

urbanistica

INFORMAZIONI

PROGETTI INTEGRATI PER TERRITORI E AMBIENTE.

In Italia sono attive delle esperienze che evidenziano come un *territorio accessibile* sia anche un territorio più vitale. **CICLOVIE E CAMMINI.** La Legge di Stabilità 2016 ha avviato la realizzazione del sistema delle *ciclovie turistiche nazionali*. Una infrastruttura inedita per l'Italia che integra lo sviluppo della *mobilità dolce* con la valorizzazione del *patrimonio* culturale e naturale. Gli *effetti* controversi dei **Piani Casa. Viaggio in Italia: PIEMONTE**, per una regione "green". *Una finestra su: Suzhou.* Innovazione urbana e continuità urbano-rurale.

272

Rivista bimestrale
Anno XXXIV
Marzo-Aprile
2017
ISSN n. 0392-5005

€ 10,00

INU
Edizioni

Aperture Fine legislatura

Francesco Sbetti

09 | Progetti integrati per territori e ambiente

a cura di Iginio Rossi

- 11 **La via dell'integrazione**
Silvia Viviani
- 11 **Intenti e coniugazioni per un Progetto Paese**
Luigi Pingitore
- 13 **Turismo per tutti, una proposta INU per itinerari accessibili**
Iginio Rossi
- 15 **Le Camere di commercio per l'integrazione nei territori del patrimonio culturale**
Ivan Lo Bello
- 17 **Pedaliamo sulla terra leggeri: VENTO come progetto di territorio**
Paolo Pileri, Alessandro Giacomel, Diana Giudici
- 19 **Cantieri di progettazione, il caso della Val di Cornia**
Claudio Bocci
- 21 **La gestione dei siti UNESCO, una opportunità per i territori**
Francesco Sbetti

24 | Ciclovie e cammini

a cura di Francesco Sbetti

- 24 **Strategia e azioni del MIT per la costruzione del sistema nazionale delle ciclovie**
Maurizio Battini
- 26 **Sardegna**
Italo Meloni
- 29 **Ciclovie e Paesaggio, risorsa strategica per sostenibilità e turismo**
Maria Grazia Santoro
- 30 **Montesilvano: rete ciclabile e progetto di suolo**
Antonio Alberto Clemente
- 32 **La collaborazione Comune-Università**
Francesco Maragno
- 33 **Masterplan strategico per la mobilità sostenibile lungo l'asta dell'Arno**
Sabine Di Silvio, Francesco Alberti
- 36 **La proposta: realizzare a Roma la Città delle Biciclette**
Federico Blasevich

Agenda Calabria – Scenari futuri di sviluppo locale

Franco Rossi

il Punto 10 proposte dell'INU per la rigenerazione urbana 4 strumenti, 4 riforme, 1 sperimentazione, 1 azione di sistema

Silvia Viviani

- 39 **Immobili pubblici e mobilità lenta: il progetto "Cammini e Percorsi"**
Rosario Manzo
- 41 **Ciclovie della valle del Potenza**
Maria Pia Melonari, Vittorio Salmoni

45 | Gli effetti controversi dei Piani Casa

Raffaele Lungarella

- 48 **Viaggio in Italia: Piemonte, per una regione "green"**
a cura di Luigi La Riccia, Silvia Saccomani

53 | Rassegna urbanistica

- 53 **Il Network Città Creative UNESCO - UCCN**
Vittorio Salmoni
- 55 **Le Albere a Trento: un quartiere ancora in cerca di identità**
Giampaolo Evangelista
- 57 **Nuovi modelli a qualità integrata per la città compatta**
Paolo Strina
- 60 **Piazza Faenza a Jingdezhen**
Ennio Nonni, Federica Drei
- 62 **Cultura e natura: un'integrazione virtuosa nel Progetto di sviluppo turistico di Anzio**
Maria Rita Schirru
- 65 **Considerazioni sulla mobilità ed i trasporti nella vasta area colpita dai terremoti del 2016 e del 2017**
Alberto Rutter
- 66 **La necessità di un'adeguata rete infrastrutturale. Il ferro convenzionale quale soluzione per la ripresa socioeconomica nell'Appennino**
Alberto Rutter
- 67 **Una finestra su: Suzhou**
a cura di Enrica Papa
- 67 **La maniera di Suzhou: innovazione urbana e continuità urbano-rurale**
Giulio Verdini, Feiran Huang

