

La riscrittura della città contemporanea: tra spazi di lavoro e ciclabilità

di Samuel Fattorelli

Il workshop propone un'esperienza di ricerca su un caso studio nel territorio della città metropolitana di Venezia. Il modulo è integrato nel quadro della ricerca dottorale che si occupa di studiare la riscrittura della città contemporanea in riferimento alle attività di ciclogistica, comprendendo la trasformazione degli spazi di movimento della strada e degli spazi di lavoro, in connessione ad altre pratiche collettive e forme di servizi legati alla ciclabilità e la mobilità attiva. Il workshop indaga la riscrittura degli spazi di lavoro dismessi o sottoutilizzati in chiave di uso condiviso a partire dall'introduzione di attività e servizi connessi all'uso della bicicletta. L'ipotesi di ricerca avanzata vede nelle diverse forme di ciclismo compresenti, sia quello urbano pendolare, sia vacanziero ed esplorativo, sia quello connesso alla logistica e alla distribuzione di merci, l'occasione per riattivare e riciclare gli spazi precedentemente utilizzati da altre economie, soggetti e mezzi. Spazi come quelli nati a supporto di piccole produzioni artigianali e magazzini per il deposito di merci, divenuti obsoleti per le contemporanee forme di logistica, particolarmente presenti negli ambiti intermedi tra il centro urbano e i luoghi della produzione sorti durante il 900 tra Mestre e Marghera, un territorio in transizione che si confronta con il suo passato produttivo (Nicoletto, 2021). Sono spazi oggi dismessi in ragione delle contemporanee forme di logistica, che richiedono sempre più spazi specializzati, spesso generati da formule ripetute secondo protocolli internazionali, delle zone tecnologiche (Easterling, 2014) che costituiscono nodi di una rete di operational landscapes sempre più connessi alla scala globale (Brenner e Katsikis, 2020). Il workshop prevede il coinvolgimento di ricercatori impegnati nello studio del progetto urbanistico nella riscrittura della città e del territorio contemporaneo, oltre a professionisti attivi in ricerche riguardanti la ciclabilità e la connessione di questa con altre questioni urbane quali la rigenerazione di spazi pubblici per la mobilità attiva, come le ciclofficine e le velostazioni che contribuiscono a costruire "capitale sociale ed economico" dal basso (Fabian et al., 2015), o l'accessibilità per il turismo slow per la valorizzazione di attività produttive legate alle filiere agroalimentari.

Inoltre, sarà occasione per interagire con soggetti attivi sul territorio: una ciclofficina insediata in uno spazio industriale dismesso; l'azienda partner della ricerca di dottorato attiva nella realizzazione di servizi di ciclogistica, un'associazione di promozione sociale che si occupa di re-immaginare la mobilità attiva e la ciclabilità urbana, promuovendo l'uso della bicicletta in chiave ricreativa e come mezzo quotidiano; un progettista che si occupa della pianificazione della mobilità sostenibile esperto nella rigenerazione degli spazi pubblici accessibili.

Le esperienze presentate durante il modulo sono iniziative emerse in risposta alle necessità e ai bisogni dei soggetti territoriali saranno utilizzate come propulsori di trasformazione (Munarini & Tosi, 2019), queste verranno prese a riferimento per esplorare progettualmente una visione per il caso studio scelto attraverso mappature e diagrammi strategici per ipotizzare azioni trasformative, che si appoggeranno alle micro-storie raccolte durante il laboratorio. L'orizzonte di riferimento della ricerca si colloca nel riconoscere allo spazio di movimento della strada, un ruolo cruciale per studiare e interpretare la città e il territorio (Secchi, 1989). Viene considerato come la specializzazione dello spazio per l'uso automobilistico abbia ridotto una consistente parte del patrimonio pubblico degli spazi aperti a divenire spazio tecnico a misura di transito o parcheggio di mezzi pesanti, ingombranti e inquinanti, producendo un peggioramento della qualità della vita urbana (Bozzuto et al., 2021). Analizzando il panorama nazionale emerge, nonostante si registrino considerevoli abbassamenti del livello di inquinanti, come PM10 e NOx grazie al rinnovamento del parco veicolare, come il settore dei trasporti rimanga uno dei principali responsabili del continuo incremento della CO2. Il costante aumento è dovuto alla presenza predominante degli autoveicoli nelle strade, specialmente nelle Città Metropolitane, dove il traffico automobilistico contribuisce all'emissione di inquinanti tra il 58% e il 78% rispetto alle emissioni totali dei trasporti (Report MobilitAria, 2022). Un ulteriore dato importante da

