

Principieri 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 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

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, José 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 E. Lui Tipografia s.r.l. - Reggiolo (RE)

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.

Sea scape 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.
RISCOVERIRE 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

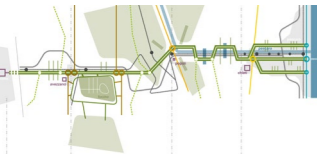


30
39

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 VENNERRI

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

IL DIRITTO ALLA MOBILITÀ ATTIVA

RISCOPIRIRE E RIPROGETTARE LE RETI MINORI COME “LABIRINTO DI LIBERTÀ MULTISPECIE”

Stefano MUNARIN

Dalla call e dall'articolazione tematica proposta da questo numero della rivista, emerge chiaramente che parlare di mobilità oggi vuol dire parlare di tante cose: di come ci si muove, di perché ci si muove, di quanto costa dal punto di vista economico, sociale e ambientale, degli effetti che ciò ha sulle città e il territorio, a partire dall'impatto diretto delle infrastrutture agli effetti derivati.

Ho l'impressione che per la mobilità, oggi valga quello che Bernardo Secchi negli anni Ottanta diceva a proposito della politica edilizia: «tramite la politica edilizia nel nostro paese si è spesso cercato di risolvere problemi che si formavano in altre parti del sistema economico, sociale e politico. Con ciò edilizia e urbanistica venivano caricate di compiti forse eccessivi... Detto in altri termini, la politica edilizia e quella urbanistica assumevano i contorni di una grande allegoria: parlando di loro si intendeva parlare d'altro»¹. Ora, non posso dire che siamo di fronte a un altro «racconto urbanistico» ma, certo, intorno alla mobilità si possono riconoscere delle «formazioni discorsive (tutte da studiare, che non ho qui certo il tempo di richiamare) e, soprattutto, parlando di mobilità si intende (anche) «parlare d'altro»: di ingiustizia sociale, di crisi energetica, di emergenze ambientali, ecc. Ed è per questo che a me, da urbanista, interessa la questione: perché parlando di mobilità parliamo di come vogliamo «vivere assieme», affrontando (almeno concettualmente e teoricamente) questioni ampie e centrali del nostro tempo. Insomma, come questo numero della rivista mostra bene, non si tratta (solo) di un tema specialistico ma di un modo per occuparsi di come viviamo e di come costruiamo il nostro ambiente di vita.

Dunque, lungi dall'essere necessariamente un fatto negativo, ciò segnala piuttosto il ruolo che la

THE RIGHT TO ACTIVE MOBILITY. REDISCOVERING AND REDESIGNING MINOR NETWORKS AS A "MULTISPECIES LABYRINTH OF FREEDOM"

From the call and the thematic framework proposed by this issue of the journal, it is clear that discussing mobility today means discussing many things: how we move, why we move, the economic, social, and environmental costs, and the effects this has on cities and territories, starting from the direct impact of infrastructure to the derived effects.

I have the impression that, for mobility today, the idea expressed by Bernardo Secchi in the 1980s about urban policy applies: «Through urban policy in our country, problems formed in other parts of the economic, social, and political system have often been attempted to be solved. As a result, urban planning and architecture were loaded with perhaps excessive tasks... In other words, urban policy and planning took on the form of a large allegory: talking about them meant talking about something else»¹. Now, I cannot say that we are facing another «urban narrative», but certainly, around mobility, we can recognize some «discursive formations» (all of which need to be studied, and I don't have the time to recall them here) and, above all, when talking about mobility, we also mean talking about other things: social injustice, energy crises, environmental emergencies, and so on. This is why, as an urban planner, I am interested in the issue: because, when we talk about mobility, we are talking about how we want to «ive together», addressing (at least conceptually and theoretically) broad and central issues of our time. In short, as this issue of the journal demonstrates well, mobility is not just a specialized topic but a way of addressing how we live and how we build our living environment.

