l'economia locale anche attraverso l'offerta di servizi specifici come noleggi bici, aree di sosta e bike-hotel.

Uno dei punti di forza della ciclovia Monaco-Venezia è l'integrazione con il sistema di trasporto pubblico. Lungo il percorso, numerose stazioni ferroviarie offrono servizi di trasporto per i ciclisti, consentendo loro di trasportare facilmente le biciclette a bordo dei treni e di articolare i tempi di permanenza, stabilendo privilegiate condizioni per godere di eccellenze artistiche ed enogastronomiche disseminate anche nelle aree più interne delle regioni attraversate (Pucci et al. 2021). Questo permette ai cicloturisti di adattare il proprio viaggio in base alle esigenze e alle condizioni climatiche, promuovendo la flessibilità e l'accessibilità (Fischer 2020). Se l'integrazione con il trasporto pubblico da un lato è un aspetto particolarmente significativo del successo di tale itinerario che, nelle tratte più impegnative, consente di includere una vasta gamma di utenti, dall'altro le caratteristiche morfologiche del territorio che la ciclovia attraversa, soprattutto in ambito settentrionale e orientale del Veneto, mettono in evidenza potenzialità ancora inespresse. Non solo con la fitta rete idrografica e di mobilità ma anche con la costellazione di luoghi, presidi e sedi di imprese agrifood si può mostrare una mappatura di un interessante potenziale (fig. 02). Una trama fitta costituita da reti e punti che, se percorsa a piedi o in bicicletta, permette di vedere alcune spazialità da un'altra angolazione, quasi dal retro, riscoprendo i luoghi della produzione agricola contemporanea, paesaggi tradizionali e qualità ambientali, per lo più legate all'acqua, ormai poco rintracciabili quando si percorrono in automobile.

Appare evidente che ulteriori sforzi potrebbero essere concentrati sull'ampliamento della rete ciclabile connessa alla ciclovia Monaco-Venezia, non solo creando nuovi collegamenti con altre ciclovie europee ma articolando il rapporto con aspetti propri delle sezioni di territorio interessate. La promozione di iniziative legate alla cultura e alla gastronomia locale lungo il percorso potrebbero inoltre attrarre nuovi segmenti di cicloturisti, contribuendo alla diversificazione dell'offerta turistica combinando in questa direzione la costruzione di politiche e azioni rivolte a forme di mobilità meno dipendenti dall'uso dell'automobile privata (Velo 2024).

AGRIFOOD E TERRITORIO

Il settore agrifood veneto ha radici profonde nel territorio, e la gestione delle risorse idriche è essenziale per garantire la produttività agricola e la qualità dei prodotti. In Veneto, il settore agricolo utilizza ampiamente le reti idrografiche minori per l'irrigazione delle colture, soprattutto nelle zone di pianura dove il sistema dei canali e delle rogge ha

