il giornale dell'ARCHITETTURA.com
MAGAZINE LIBERO E INDIPENDENTE SULLE CULTURE DEL PROGETTO E DELLA CITTÀ



Reti infrastrutturali e ciclabilità, occasione per ricucire i territori

Intersezioni tra autostrada, ferrovia e ciclabile nei pressi dell'area Expo di Milano

I processi virtuosi della mobilità lenta: lo stato dell'arte in un confronto tra Italia e casi europei

Le politiche europee per lo sviluppo delle relazioni tra le città hanno portato a **consolidare una rete di infrastrutture "lunghe e veloci", costituite principalmente da autostrade e ferrovie**, veri e propri "corridoi" che attraversano l'intero continente e che collegano Rotterdam a Genova, Amburgo a Palermo oppure Lisbona a Kiev.
Insieme a queste infrastrutture, principalmente legate alla mobilità di persone e merci, **si stanno affermando analoghe reti che non solo consentono collegamenti di lunga distanza ma innervano il territorio in modo lento e diffuso**, riscoprendo i percorsi che hanno costruito nei secoli la geografia, l'economia, la stessa storia dell'Europa. Itinerari che si sviluppano lungo i fiumi, attraverso le dorsali montane e le valli, ma anche lungo importanti infrastrutture come canali, acquedotti e ferrovie storiche che innervano l'intero territorio.
Il tema della **ciclabilità dei territori** inizia così finalmente a trovare, anche in Italia, lo spazio che merita e alcuni grandi itinerari, in qualche caso già individuati **a livello europeo** come **le dorsali Eurovelo** che attraversano l'intero continente, si stanno poco alla volta realizzando.

Attraverso i passi alpini, lungo tracciati storici come **le vie Francigene e l'Appia**, sulle sponde dei fiumi e delle infrastrutture idrauliche come il **Naviglio Grande** e il **canale Cavour**, nelle terre attraversate dall'**Acquedotto Pugliese**, oppure **sul sedime di ferrovie e strade non più utilizzate**, si sviluppano oggi percorsi per la mobilità lenta che rispondono ad una domanda sempre più crescente e che può alimentare una **nuova economia turistica** e, di conseguenza, un **virtuoso processo di qualificazione diffusa** dei territori.

Tuttavia, anche se molti itinerari risultano già ben percorribili, ancora **molto lavoro resta da fare per migliorare la loro effettiva accessibilità**, soprattutto promuovendo i collegamenti intermodali da e verso i nodi principali delle infrastrutture come stazioni, caselli autostradali, aree di servizio, borghi e città posti lungo le vie di comunicazione; in particolare per quelli che sono in comune tra le reti lunghe e veloci e quelle corte e lente. Infatti l'Italia è così fittamente innervata da autostrade e da una rete ferroviaria molto diffusa, da garantire un'accessibilità ottimale per la quasi totalità del territorio. **Sembra** però ancora **mancare, quasi del tutto, l'idea che le reti infrastrutturali e i nodi territoriali debbano essere tra loro connessi in modo ottimale, anche attraverso collegamenti ciclabili.** Su questi temi, è attivo dal 2016 l'**Osservatorio "E-scapes"** che tratta proprio dei territori attraversati dai percorsi lenti, con attenzione ai nodi d'interscambio tra le varie reti esistenti, per promuovere migliori collegamenti di ricucitura tra borghi, città e paesaggi.

Un'accessibilità che dev'essere intesa non soltanto per rispondere ad una domanda turistica, ma anche ad un'esigenza imprescindibile di mobilità più efficiente e sostenibile. **Il turismo può svolgere un importante ruolo come catalizzatore ma non può essere il solo motivo per attuare i progetti.** Anche luoghi marginali, dove le reti esistenti vengono progressivamente chiuse per la mancanza di traffico, in realtà dovrebbero essere mantenute, anche per assicurare la fruibilità di tipo turistico. Casi che sembravano destinati alla dismissione (tra tutti quello della linea Bolzano-Merano-Malles) dovrebbero essere esempi di successo anche per altri contesti: la **Aosta-Pré Saint Didier**, la **Santhià-Arona**, la **Chivasso-Asti**, la **Bari-Matera**, solo per citarne alcuni.