Therefore, far from necessarily being a negative fact,

mobilità ha assunto nella nostra vita e nelle nostre città: mobilità, libertà di muoverci e andare come vogliamo² e dove vogliamo, che consideriamo ormai come “diritto inalienabile della persona”. Fatto che consideriamo ormai quasi “naturale”, quando invece è frutto di una serie di concause che hanno subito una dirompente accelerazione nel corso dell’ultimo secolo e, nel nostro Paese, potremmo dire in particolare a partire dal secondo dopoguerra, grazie alle libertà costituzionali che garantiscono di poter andare a studiare, lavorare, divertirsi dove si vuole, con la coeva innovazione infrastrutturale e tecnologica (ferrovie, autostrade, voli aerei).

Io sono un urbanista, interessato alla forma della città e alle pratiche che vi si svolgono, allo spazio e a come cerchiamo di vivere assieme, condividendolo; non sono un esperto di mobilità e trasporti, e dunque è entro questo sfondo, e a partire da riflessioni di questo tipo, che negli anni recenti mi sono occupato di mobilità, e di particolare di “mobilità attiva”: un aspetto apparentemente poco importante, laterale, ma che mi interessa per una serie di motivi, che ora cercherò di chiarire. Precisando che, sperando con ciò di metterne in evidenza anche la rilevanza, almeno per il mio campo di studi, tendo a parlare di “mobilità attiva” e non mobilità dolce o lenta, per alcuni motivi.

- Andando a piedi e in bicicletta (in sinergia con i mezzi pubblici e collettivi) non siamo necessariamente “lenti”, anzi, sappiamo ormai che possiamo essere veloci (ad esempio nell’attraversamento di una città, se lo spazio urbano e in particolare la forma della strada ce lo consentono) e, soprattutto, siamo molto efficaci (consumiamo poco, non inquiniamo, non facciamo rumore, ecc.); insomma, dobbiamo sfatare l’idea che solo chi viaggia a bordo di enormi SUV stia lavorando per il paese e producendo PIL: andando a piedi o in bicicletta possiamo e sappiamo essere rapidi, efficaci, e financo “produttivi”, non stiamo solo “occupando tempo libero”.

- Fa bene alla salute, al corpo ma anche alla mente perché, come ci ricorda il neuroscienziato Shane O’Mara, ci siamo evoluti e abbiamo appreso muovendoci nello spazio con i nostri sensi, siamo dei “dispositivi cognitivi mobili”, camminando e pedalando teniamo accesi i nostri sensi, facciamo esperienza diretta (senza mediazioni) dell’ambiente che attraversiamo, e da questo impariamo³.

- Fa bene all’ambiente e alla città, sia perché riduce l’inquinamento diretto e indiretto, legato alla produzione, utilizzo e smaltimento dei mezzi di locomozione individuali a motore, siano essi endotermici o elettrici; sia perché richiede di pensare diversamente lo

this rather signals the role that mobility has assumed in our lives and in our cities: mobility, the freedom to move and go where we want², which we now consider an “inalienable right of the person”. This is something we now consider almost “natural”, when, in reality, it is the result of a series of factors that have undergone a disruptive acceleration over the past century, and in our country, one could say especially since the post-war period, thanks to constitutional freedoms that guarantee the ability to study, work, and have fun wherever we choose, coupled with concurrent infrastructure and technological innovations (railways, highways, air travel).

I am an urban planner, interested in the shape of cities and the practices that take place in them, space, and how we try to live together by sharing it. I am not an expert in mobility and transportation, and it is within this context, and based on reflections like these, that I have been involved in mobility in recent years, particularly in “active mobility”: a seemingly minor, peripheral aspect that interests me for several reasons, which I will now explain. To emphasize its relevance, at least for my field of study, I tend to speak of “active mobility” rather than “soft” or “slow mobility”, for a few reasons.

- Walking and cycling (in synergy with public and collective transport) do not necessarily mean “slow”



spazio pubblico, a progettarlo e costruirlo per essere più inclusivo, disponibile, giusto, e finanche bello.