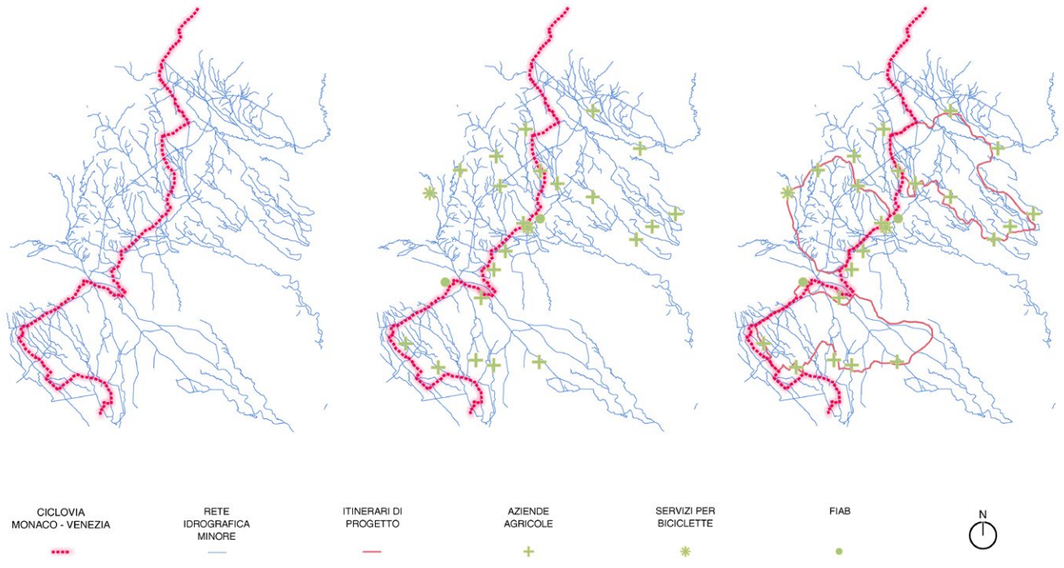


Fig. 02_
Tracciato della ciclovia München-Venezia nel tratto veneto. Sistemi di itinerari lenti tra agrifood e reti minori. Elaborati grafici di Elisabetta Bortolotto © 2024

permesso lo sviluppo di coltivazioni specializzate.

Nel Programma di Sviluppo Rurale del Veneto (PSR Veneto 2020), sono previste misure specifiche per sostenere l'agricoltura sostenibile attraverso l'efficienza nell'uso dell'acqua e la protezione delle reti idrografiche. Tra le priorità del PSR vi è anche la promozione del turismo rurale e sostenibile, che può trarre beneficio dall'integrazione della mobilità attiva con le risorse idriche e agrarie. Un altro aspetto cruciale riguarda la necessità di monitorare e mantenere le infrastrutture idriche minori, spesso trascurate, che rischiano un progressivo deterioramento. La manutenzione dei canali e delle rogge, un tempo affidata alle comunità locali e ai consorzi di bonifica, richiede oggi nuove forme di governance che coinvolgano anche il settore privato e le associazioni ambientaliste. Per comprendere l'importanza regionale di una tale rete, va ricordato che oltre all'irrigazione, le reti idrografiche minori sono utilizzate anche per la produzione di energia idroelettrica, soprattutto in contesti di agricoltura multifunzionale. In alcune aree del Veneto, gli impianti di micro-idroelettrico lungo i canali agricoli forniscono energia rinnovabile alle aziende, riducendo i costi energetici e promuovendo un modello di produzione più sostenibile (Ferrario 2013). A questo si associa il potenziale economico del saper fare impresa e le sfide poste dal mutamento di pratiche e interessi offerto dalla collettività. Nell'area del nord est del Veneto esperienze interessanti hanno dimostrato soluzioni vincenti in termini di sviluppo economico, esaltando il legame tra territorio e la funzione agricola e produttiva e provando a superare la crisi generale del settore.

L'azienda agricola Nonno Andrea (fig. 03) è un esempio notevole di sviluppo imprenditoriale in questo ambito. Si trova a Villorba (TV), non distante dal percorso ciclabile Monaco-Venezia, tra il Piave e le colline del Montello, che fanno da sfondo. L'azienda è nata dall'unione di due famiglie di agricoltori, nel giro di pochi anni è cresciuta da 5 a 80 ettari e da 0 a 80 dipendenti, sopravvivendo ad un devastante incendio nel 2019, che è stato occasione di ricostruzione radicale degli spazi dell'azienda e per la consolidazione di un brand che all'oggi dimostra un autentico successo. Particolarmente dediti alla salute dell'ambiente e alla salvaguardia della biodiversità (il recupero di culture antiche, l'*insecten hotel*, il riciclo attivo, ecc.), a rendere interessante questa realtà è la volontà e la visione della famiglia Manzan, che è riuscita a trasformare un'azienda agricola in un autentico spazio sociale, oltre che in un luogo di produzione e di lavoro etico e sostenibile. Sono infatti divenuti assai popolari i numerosi eventi che Nonno Andrea periodicamente organizza, volti a coinvolgere possibili visitatori nell'attraversare gli spazi agricoli e nel conoscerli secondo le diverse stagionalità. L'esito si è