considerare è il numero di autoveicoli in Italia, ovvero 675 autovetture per milione di abitanti, ben oltre la media UE, in 5^a posizione e in costante crescita (EUROSTAT, 2021). Oltre all'occupazione della strada durante il tempo di movimento, i veicoli per 23 ore al giorno stazionano parcheggiati. Biciclette e cargo bike sono, invece, mezzi di trasporto con un basso impatto in termini di occupazione di spazio stradale, sono molto flessibili nel trovare il percorso per raggiungere i punti di carico o scarico e costituiscono un'efficace alternativa per la logistica urbana leggera nelle città europee di medie e grandi dimensioni dove vengono svolti spostamenti per la maggior parte inferiori ai 5 km (Wrighton & Reiter, 2016). A partire dalle riflessioni sullo spazio della strada la il workshop lavorerà nel tentare di coinvolgere gli spazi connessi alla mobilità attiva e a servizio dei ciclisti, come le ciclofficine e le velostazioni in prossimità delle stazioni ferroviarie, che ospitano servizi per cicloturisti o per i pendolari in bicicletta per gli spostamenti casa-studio o casa-lavoro, o i micro hub logistici di quartiere per la raccolta o la distribuzione di merci in cargo bike. Questi spazi sono ambito di sperimentazioni e innovazioni a supporto delle pratiche urbane collettive, che rispondono ai bisogni di accessibilità, mobilità attiva, connessione e inclusione (Munarin & Velo, 2022) che sorgono sulla base di principi di equità, giustizia sociale e di consapevolezza ecologica, che possono essere intesi come "infrastrutture multitasking" (Rappaport, 2022). Esempi di questo tipo sono diffusi in diverse città europee, dove la presenza di micro-hub di quartiere promuove l'innovazione sociale, un diverso uso dei parcheggi su strada e la rigenerazione di edifici in disuso, come negozi nei piani terra sfitti o spazi aperti abbandonati. In questi casi i progetti implementati incentivano sistemi alternativi per la mobilità urbana e introducono servizi di prossimità dal rilevante valore socio-spaziale, integrando modalità di spostamento già sostenibili per un'alternativa radicale all'uso dell'auto privata (Pucci, 2023).

Focus del workshop sarà occuparsi nello specifico degli spazi di lavoro per la ciclogistica, come i magazzini di organizzazione e gestione delle merci possono essere riorganizzati in centri diffusi per la distribuzione e il consolidamento di merci in cargo bike, anche attraverso depositi mobili, posizionati in base al bacino di utenza, diffusi o meno nei quartieri, talvolta connessi ad altri mezzi di trasporto, che ospitano o meno altri usi e funzioni (Staricco & Brovarone, 2016).

Le attività di re-immaginazione e di visioning previste dal modulo per il caso studio individuato in via della Pila 19 a Marghera esploreranno strategie e soluzioni progettuali che tengano assieme diverse forme di ciclabilità tra turismo, attività di servizi logistici urbani e mobilità attiva a partire dall'analisi del territorio.

Verrà studiata la dotazione di percorsi su sede dedicata o promiscua per l'accessibilità ciclabile in connessione alle centralità urbane e alle ciclovie che collegano Venezia ai principali itinerari del turismo slow, come l'asse Monaco-Venezia, l'Adria bike e gli itinerari regionali, grandi infrastrutture alla scala territoriale che tuttavia in Italia faticano a essere integrate ai contesti urbani.

Per riconoscere e implementare nuovi cicli di "produzione dal basso" la ricerca si appoggerà alla prossimità delle infrastrutture del trasporto pubblico (Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale e linee dell'alta velocità), alla presenza di numerosi spazi in disuso, ai servizi per ciclisti esistenti e altre attività di innovazione sociale in confronto alla pianificazione metropolitana (Piano Urbano della Mobilità Sostenibile e Piano della Logistica Sostenibile), regionale (Piano Regionale della Mobilità Ciclistica) e le strategie nazionali (Piano Generale della Mobilità Ciclistica 2022-2024).

Attività di massima

	Strumenti	Attività	Soggetti coinvolti
1	Fonti: cartografia e documenti in rete, città contemporanea e riscrittura	Introduzione alla ricerca, distribuzione materiali di base, uso delle fonti documentarie. Presentazione delle mappature e scelta dell'area studio. Introduzione alla	intervento di Luca Nicoletto

		ricerca sul campo, formazione alla ricerca etnografica per condurre interviste e raccontare microstorie. Preparazione interviste semi-strutturate	
2	Field study / Analisi dati	Sopralluogo presso l'area di studio. Raccolta di interviste. Lavoro in aula per gruppi con restituzione delle interviste	Intervento di Stefano Munarin, incontro in situ con responsabili della ciclofficina, della associazione Velostazione
3	Field study / Elaborazione dati	Sopralluogo presso l'area di studio. Lavoro in aula per gruppi con restituzione mappature ed esplorazioni progettuali	Da confermare
4	Descrivere / Interpretare	Lavoro in aula per gruppi. Presentazione ricerche riguardanti il rapporto tra la mobilità attiva e turismo slow con le filiere produttive locali.	Intervento di Luca Velo, partecipazione di professori o esperti per feedback in itinere (da confermare)
5	Output della ricerca	Restituzione: lavoro di gruppo in aula e presentazione finale. Raccolta di feedback dei soggetti coinvolti durante le giornate di laboratorio.	Partecipazione di ricercatori, professori o esperti incontrati durante il workshop per feedback (da confermare)

Breve bibliografia:

Bozzuto P., Fabian L., Gandolfi P., Munarin S., & Velo L. (2021), "Ripensando il codice della strada: Reti e nodi per favorire l'intermodalità e la mobilità attiva", in A. Coppola et. al. (a cura di), Ricomporre i divari: Polemiche e progetti territoriali contro le disuguaglianze e per la transizione ecologica, Il Mulino, pp. 301-309.