Insomma, camminare e pedalare fa bene, ma per poter veramente sviluppare forme di mobilità attiva e sostenibile, ho bisogno, cerco e richiedo un confortevole “spazio di diritto pubblico”⁴, rivendicando la strada come eminente spazio collettivo, dove diversi soggetti siano in grado di esercitare (con diversi mezzi) il loro diritto alla mobilità, perseguendo dunque un’idea di “democrazia dello spazio pubblico”. A questo proposito ricordo che, anche se l’attuale ministro evidentemente l’ha messo nel cassetto, redigendo il Piano Generale della Mobilità Ciclistica Urbana e Extraurbana 2022-2024 per conto del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, con i colleghi Riccardo Capocchi, Andrea Colombo e Paolo Gandolfi, siamo partiti proprio da questo principio ordinatore, dall’idea di garantire una maggiore “democrazia dello spazio pubblico” puntando, laddove possibile, alla convivenza, compresenza, coesistenza, sinergia, piuttosto che separazione. Puntando cioè a uscire 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.



movement. In fact, we now know we can be fast (for example, in crossing a city, if the urban space and, in particular, the shape of the street allow it) and, above all, very efficient (we consume little, do not pollute, make no noise, etc.); in short, we need to dispel the idea that only those driving huge SUVs are working for the country and producing GDP. By walking or cycling, we can be quick, efficient, and even “productive”. We are not just “occupying free time.”

- It is good for health, for the body and the mind because, as neuroscientist Shane O’Mara reminds us, we evolved and learned by moving through space with our senses. We are “mobile cognitive devices.” Walking and cycling keep our senses active. We directly experience (without mediation) the environment we pass through, and we learn from it³.

- It is good for the environment and the city because it reduces direct and indirect pollution related to the production, use, and disposal of motorized individual vehicles, whether internal combustion or electric. It also requires us to rethink public space, designing and building it to be more inclusive, available, fair, and even beautiful.

In short, walking and cycling are beneficial, but to truly develop forms of active and sustainable mobility, I need, seek, and demand a comfortable “public law space”⁴,

Ed è tenendo sullo sfondo tali questioni, dunque, che da urbanista trovo interessante esplorare il territorio a piedi o in bicicletta, osservando il territorio, la forma delle cose e al contempo le pratiche e le traiettorie degli altri soggetti che condividono lo spazio. Attività che pratico in questi anni soprattutto grazie all'emergere di un nuovo tipo di bicicletta, la cosiddetta "gravel" (cioè ghiaia), una bicicletta adatta a pedalare su ogni tipo di fondo (strade bianche, sterrati, ecc.) che, se a un primo sguardo assomiglia a una bici da corsa, non mi interessa per andare veloci sulle strade bianche, quanto piuttosto per esplorare in modo nuovo il territorio, le città e il territorio, uscendo fuori dalle "rotte abituali" (strade asfaltate e piste ciclabili), riscoprendo quella fitta rete di percorsi minori "sopravvissuti" all'invasione delle quattro ruote e che non hanno ancora subito quel processo di "autostradalizzazione"⁵ che ha colpito le nostre strade.

Tanto che, se qualche anno fa tendavamo a riconoscere nella rete stradale di numerosi territori contemporanei la presenza di "tubi e spugne"⁶, oggi, pedalando in questi territori (stando dentro al paesaggio), mi sembra possibile fare qualche riflessione in più, riconoscendo nelle reti minori un vero e proprio "labirinto di libertà multispecie"⁷ costituito da almeno tre elementi: i percorsi (carrarecce, argini, sentieri), i corsi d'acqua (fiumi, fossi, canali, rogge), e la variegata 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

claiming the road as an eminent collective space, where different individuals can exercise (with various means) their right to mobility, thus pursuing the idea of "democracy in public space". In this regard, I remind you that, although the current minister has apparently put it aside, when drafting the Urban and Extraurban Cycling Mobility Master Plan 2022-2024 for the Ministry of Infrastructure and Sustainable Mobility, my colleagues Riccardo Capecchi, Andrea Colombo, Paolo Gandolfi, and I started from this guiding principle: to ensure greater "democracy in public space" by aiming, whenever possible, at coexistence, mutual presence, and synergy rather than separation. We aimed to move away from the dead-end (both conceptual and real) of separating the road into many exclusive "lanes", a trend that reduces public space to "Indian reserves" that each category claims as its monopolistic domain.