Fig. 03_
Agricoltura, immaginari e stagionalità: allestimenti e spazi esperienziali dell'azienda agricola Nonno Andrea, Villorba (TV). Elaborati grafici di Elisabetta Bortolotto © 2024

tradotto in una sorta di cambio di statuto dello spazio da unicamente produttivo ad anche ludico e di comunità. Questi eventi dimostrano la grande potenzialità che hanno gli ambiti dell'agrifood, soprattutto in termini di riconfigurazione spaziale e paesaggistica degli spazi di pertinenza. Appaiono chiare, alla luce di un format di successo, che le possibilità in termini di estensione di un progetto di valorizzazione di simili esempi potrebbero intercettare elementi del paesaggio come le arginature che si snodano lungo i canali, gli antichi filari di gelsi che offrono ombreggiature lungo i viali di accesso, ma anche gli elementi infrastrutturali per l'accessibilità attiva a quel territorio come i lacerti di strade bianche che costeggiano i fossati di irrigazioni dei campi, le strade di accesso secondarie o i grandi piazzali di parcheggio antistanti le aziende agricole.

I territori in cui sorge questa azienda, compresi lungo l'asta del fiume Piave e il bacino tortuoso del Livenza, rientrano in un'area di insediamenti a bassa densità, caratterizzati da mixité funzionale, residenziale e produttiva che convivono con straordinari elementi di permanenza. Alcuni sistemi agricoli, come quello antico dei campi chiusi, si sono in parte conservati e mantenuti. Questo modello è composto tendenzialmente da appezzamenti di piccole dimensioni, racchiusi da siepi alberate per lo più spontanee, che disponendosi secondo una sequenza formano una sorta di bosco reticolare. Si tratta di un modello che si è potuto conservare grazie all'alta qualità del terreno, dovuta alla natura umida del suolo trovandosi in corrispondenza del sistema sorgivo. Ne sono un esempio i Palù, ad oggi quasi scomparsi a causa delle bonifiche, ma che rimangono nella memoria attraverso toponimi come Borgo Palù o Via Palù (Minelli 2001).

Anche alla luce di simili permanenze, preziose sia dal punto di vista ambientale che paesaggistico, il progetto che ne deriva orienta ad una tutela e a un progressivo processo di riappropriazione collettiva di simili spazi anche attraverso forme di implementazione dell'accessibilità. In questa cornice la mobilità attiva potrebbe essere attivatrice di nuovi valori condivisi, per le comunità locali, e di spazialità innovative in termini di servizi ed interfaccia. L'implementazione della mobilità attiva potrebbe andare di pari passo con alcune forme di valorizzazione e di comunicazione sul territorio, come nel caso di Nonno Andrea, che potrebbero riverberarsi nei paesaggi e nelle spazialità di pertinenza dei sistemi idrografici, come ad esempio: golene, spazi di mediazione, ambiti di esondazione dei fiumi ecc. (fig. 04).

Fig. 04_
Spazialità tra acqua, terra e agrifood: occasioni di riuso a partire dalla mobilità attiva.
Elaborati grafici di Elisabetta Bortolotto © 2024

VERSO UN POSSIBILE SCENARIO DI RIGENERAZIONE TERRITORIALE?

L'integrazione tra le reti idrografiche minori, la mobilità attiva e il settore agrifood rappresenta quindi una sfida strategica per il futuro del Veneto (Fabian 2015). In questa cornice, la gestione sostenibile delle risorse idriche, l'integrazione con le politiche di mobilità attiva e le possibili formule di ristrutturazione dei presidi locali di agrifood possono diventare focus strategici delle politiche regionali[1]. Anche in risposta agli effetti del cambiamento climatico, gestioni coordinate (pubblico - privato) capaci di tenere conto delle risorse idriche, delle esigenze dell'agricoltura, della protezione ambientale e di istanze di accessibilità potrebbero diventare inoltre le basi per percorsi più sostenibili e inclusivi rivolti ad un corretto sviluppo economico (Lanzani 2024).