- 76 **Assurb**
a cura di Daniele Rallo
- 76 **Edilizia VS (contro) Urbanistica**
Daniele Rallo, Luca Rampado
- 78 **Urbanistica, Società, Istituzioni**
78 **Paesaggi e globalizzazione**
Vincenzo Ariu
- 81 **Eventi**
a cura di Sara Maldina
- 82 **Libri e altro**
a cura di Francesco Gastaldi, Luca Giulio Velo
- 86 **Indici**

CONTROPIANO

024

Urbanista

Federico Oliva

P04

in quarta

**Il sistema di mobilità ciclistica
della Sardegna**

Sardinia Grand Tour

Complessivamente il Governo in due anni ha messo a disposizione 372 milioni di euro, con un cofinanziamento degli enti locali di altri 750 milioni, stimando il valore potenziale del cicloturismo in Italia in circa 3,2 miliardi annui. Sono 5mila i chilometri di ciclovie già finanziati entro il 2024 e si prevedono ulteriori 20mila chilometri entro il 2030.

Un processo introdotto dalla legge di stabilità 2016 che ha dato impulso ad una serie di progettualità nuove, volte a integrare lo sviluppo della mobilità dolce, la valorizzazione del patrimonio culturale, il rilancio di vaste zone di pregio attraverso il turismo sostenibile e le eccellenze che caratterizzano la penisola italiana tra storia, tradizione, enogastronomia, arte e architettura.

La visione su scala nazionale pertanto si sta traducendo in un dinamismo di esperienze e proposte a livello locale che apre interessanti panorami di sviluppo e nuove geografie istituzionali derivanti dalla sperimentazione di sistemi di gestione delle infrastrutture.

In Friuli Venezia Giulia una dimostrazione in tal senso è il progetto Micotra per il collegamento transfrontaliero con l'Austria, che prevede una specifica intermodalità treno-bici che ha registrato un crescente successo negli ultimi anni (90mila passeggeri nel 2016) con ottimi risultati proprio del servizio di trasporto biciclette sulla tratta Udine-Villaco, dove si è registrato un +24,5% sul 2015, con un totale di circa 15mila bici trasportate.

Non da ultimo ricordo che la Ciclovie Alpe Adria Radweg (CAAR), con i suoi 183 chilometri dal valico di Coccau a Grado, con una scelta unanime e senza dubbi, si è aggiudicata lo scorso anno l'Italian Green Road Award, che può considerarsi l'Oscar del Cicloturismo Italiano, dopo aver ottenuto continui riconoscimenti anche internazionali. Questo gioiello da Salisburgo a Grado, per complessivi 425 chilometri, rappresenta la spina dorsale del settore che ci collega direttamente con il cuore dell'Europa.

Concludo ricordando che le ciclabili sono come un filo in cui si attaccano delle perle, che rappresentano le nostre bellezze naturalistiche e culturali, capaci di trasformarsi anche in opportunità imprenditoriali. È dovere degli enti e delle istituzioni fare quanto possibile per sviluppare al massimo queste molteplici potenzialità.

Antonio Alberto Clemente

Montesilvano: rete ciclabile e progetto di suolo

La Convenzione di ricerca¹ tra il Dipartimento di Architettura di Pescara e il Comune di Montesilvano, ha come finalità generale l'identificazione di un'Agenda di criteri guida per la qualificazione degli interventi della *Slow mobility*, con particolare riferimento alle reti ciclabili.