Brenner N., Katsikis N. (2020), "Operational Landscapes: Hinterlands of the Capitalocene" in AD Architectural Design, n.90(1), pp. 22-31.

Easterling K. (2019), Lo spazio in cui ci muoviamo. L'infrastruttura come sistema operativo (A. Migliori, trad. Extrastatecraft. The Power of Infrastructure Space, 1^a ed. 2014), Treccani.

Fabian L., Munarin S., & Donadoni E. (2015). Re-cycle Veneto. Aracne.

KYOTO CLUB & CNR-IIA (2022), 5° Rapporto MobilitAria 2022: Mobilità urbana, emissioni di gas serra e qualità dell'aria nelle 14 Città Metropolitane. Politiche Europee, PNRR e Piani Urbani di Mobilità Sostenibile per muoversi verso un futuro a zero emissioni.

Munarin S., & Tosi M. C. (2019), "Tra servizi ecosistemici e mobilità attiva: Gli standard come progetto di suolo", in M. Baioni & Laboratorio standard (a cura di), Diritti in città: Gli standard urbanistici in Italia dal 1968 a oggi, Donzelli, pp. 31-42.

Munarin S., & Velo L. (2022), "Walkability: Il progetto di suolo come progetto di mobilità", TERRITORIO, n.99, pp. 25-31.

Nicoletto L. (2021). "Un atlante del cambiamento tra Mestre e Marghera: Forme di inerzia", in M. C. Tosi & C. Faraone (a cura di), Città e lavoro: Spazi, attori e pratiche della transizione tra Mestre e Marghera, Quodlibet, pp. 32-43.

Coppola P., Pucci P., & Pirlo G. (a cura di) (2023), Ottavo Rapporto sulle città. Mobilità & città: Verso una post-car city, Urb@nit. Centro nazionale di studi per le politiche dell'abitare, Il Mulino.
Rappaport N. (2022), "Broken distribution logistics inspire a shorter ecological supply chain", in C. Boano & C. Bianchetti (a cura di), Lifelines: Politics, ethics, and the affective economy of inhabiting, Jovis, pp. 32-43.

Secchi B. (1989), "Lo spessore della strada", in Casabella, n.553-554, pp. 38-41.

Staricco L., & Brovarone, E. V. (2016), "The spatial dimension of cycle logistics", TeMA - Journal of Land Use, Mobility and Environment, n.9(2), pp. 173–190.

Wrighton S., & Reiter K. (2016), "CycleLogistics – Moving Europe Forward!", in Transportation Research Procedia, n.12, pp. 950-958.

Breve sitografia:

Key figures on European transport: 2022 edition, Eurostat <https://ec.europa.eu/eurostat/>

Periodo

2-8 settembre.

Contesto della ricerca

Il workshop prevede una parte di lavoro presso le sedi universitarie, verranno messi a disposizione spazi per il lavoro di gruppo per le attività di desk research sulle fonti bibliografiche, la formazione propedeutica alle attività sul campo e le sessioni di lavoro di gruppo con gli ospiti invitati. La ricerca sul campo verrà svolta con sopralluoghi e incontri con soggetti coinvolti per il caso studio a Mestre e Marghera.

Soggetti / istituzioni terze coinvolte nell'attività

- il partner aziendale della ricerca di dottorato
- una ciclofficina di Mestre
- La Velostazione Venezia (associazione di promozione sociale)
- un progettista della mobilità sostenibile esperto di rigenerazione urbana
- la direzione Mobilità e Traffico del Comune di Venezia.

Dati / informazioni che verranno raccolti ed elaborati

Il workshop mira a esplorare strategie e soluzioni progettuali attraverso mappature e diagrammi strategici per ipotizzare delle azioni trasformative per un'area studio tra Mestre e Marghera, che si appoggeranno alle micro-storie raccolte per il caso studio in connesse al turismo slow in bicicletta e alle pratiche quotidiane di ciclologistica. L'ipotesi di lavoro avrà come focus un'area in via della Pila a Marghera.

Numero di studenti magistrali ammessi al modulo

minimo 3, massimo 6 persone

Competenze richieste

- CAD, GIS, Photoshop, Illustrator, InDesign per disegni, schemi concettuali e mappature;
- propensione al lavoro di gruppo e alla co-progettazione;
- propensione all'interazione con soggetti con diversi background professionali;
- è caldamente consigliato un portfolio con una selezione di disegni e una breve presentazione che motivi l'interesse sul tema e descriva le conoscenze o le esperienze pregresse (max 500 caratteri – 5 MB).

Informazioni e contatti

sfattorelli@iuav.it