Le reti minori del Veneto combinate ai temi agrifood offrono una visione di insieme capace di far interagire una nuova trama di spazi, attori e usi del suolo che diventa tessuto connettivo di una continuità urbana inedita che attraversa campi coltivati e spazi della produzione agricola e industriali, centri antichi e frazioni, luoghi del turismo di larga scala che si intrecciano con i recapiti della prossimità. Ne emerge uno scenario che si appoggia sulla relazione tra mobilità attiva e agrifood in Veneto rivelando il potenziale di un approccio integrato alla pianificazione territoriale. La valorizzazione dei paesaggi agricoli e dei sistemi idrografici, attraverso il turismo ciclabile e la promozione di pratiche produttive sostenibili, può contribuire a una trasformazione territoriale profonda e resiliente, in grado di rispondere alle sfide poste dal cambiamento climatico e dalla crescente domanda di mobilità sostenibile.

ATTRIBUZIONI

Nell'ambito di una riflessione comune i paragrafi "Le reti idrografiche minori: trame essenziali per la transizione" e "Agrifood e territorio" sono da attribuire a Luca Velo, i paragrafi "La mobilità attiva: una rete interconnessa a diverse scale tra acqua e territorio" e "Verso un possibile scenario di rigenerazione territoriale?" sono da attribuire ad Elisabetta Bortolotto.

NOTE

1_ Entro questa direzione si è mossa la ricerca STAI Veneto, provando a tracciare un itinerario per la mobilità attiva, ausiliario alla Munchen - Venezia, intercettando gli ambiti agrifood e le reti minori verdi e blu.

RIFERIMENTI

Di Fidio M., Bischetti G. B. 2008, *Riqualificazione ambientale delle reti idrografiche minori*, Hoepli, Milano.

D'Onofrio R. 2015, *I compiti della ricerca*, in R. D'Onofrio; G. Talia (a cura di), *La rigenerazione urbana alla prova*, Franco Angeli, Milano.

Fabian L. 2015, *Nuove strade a Nord-est.Scenari e progetti per le infrastrutture della mobilità nella città diffusa*, in A. G. Calafati (a cura di), *Città tra sviluppo e declino, Un'agenda urbana per l'Italia*, Donzelli Editore, Roma, p. 277.

Fabian L., Donadoni E., Velo L. 2015, *Ri-ciclare spazi e forme della mobilità,* in L. Fabian, S. Munarin, E. Donadoni (a cura di), *Re-Cycle Veneto*, ARACNE editrice S.r.l., Roma.

Ferrario V. 2013, *Paesaggi coltivati (multifunzionali). Lo spazio dell'agricoltura nella trasformazione della città contemporanea*, in A. Magnier, M. Morandi (a cura di), *Paesaggi in mutamento. L'approccio paesaggistico alla trasformazione della città europea*, Franco Angeli, Milano.

Fisher M. 2020, *Flexibility in cycling*, in AA. VV. (a cura di), *The Politics of Cycling Infrastructure: Spaces and (In)Equality*, Policy Press, Londra.

Jori F. 2010, *Il modello veneto e il grande sonno della politica,* in «ECONOMIA E SOCIETÀ REGIONALE», 2, pp. 100-7.

Lanzani A. 2024, *Rigenerazione urbana e territoriale al plurale: Itinerari in un campo sfocato*, Franco Angeli Edizioni, Milano, p. 228.

Minelli A. 2001, *Risorgive e fontanili, acque sorgenti di pianura dell'Italia settentrionale*, Museo Friulano di Storia Naturale, Udine.

Montanari L., Gragnani S., Franceschini S. 2008, *Mobilità sostenibile. Utopie e realtà, competitività, sostenibilità e riqualificazione territoriale,* Clickmobility, Italy.

Munarin S. 2028, *Tra mobilità accessibilità, inclusività e compatibilità: ciclabilità e riciclo della città e del territorio*, in M. C. Tosi (a cura di), *Veneto. Temi di ricerca e azione*, Mimesis, Milano-Udine.

Pavone E. 2016, *Turismo sostenibile e valorizzazione del territorio. Sfide e opportunità di sviluppo del cicloturismo in Italia,* ARACNE editrice S.r.l., Roma.