Obiettivo specifico è fornire all'Amministrazione comunale gli strumenti di valutazione e di indirizzo progettuale sia per garantire adeguati livelli prestazionali delle reti ciclabili (nei termini di integrazione intermodale, sicurezza ed efficienza tecnica dei tracciati), sia per orientare la qualità morfologica degli interventi tenendo conto dei molteplici valori relazionali e topologici espressi dalle reti ciclabili. Pertanto, all'interno del Comune di Montesilvano è stato istituito un Laboratorio Urbano con lo scopo di favorire il confronto tra il gruppo di lavoro del Dipartimento di Architettura, l'Amministrazione comunale, i cittadini, le associazioni e, più in generale, tutti i soggetti interessati ai temi della *Slow Mobility*.

Dopo circa un anno, i primi risultati sono un invito a riflettere su una serie di questioni che troppo spesso vengono assunte acriticamente come dati del problema e che, invece, richiedono una diversa concettualizzazione.

In primo luogo c'è un problema di carattere generale: la definizione dei termini. In Europa, la riflessione sulla *Slow Mobility* è legata alla razionalizzazione/riduzione del traffico ed è sempre strettamente connessa sia al concetto di sostenibilità (ambientale, sociale ed economica), sia alla dimensione ecologica. Pur nell'ambito di una sostanziale convergenza di temi e obiettivi, vi sono molteplici denominazioni: *Soft mobility*, *Sustainable mobility*, *Zero-*

traff mobility, *Mobilité douce*, *Mobilité durable*, *Eco-movilidad*. Ognuna di esse mira a porre in risalto aspetti specifici e questo, evidentemente, non è senza conseguenze, né sotto il profilo teorico, né dal punto di vista della prassi operativa. Anche in Italia si tende a sottolineare come la mobilità ciclopedonale contribuisca in maniera determinante alla riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. È certamente un dato di fatto indubitabile, ma Montesilvano dimostra che esistono vantaggi anche di altra natura: in alcuni orari la bicicletta è più veloce dell'automobile². Ciò significa che l'alternativa alla mobilità tradizionale non comporta solo benefici ambientali ma, a certe condizioni, anche in termini di rapidità di collegamento. Capire quali sono queste condizioni, è un tema di grande interesse per la ricerca.

Vi sono poi alcune questioni giuridiche solo in apparenza irrilevanti. L'idea di *Slow Mobility* è associata alla locomozione a piedi ovvero su «velocipedi [...] con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo». Pare una definizione che non ammette eccezioni e, invece, «sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico [...] la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h»³. Tale ulteriore specifica crea un confine molto labile con quelle biciclette la cui alimentazione, al contrario, non si ferma a 25 km/h che, per il Codice della Strada sono ciclomotori. E quindi non possono circolare sulle piste ciclabili.

Il tessuto urbano di Montesilvano è stato fortemente condizionato dal rapporto con le grandi infrastrutture territoriali (Ferrovia, Strada Statale 16, Autostrada A 14) e urbane (Asse attrezzato). Ed è parte di una storia più generale: quella dell'ingegneria del traffico, sin dal secondo dopoguerra ha veicolato l'idea che per risolvere i problemi della mobilità si dovesse investire solo sulle grandi reti infrastrutturali. Le città italiane hanno dimostrato che non basta. È necessario tornare a riflettere sulle reti minori e, in particolare, su quelle ciclabili. Finora non è stato così. Bisogna invertire la tendenza. Montesilvano ha iniziato a farlo realizzando l'intero tratto della Ciclovía Adriatica e un numero significativo di chilometri di altre piste ciclabili all'interno del comune. Occorre il passo successivo: la costruzione della rete. Il passaggio dalle piste alla rete ciclabile riveste una straordinaria importanza. Solo in questo modo la città può diventare un corpo permeabile all'interno del quale a ognuno è garantita un'accessibilità capillare a tutto il territorio urbano.