With these issues in mind, as an urban planner, I find it interesting to explore the territory on foot or by bicycle, observing the area, the shape of things, and the practices and trajectories of other people sharing the space. I have practiced this over the years, especially thanks to the emergence of a new type of bicycle: the so-called "gravel" bike, suitable for riding on all types of terrain (unpaved roads, dirt tracks, etc.). At first glance, it resembles a racing bike, but I am not interested in speed on dirt roads. Rather, I use it to explore the territory, cities, and countryside in a new way, stepping off the "beaten tracks" (paved roads and bike paths), rediscovering the dense network of smaller paths that have "survived" the intrusion of motorized vehicles and have not yet undergone the "highway-ization"⁵ process that

volta a diversi paesaggi e, soprattutto, costituiscono un supporto pervasivo a servizio della mobilità attiva non solo degli umani, ma anche delle altre specie animali e vegetali che vivono e si muovono attraverso questi che, di fatto, sono veri e propri corridoi ecologici. Un supporto che svolge dunque anche un importante ruolo idraulico, trattenendo e smaltendo le acque forse anche meglio delle (più o meno grandi) vasche di laminazioni, che devono essere necessariamente "localizzate", e che non sono in grado di coprire pervasivamente e unitariamente il territorio⁸.

Camminando e pedalando attraverso questo composito labirinto poi, ci si ritrova sovente in buona compagnia: si incontrano atleti che corrono e anziani che passeggiano, coppie che chiacchierano, studenti che vanno a scuola e adulti che vanno al lavoro o raggiungono i servizi pubblici, famiglie che passeggiano, cani con i loro padroni, bambini che imparano a pedalare o a pattinare, turisti di prossimità o impegnati in lunghi viaggi, ecc. Tutta una variegata "popolazione" che in questi anni (anche prima del Covid) sta finalmente riscoprendo le potenzialità di questa rete.

Una rete che diventa occasione di condivisione di pratiche e riscoperta di nuovi luoghi (spesso sorprendentemente vicini a casa) attraverso l'emergere di uno specifico "sapere contestuale" e "sapere dell'esperienza"⁹ che poi, anche attraverso i social, diventa sapere condiviso, portando alla rivendicazione di beni comuni. Spesso, infatti, proprio l'esperienza diretta porta con sé la "presa in carico" dell'ambiente che

has affected many of our roads.

Not long ago, we tended to recognize the presence of "tubes and sponges"⁶ in the road network of many contemporary territories. Today, by cycling through these areas (immersed in the landscape), I feel that we can reflect further, recognizing the minor networks as a real "labyrinth of multispecies freedom", composed of at least three elements: paths (rural roads, embankments, trails), watercourses (rivers, ditches, canals), and diverse vegetation (hedgerows, small woods, or isolated large trees) that accompany them. Together, these elements create different landscapes and, above all, provide pervasive support for active mobility, not only for humans but also for other animal and plant species living and moving through them, which are, in fact, real ecological corridors. This support also plays an important hydraulic role, retaining and draining water, perhaps even better than (more or less large) retention basins, which must be "localized" and cannot cover the territory comprehensively and uniformly⁸.

Cycling and walking through this complex labyrinth, we often find good company: athletes running, elderly people walking, couples chatting, students going to school, adults going to work or public services, families strolling, dogs with their owners, children learning to cycle or skate, local tourists or long-distance travelers, etc. A diverse "population" that, in recent years (even before Covid), has rediscovered the potential of this network.

This network becomes an opportunity to share practices and rediscover new places (often surprisingly close to home) through the emergence of specific "contextual knowledge"





attraversiamo con il nostro corpo (non protetti da un abitacolo) e che quindi non ci è più indifferente. Tutto ciò è interessante dal punto di vista delle pratiche anche perché non avviene attraverso la “consueta” modalità urbana delle *critical mass*, ma grazie alla costante e ripetuta pratica, individuale e collettiva, portata avanti da singoli cittadini, piccoli gruppi di appassionati, associazioni, che un po’ alla volta, giorno dopo giorno, scoprono percorsi possibili, aprono pertugi e tracciano prima “vietati” o considerati inadatti o inadeguati (strade poderali, argini, sottopassi, ex ferrovie, sentieri, ecc.) comunicando ad altri le loro “scoperte” attraverso i social¹⁰ o iniziative di condivisione (*bike festival*, *social ride*, seminari, *walkshop*, ecc.). Insomma, individui e piccoli gruppi che, entro la nostra “società di minoranze”, come una sorta di goccia d’acqua, giorno dopo giorno, portano in evidenza, fanno conoscere e condividono spazi prima negletti, che così diventano nuovi luoghi comuni, percorsi ciclabili e parchi “de facto”, che spesso successivamente entrano nell’agenda politica e vengono istituzionalizzati.