Pucci P., Colleoni M., Daconto M., Vendemmia B. 2021, *Accessibilità di prossimità in contesti a bassa densità: reti e servizi di mobilità per territori inclusivi,* in AA.VV (a cura di) *Ricomporre i divari. Politiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica*, il Mulino, Bologna, pp. 311–321.

Rigal A., Bahrami F. 2021, *Les espaces de l'effort, potentiels pour une expérience de mobilité active*, in E. Cogato Lanza (a cura di), Post-Car World: futurs de la ville-territoire, MétisPresses, Genève, p. 125.

Scuttari A. 2019, *Cycling and Motorcycling Tourism: An Analysis of Physical, Sensory, Social, and Emotional Features of Journey Experiences,* Springer International Publishing, Berlino.

Serravalle F., Tardivo G. 2021, *Agrifood e innovazione: un binomio vincente,* Aragno editore, Torino.

Vallerani F. 2004, *Acque a nordest. Dal paesaggio moderno ai luoghi del tempo libero,* Cierre Edizioni, Verona.

Vanore M. 2016, *Forma delle relazioni e valori di sistema dei paesaggi d'acqua,* in M. Vanore (a cura di), *Necessità dell'oblio. Patrimoni e paesaggi costruiti dall'acqua,* Mimesis, Milano, pp. 14-29.

Viganò P., Secchi B., Fabian L. 2016, *Water And Asphalt - The Project Of Isotropy In The Metropolitan Area Of Venice*, Park Books AG, Zurigo.

Velo L. 2024, *On the Proximity Scale. How Can It Be Applied in Peri-urban and Rural Areas?*, in P. Pucci, G. Vecchio (a cura di), *Questioning Proximity - Opportunities and Challenges for Urban Planning and Mobility Policies,* Springer Nature, Zurigo.

MOBILITY

FUTURE-PROOF INFRASTRUCTURE FOR THE DEVELOPMENT OF COASTAL TERRITORIES

The fifth issue of this journal offers a scientific and multidisciplinary reflection on the theme of sustainable mobility, understood not merely as efficient, low-impact movement, but as an active driver of territorial transformation. Here, mobility is seen as a force capable of generating new spatial qualities, reactivating latent landscapes, and rediscovering environmental and cultural resources. At a time when the concept of mobility extends far beyond traditional infrastructure, the contributions gathered in this volume explore multiple forms of movement-walking, cycling, collective and intermodal travel – that connect space and society, environment and community.

The articles investigate mobility as a tool for urban and territorial regeneration, capable of restoring ecological continuity, proximity, and accessibility. Walking, cycling, and moving through green corridors or coastal networks become both design strategies and interpretive practices through which to read and enhance the contemporary landscape. Through approaches that integrate urban planning, geography, ecology, sociology, and design, the issue highlights how sustainable mobility is also a cultural act-a way of inhabiting, perceiving, and rewriting space.
Particular attention is given to margins, disused infrastructures, and in-between territories, viewed as fertile grounds to be rediscovered through new logics of active and relational mobility. The projects and experiences presented here demonstrate how movement can mean mending, storytelling, care, and reactivation.

This issue invites readers to rethink mobility as a tool for understanding and designing the territory, where movement becomes an opportunity to generate new spatial imaginaries and responsible practices.

CONTRIBUTIONS BY:

VIOLA ANTINORI - ELISABETTA BORTOLOTTO - VINCE CAMMARATA - ANTONIO A. CLEMENTE - CLAUDIO COSTANTINO - MATTEO DI VENOSA - ROMEO FARINELLA - LIA FEDELE - LUISELLA GUERRIERI - MATHILDE JOLY - MONICA KUO - GIADA LIMONGI - MICHELE MANIGRASSO - STEFANO MINERVA - NOAM GRECO MONTEIRO - GIULIA MOTTA ZANIN - STEFANO MUNARIN - LUCA VELO - SEBASTIANO VENNERI

Cover photo: Vólos, Greece. By Stefanos Antoniadis © 2021.

ISSN 2785-7638

9 788833 003702

Price: 16 € (Italy)