Montesilvano è compresa tra la linea di costa, le grandi infrastrutture e il fiume Saline e, a uno sguardo superficiale, appare solo come una figura compatta. Non è così. Lavorare sull'ipotesi che le reti della mobilità ciclabile siano potenziali matrici di un nuovo progetto di suolo che rigenera lo spazio urbano innescando processi di riqualificazione dei contesti attraversati, obbliga a pensare diversamente. A essere più attenti alle specificità. Ad assumere come centrale la nozione di spazio pubblico. Ed è proprio in questo modo che appaiono chiare le potenzialità di alcuni ambiti quali la strada mercato di Corso Umberto I che arriva fino all'inizio della via Vestina, la trasversale pedonale che si crea dal parco San Giovanni Paolo II fino al mare, l'area tra il Municipio e la Stazione ferroviaria, l'area dei grandi alberghi con il Palacongressi e la Multisala, l'area della Stella Maris e di Villa Delfico. Sono tutti spazi che nascondono i segni di un'attesa. È l'attesa di un progetto che attraverso la rete ciclabile sappia concentrarsi sulla possibilità di conferire qualità urbana allo spazio aperto. Non è questa la direzione seguita per la progettazione degli itinerari ciclabili. Infatti, a fronte di una straordinaria produzione di linee guida, i temi affrontati possono essere ricondotti, sostanzialmente, a cinque

ambiti: identificazione della rete, segnaletica, sicurezza, materiali e caratteristiche dimensionali del tracciato. La finalità delle linee guida⁴ sta nel diffondere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto per gli spostamenti casa-lavoro/scuola; nello spiegare quali siano i benefici ambientali, sociali ed economici legati all'utilizzo della bicicletta rispetto alle tradizionali forme di mobilità motorizzata; nel garantire un elevato *standard* di sicurezza riducendo al minimo il rischio di incidenti o qualsiasi altra forma di pericolo per il ciclista; nel definire quale sia la segnaletica più efficace; nell'individuare gli *standard* geometrici delle varie tipologie di tracciato. Com'è ovvio, sono tutte indicazioni di grande interesse; molte addirittura indispensabili che, però, restano legate a una rete ciclabile astratta, priva di riferimenti alle specificità dei luoghi che attraversano. È bene ricordare che la pista ciclabile non è una piccola autostrada che, per sua natura, «propone un effetto di "extraterritorialità"» in cui «la monofunzionalità (collegare un luogo all'altro), la specializzazione (spazio riservato al movimento dei veicoli) e la velocità escludono relazioni funzionali con il territorio circostante»⁵. Di qui l'utilità di uno specifico dossier per la comparazione delle linee guida al fine di identificare gli indirizzi di progetto più adatti alla valorizzazione dello spazio pubblico, alla rigenerazione urbana e al rapporto con le diverse tipologie di contesti attraversati del territorio urbano di Montesilvano⁶.

Un altro argomento di grande interesse che, invece, è spesso ai margini del dibattito riguarda la sostenibilità delle modalità costruttive delle piste ciclabili. Talvolta sembra che sia sufficiente realizzare quanti più chilometri possibili per esser certi di aver ottenuto un risultato sostenibile. L'ottica quantitativa è solo un primo, indispensabile, passo. Che, però, non è sufficiente. Occorre concentrarsi anche sulla sostenibilità dei materiali e sulle funzioni che può svolgere una pista oltre a quella di supporto per la mobilità ciclistica. Fra i tanti, solo un esempio per chiarire meglio il concetto. In prossimità di spazi verdi si dovrebbero utilizzare solo materiali permeabili per la realizzazione della pista ciclabile in modo tale da ottenere due risultati positivi: consentire un rapido deflusso delle acque e non contribuire all'impermeabilizzazione del suolo.