Inoltre, tutto ciò è molto interessante e, per me relevantissimo, perché pone nuove domande al progetto urbanistico/territoriale. Infatti, non basta rimanere ammalati dalla bellezza che si incontra pedalando, da queste pratiche emerge anche, implicitamente, la richiesta di un modo nuovo di intendere le “infrastrutture” per la mobilità attiva: non progettare 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 e disegni per il fondo (terra battuta, calcestre, cemento colorato, ecc.), valorizzazione delle

and “experiential knowledge”, which then, through social media, becomes shared knowledge, leading to the demand for common goods. Often, the direct experience brings with it the “ownership” of the environment we move through with our bodies (unprotected by a vehicle) and, thus, it no longer remains indifferent to us. This is interesting from a practice perspective because it doesn’t happen through the “usual” urban method of critical mass but through constant, repeated, individual and collective practice, carried out by citizens, small groups of enthusiasts, and associations who, bit by bit, day by day, discover possible paths, open gaps and routes once “forbidden” or deemed unsuitable (rural roads, embankments, underpasses, old railways, trails, etc.), sharing their “discoveries” with others via social media¹⁰ or community events (bike festivals, social rides, seminars, *walkshops*, etc.). In short, individuals and small groups, within our “society of minorities,” like a drop of water, day by day, highlight, make known, and share neglected spaces, which then become new common places, bike paths, and “de facto” parks, often entering the political agenda and being institutionalized.

Moreover, this is very interesting and, for me, highly relevant because it raises new questions for urban/territorial planning. In fact, it is not enough to be enchanted by the beauty encountered while cycling. These practices also implicitly reveal the need for a new way of thinking about “infrastructure” for active mobility: no longer designing just “bike lanes” with concrete curbs, asphalt surfaces, Western-style fences, and streetlights, but seeking new materials and designs for the ground (compact earth, gravel, colored concrete, etc.), enhancing existing structures, adapting the design to the environment in which the path fits, and reusing and recycling what’s already there.

We are working on this aspect within the RECAP research project, and as an example, I refer to some paths built in rural or peri-urban areas of Veneto, connecting town centers. For instance, a nice mixed-surface path¹¹ in the municipality of Preganziol (TV), the union of fragments of rural paths to connect the two centers of Martellago and Maerne (VE), the enhancement of the Caerano Canal in Montebelluna (TV), the construction of a pedestrian-bike path along the embankments of the Dese River in the municipality of Venice, and the bike-pedestrian connection between Sambruson and the municipal center of Dolo (VE), creating a path separate from the provincial road by repurposing a previous rural road next to a beautiful tree-lined ditch. These are more or less successful examples but already good attempts to rethink the cycle-pedestrian network in non-urban contexts, starting with “what’s already there” (unpaved roads, riparian trees, etc.).

In conclusion, we can say that, as in the story of the *Horatii and Curiatii* by Bertolt Brecht, active mobility

preesistenze, adattamento del disegno all’ambiente nel quale il percorso si inserisce, riuso e riciclo del *déjà là*.

Su questo aspetto stiamo lavorando anche all’interno della ricerca Prin RECAP e, a titolo di esempio, faccio riferimento ad alcuni percorsi realizzati in ambito rurale o periurbano nel Veneto, per il collegamento tra i centri abitati di alcuni comuni. Ad esempio, un bel percorso con fondo misto¹¹ nel comune di Preganziol (Tv); l’unione di frammenti di percorsi rurali per collegare i due centri di Martellago e Maerne (Ve); la valorizzazione del canale Caerano a Montebelluna (Tv); la realizzazione del percorso ciclo-pedonale lungo gli argini del fiume Dese in comune di Venezia; il collegamento ciclopedonale tra Sambruson e il centro comunale di Dolo (Ve) realizzando un percorso staccato dalla strada provinciale, riutilizzando una precedente carrareccia accostata a un bel fosso alberato. Esempi più o meno riusciti, comunque già buoni tentativi di ripensare le forme della rete ciclo-pedonale in contesti non urbani, partendo da “quel che c’è” (strade bianche, alberature ripariali, ecc.).