La ciclabilità non va tuttavia intesa solo come opportunità di sviluppo per i territori già vocati al turismo. Deve piuttosto essere considerata come uno **strumento per facilitare la mobilità delle persone** in generale, in tutti i contesti territoriali complessi come quelli italiani: **migliorando le connessioni tra periferia e centro, tra le città medie e anche piccole, nelle corone periferiche che circondano le città, lungo le infrastrutture affiancandone**

il tracciato e integrandolo, nei territori di margine e di frangia, anche nelle aree interne del Paese.

In questo senso, **il caso della Ruhr è esemplare**: una regione industriale, fortemente innervata dalle infrastrutture, dove la ciclabilità è diventato fondamentale nella strategia di riqualificazione dell'intero territorio. Sono stati realizzati percorsi lungo i canali industriali e i fiumi, per collegare a fini turistici monumenti dell'archeologia industriale (Industrial Heritage Route, un vero e proprio *network* di rilevanza europea, ancora poco presente in Italia), un'autostrada ciclabile per collegare al meglio le città di Duisburg a Essen (già operativo, in estensione fino ad Hamm). Un caso virtuoso che potrebbe ispirare **un grande progetto di parco esteso all'intero territorio compreso tra i due grandi poli di Torino e Milano**, mettendo in valore un ambiente dove convivono attività industriali, natura, paesaggi agrari e luoghi tutelati dall'Unesco, infrastrutture, città e paesaggi anche degradati ma che conservano straordinarie potenzialità di sviluppo. Basti pensare al **territorio cha va dal Lago Maggiore al Po, lungo il Ticino, con l'aeroporto di Malpensa**: ormai ben collegato con il centro di Milano attraverso la ferrovia, potrebbe allo stesso modo dare una perfetta accessibilità, anche turistica, ad un comparto turistico di grandissimo interesse. A pochi chilometri dall'*hub*, nodo della mobilità veloce, troviamo infatti lo straordinario paesaggio rappresentato dalle reti lente che si sviluppano lungo il fiume e il sistema idraulico del Naviglio Grande, del Canale Villoresi, delle centrali idroelettriche che ben s'integrano con il paesaggio naturale del fiume. Il borgo di Tornavento, posto sul margine del terrazzo fluviale del Ticino, con un affaccio perfetto sul fiume e non lontano dal nuovo ostello e museo della diga di Panperduto, potrebbe così diventare una porta di accesso a un paesaggio perfettamente integrato con lo scalo aeroportuale: **un nodo di una rete turistica e della mobilità lenta che permetterebbe una connessione multimodale ideale e di grandissimo interesse non solo per i turisti tra aereo, treno, automobile, bicicletta.**

Immagine di copertina: intersezioni tra autostrada, ferrovia e ciclabile nei pressi dell'area Expo di Milano

Autore

Andrea Rolando

Docente ordinario al Politecnico di Milano, presso il Dipartimento di Studi Architettura e Studi

Urbani, dove svolge attività di ricerca nel campo dell'analisi e rappresentazione dei sistemi urbani e territoriali complessi. Le attività di ricerca recenti riguardano in particolare la regione compresa tra le città di Torino e Milano,
dove le reti delle infrastrutture lunghe e veloci della mobilità possono essere integrate con quelle lente che caratterizzano il paesaggio tra Alpi e Po, anche attraverso sviluppi innovativi delle reti immateriali della cultura e delle ICTs, che svolgono un ruolo determinante come driver di qualità territoriale. Fa parte dell'Alta Scuola dei Politecnici di Torino e Milano e tiene un corso di Architettura e Turismo presso l'Università di Milano Bicocca