Approvato nel 2012, il *Climate Adaptation Plan* ha come obiettivo quello di rendere Copenhagen la prima capitale *carbon neutral* entro il 2025. All'interno del piano sono previste una molteplicità di azioni, tra cui anche interventi integrati sulla mobilità e sulla raccolta delle acque di prima pioggia su terreni pubblici e privati. Una delle strategie è denominata *The Copenhagenize Current - Stormwater Management and Cycle Tracks*⁷ che consiste nel creare, al di sotto di una parte della rete ciclabile, cisterne di scolo delle acque meteoriche così da raccogliere dai quartieri più esposti alle inondazioni e convogliarle verso il fiume. Sono canali in calcestruzzo prefabbricato con una copertura composta da pannelli modulari leggeri in modo tale da permettere sia una veloce installazione sia una rapida manutenzione. Accanto a questi accorgimenti vi sono anche delle griglie di scolo tanto dal lato del marciapiede quanto da quello della strada per consentire il drenaggio dell'acqua bloccando, al contempo, il passaggio di detriti. Un'altra azione prevista dal piano definisce un nuovo modo integrare l'acqua in ambito urbano relativamente agli aspetti idraulici, biologici e sociali. L'idea è realizzare delle aree verdi di accumulo idrico trattenendo l'acqua delle precipitazioni per incanalarla verso l'esterno della città o per utilizzarla, grazie a serbatoi sotterranei per l'irrigazione.

Sono queste le prospettive che la ricerca intende perseguire anche per Montesilvano. E sulle quali, con ogni probabilità, bisognerebbe riflettere maggiormente al fine di ampliare lo sguardo sulle politiche per una mobilità ciclistica ancora troppo di settore.

1. La collaborazione interistituzionale tra il Dipartimento di Architettura di Pescara e il Comune di Montesilvano, coerentemente con il Protocollo d'intesa prevede una durata biennale (2017/2018) e ha come tema il rapporto tra *Slow mobility* e reti ciclopedonali. Gruppo di ricerca: Responsabile scientifico - Prof. Paolo Fusero; Coordinamento scientifico - Prof. Antonio Alberto Clemente; Borsisti - Arch.tti Giulio Girasante, Paolo Chiavaroli, Nausica Maiorano; Collaboratori - Arch. Paride Taurino, Ing. Francesco Rossi, Ing. Cristina Affatato, Giuseppe Leone, Pierluigi Petaccia, Giuseppe D'Abbraccio.

La collaborazione Comune-Università

Francesco Maragno

Montesilvano è un Comune della provincia di Pescara che, con i suoi oltre 54.000 abitanti, è diventata la terza città d'Abruzzo. La crescita di Montesilvano negli anni è stata sicuramente favorita dalla locale stazione ferroviaria che da un lato ha dato un importante impulso all'economia locale, facendola primeggiare tra la fine dell'Ottocento e gli inizi del Novecento nella produzione e commercializzazione anche all'estero di uve, dall'altro ha convinto la popolazione dell'antico Borgo di Montesilvano ad urbanizzare la fascia costiera. Nel XXI secolo Montesilvano si presenta con una vocazione prevalentemente turistica, forte di un'area alberghiera ubicata nella riviera nord, dotata di oltre cinquemila posti letto ed un polo congressuale tra i più grandi del centro sud progettato da Aldo Rossi. Determinante è inoltre la sua felice posizione geografica che beneficia della vicinanza dell'uscita autostradale A14 ed un aeroporto, collegato con le principali città europee, a circa 10 km di distanza. Interessante, perché oggetto di un progetto di riqualificazione, è anche la presenza di una imponente colonia fascista, la Stella Maris, dall'originale forma di aeroplano, progettata dall'architetto Francesco Leoni nel 1939.

La naturale prevalenza dell'economia locale di Montesilvano nel terziario avanzato, anche se frutto di un'evoluzione dei tempi oltre che di una vocazione territoriale che si è andata negli anni definendosi, ha messo in luce una serie di opportunità che a mio parere sono state sottovalutate negli anni addietro. Per esempio la valorizzazione dell'antico Borgo nella parte collinare della Città e l'attenzione particolare verso la ricerca della mobilità sostenibile. Due aspetti di fondamentale importanza che potrebbero incidere significativamente nelle strategie urbane (e non solo) future di Montesilvano. È un'epoca questa nella quale si fa un gran parlare di una volontà di ritorno all'umanesimo e l'idea di rimettere l'uomo al centro delle suddette progettualità, ma anche al centro della politica, mi stimola molto. Sono sempre più convinto che la qualità della vita cittadina debba necessariamente misurarsi attraverso la capacità delle amministrazioni locali di saper progettare e realizzare luoghi in cui al centro dell'interesse

vi sia l'individuo, la famiglia, i bambini.