In conclusione, si può dire che, come per la lancia nel racconto *Orazi e Curiazi* di Bertolt Brecht, la mobilità attiva (camminare e pedalare, utilizzando sinergicamente i mezzi pubblici e collettivi) è «molte cose sono in una sola»¹². Una cosa apparentemente semplice e “banale” perché non ha bisogno di rilevanti investimenti e non sembra “tecnologicamente avanzata”¹³, fa pensare piuttosto ad una “retro-rivoluzione” o un “ritorno al

(walking and cycling, using public and collective transport in synergy) is “many things in one”¹². It is something seemingly simple and “banal” because it doesn’t require significant investments and doesn’t seem “technologically advanced”¹³ more like a “retro-revolution” or a “return to the future”. Yet, it can help us rethink and redesign the vast resource formed by the minor networks characterizing many Italian and European territories.

As mentioned earlier, I am neither a transportation expert, an economist, nor a fortune teller. I don’t know how our future will unfold. However, I do know that this “one thing” can help us (along with other measures) respond to the many emergencies we face and serve as an invitation to design cultures to rethink the forms of public space, rethink the design of land, and rebuild our public space by rebalancing spaces and functions. Moving beyond the outdated, twentieth-century monopoly of the private car, developing new ways to “live together” the space and time of mobility.



futuro”, che però può aiutarci a ripensare, e riprogettare, quell’immensa risorsa costituita dalle reti minori che caratterizzano molti territori, italiani ed europei.

Insomma, come già detto, non sono un trasportista e nemmeno un economista o 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 alle culture del progetto a ripensare le forme dello spazio pubblico, ripensare il progetto di suolo, ripartendo dalla riscoperta del ricco capitale infrastrutturale già presente nei nostri territori, ridisegnando il nostro spazio pubblico riequilibrandone spazi e funzioni. Andando oltre il vecchio, desueto, novecentesco monopolio dell’automobile privata, mettendo a punto modi nuovi di “vivere assieme” lo spazio e il tempo della mobilità.

NOTE

- 1_ Secchi B. 1984, *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino, 1984, p. XVIII.
- 2_ Scordandoci, consapevolmente e momentaneamente, di ogni remora ambientale/ecologista.
- 3_ O’Mara S. 2020, *Camminare*, Einaudi, Torino.
- 4_ Anderson S., *Studi verso un modello ecologico dell’ambiente urbano*, in id. (a cura di) 1982 (1978), *Strade*, Dedalo, Bari. Qui Stanford Anderson sviluppa il suo ragionamento intorno alle “capacità latenti” dell’ambiente e a una suggestiva idea di rilievo urbano, teso ad evidenziare la complessità e articolazione dell’ambiente di vita della strada, «spazio della città accessibile al pubblico», oltre la sua riduzione semantica a “canale di traffico”.

NOTES

- 1_ Secchi B. 1984, *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Turin, 1984, p. XVIII.
- 2_ *Forgetting, consciously and momentarily, about any environmental/ecological constraints.*
- 3_ O’Mara S. 2020, *Camminare*, Einaudi, Turin.
- 4_ Anderson S., *Studies Toward an Ecological Model of the Urban Environment*, in id. (ed.) 1982 (1978), *Strade, Dedalo*, Bari. Here, Stanford Anderson develops his reasoning around the “latent capacities” of the environment and a compelling idea of urban relief, aiming to highlight the complexity and structure of the street’s living environment, “a public-access space of the city,” beyond its reduction to a “traffic channel.”
- 5_ *In other texts, I have referred to “autostradalization” to describe the process that has led us to reduce (almost) all streets to automobile-friendly dimensions, “in their image and likeness”: for width, curve radii, road surface material, intersection arrangements, prevalence of signs and infographics, etc.*
- 6_ See: Secchi B., Viganò P., Fabian L. 2015, *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, Park Books, Zürich.
- 7_ *I borrow the term “labyrinth of freedom” from the book by English naturalist and explorer Robert Macfarlane, Antiche vie, Einaudi, Turin, 2013. What interests me is the apparent paradox: while we associate the labyrinth with a place that is difficult to navigate (especially because it lacks hierarchies rather than clear explicit directions), these minor networks (both within our many ancient centers and spread across vast territories) constitute realms of freedom, even interpretative: each of us chooses our own path.*
- 8_ *Some recent experiences, such as in Valencia, should have taught us how difficult it is to “predict” where the next “rain bomb” will strike, and therefore where to implement the “great containment work.”*
- 9_ See: P. Jedlowski 1994, *Il sapere dell’esperienza*, il Saggiatore, Milan. An experience that “revisits” the presumed certainties of common sense.
- 10_ *In this regard, credit should be given on one hand to apps like Komoot and Strava, which (alongside the old faithful paper guides and maps) allow for “mapping new routes,” and on the other, to social networks like Facebook and Instagram, which enable the rapid and pervasive diffusion and sharing of knowledge. Not everything that is “social” is bad. I wouldn’t want to insist, as it*

5_ In altri testi mi è capitato di parlare di “autostradalizzazione”, per definire quel processo che ci ha portato a ridurre (quasi) tutte le strade a misura di automobile, “a loro immagine e somiglianza”: per larghezza, raggi di curvatura, materiale per il fondo, sistemazione degli incroci, invadenza di cartelli e infografiche, ecc.

6_ Vedi: Secchi B., Viganò P., Fabian L. 2015, *Water and Asphalt: The Project of Isotropy*, Park Books, Zürich.

7_ Riprendo il termine “labirinto di libertà” dal libro del naturalista ed esploratore inglese Robert Macfarlane, *Antiche vie*, 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.

8_ Alcune esperienze recenti, vedi Valencia, dovrebbero averci insegnato quanto sia difficile “prevedere” dove colpirà la prossima “bomba d’acqua”, e quindi dove realizzare la “grande opera” di contenimento.

9_ Vedi: P. Jedlowski 1994, *Il sapere dell’esperienza*, il Saggiatore, Milano. Esperienza che “rimette in gioco” le presunte certezze del senso comune.

10_ A questo proposito, un giusto riconoscimento va dato da un lato alle *app* come *Komoot* e *Strava* che (accanto alle care vecchie guide e mappe cartacee) consentono di “tracciare nuove rotte” e, dall’altro, ai *social* come *Facebook* e *Instagram* che consentono una rapida e pervasiva diffusione e condivisione del sapere. Perché non tutto ciò che è “social” fa male. Non vorrei insistere, perché potrebbe sembrare “pubblicità occulta”, ma per noi la *app Komoot* si sta rivelando una straordinaria compagna di viaggio, scoperte e avventure: insostituibile nell’effettuare questi veri e propri nuovi rilievi del territorio.

11_ Terra battuta e ghiaia per i tratti ciclabili, brevi tratti in asfalto laddove è previsto il passaggio delle macchine agricole, altri tratti in cemento colorato in corrispondenza di semplici ma interessanti “luoghi notevoli”, come un ponte sul fiume, una doppia curva che permette di sistemare a giardino un lacerto del paesaggio agrario.

12_ Brecht B. 1963, *Gli Orazi e i Curiazi*, in Brecht B., *Teatro*. A cura di Emilio Castellani, Einaudi, Torino.

13_ Non sembra “tecnologicamente avanzata” però, a parità di energia, costituisce tuttora un mezzo assai efficace.

might seem like “hidden advertising,” but for us, the Komoot app is proving to be an extraordinary travel companion, discovery, and adventure: indispensable for conducting these genuine new surveys of the territory.

11_ *Gravel and dirt paths for the cycling sections, short stretches of asphalt where agricultural vehicles are expected to pass, other sections in colored concrete at simple but interesting “notable places,” such as a bridge over the river, a double curve that allows for landscaping part of the agricultural landscape.*

12_ Brecht B. 1963, *Gli Orazi e i Curiazi*, in Brecht B., *Teatro*. Edited by Emilio Castellani, Einaudi, Turin.

13_ *It may not seem “technologically advanced,” but, for the same amount of energy, it remains an extremely effective means.*

*In riferimento alle immagini. Il “Labirinto di Libertà”: esempi di percorsi ciclopedonali realizzati in alcuni comuni del Veneto completando, affinando e innovando la rete minore preesistente. Fotografie di Stefano Munarin. *About the pictures. The “Labyrinth of Freedom”: examples of pedestrian and cycling paths created in some municipalities of Veneto, completing, refining, and innovating the pre-existing minor network. Photographs by Stefano Munarin.*