Ovviamente per poter conseguire nel miglior modo possibile tali obiettivi, determinante è stato il rapporto di collaborazione, a partire dal 2016, con l'Università d'Annunzio Chieti-Pescara ed in particolare con il Dipartimento di Architettura con il quale abbiamo sottoscritto una convenzione. Alla base del documento che abbiamo voluto fortemente, c'è la necessità di sviluppare progetti specifici verso queste direzioni:

- Reti ciclopeditone e *Slow Mobility*;
- Reti fluviali ed ambientali.

Montesilvano è attraversata da un tracciato di pista ciclabile che rientra nel progetto *Bike to Coast* di respiro regionale e che prevede l'attraversamento di tutti i comuni abruzzesi rivieraschi. Nel caso specifico della mia Città, abbiamo in cantiere di implementare la pista ciclabile, a cui appena sopra si accennava, con un ulteriore progetto che prevede l'attraversamento e la valorizzazione di un ex tracciato ferroviario e del fiume Saline. Quest'ultimo è sicuramente un'importante risorsa che si intende recuperare non tanto e non solo per la sua importanza storica (era un porto romano da cui partivano navi piene di anfore vinarie di ceramica del tipo adriatico a fondo piatto), quanto per il fatto che è un fiume con forte potenzialità, essendo un ecosistema ricco di fauna, flora e fauna in cui sono presenti anche specie protette.

Attraverso il Protocollo, il Dipartimento di Architettura ed il Comune hanno modo di attivare una serie di attività quali:

- svolgimento in partenariato di attività di reperimento dati;
- trasferimento delle conoscenze e dei risultati dei dati a supporto dei processi decisionali e di programmazione strategica del Comune;
- promozione di attività culturali e formative;
- svolgimento di iniziative rivolte alla disseminazione pubblica dei risultati ottenuti.

A ben vedere il valore aggiunto di questa forma di collaborazione tra la politica ed il mondo della conoscenza vuole affermare un concetto in cui credo e cioè che sarebbe troppo riduttivo pensare al capitale umano come a qualcosa di meramente puntillistico in cui la conoscenza è confinata gelosamente in seno ad ognuna delle professionalità che lavora in Comune. Il vero valore aggiunto ritengo che invece possa essere proprio il confronto virtuoso ed integrato di risorse interne ed esterne; l'apertura

2. La distanza dalla Stazione Centrale di Pescara a quella di Montesilvano misura poco più di 7 km. Tre le possibili strade parallele (della stessa lunghezza) per andare dall'una all'altra: lungomare, ex Strada Statale 16 e Strada parco. Quest'ultima è a destinazione esclusivamente ciclopeditone. Negli orari di ingresso e di uscita dalle scuole i tempi di percorrenza medi in automobile del lungomare e della ex SS 16 sono di gran lunga superiori a quelli della Strada parco in bicicletta.
3. Art. 50 comma 1 "Nuovo codice della strada", Dlgs 30 aprile 1992 n. 285 smi
4. Analogo discorso potrebbe essere fatto per la normativa di settore cui la ricerca dedica uno specifico dossier.
5. Nico Ventura, *Lo spazio del moto Disegno e progetto*, Laterza, Bari-Roma 1996, p. 86.
6. Anche in relazione alle reti ciclabili già realizzate, o in via di realizzazione, si è ritenuto di prendere in considerazione solo quei casi studio che, con riferimento ad alcuni criteri di analisi (contesto, sostenibilità, sicurezza, riuso, intermodalità, velostazioni, manutenzione, connessione, attrezzature e servizi), possano rappresentare buone pratiche per Montesilvano.
7. <http://www.copenhagengize.com/2015/03/the-copenhagengize-current-stormwater.html>

urbanistica

INFORMAZIONI



Sardinia Grand Tour, *Il sistema di mobilità ciclistica della Sardegna*