

42°20'18.0"N 14°25'07.1"E

Mobilità come paesaggio

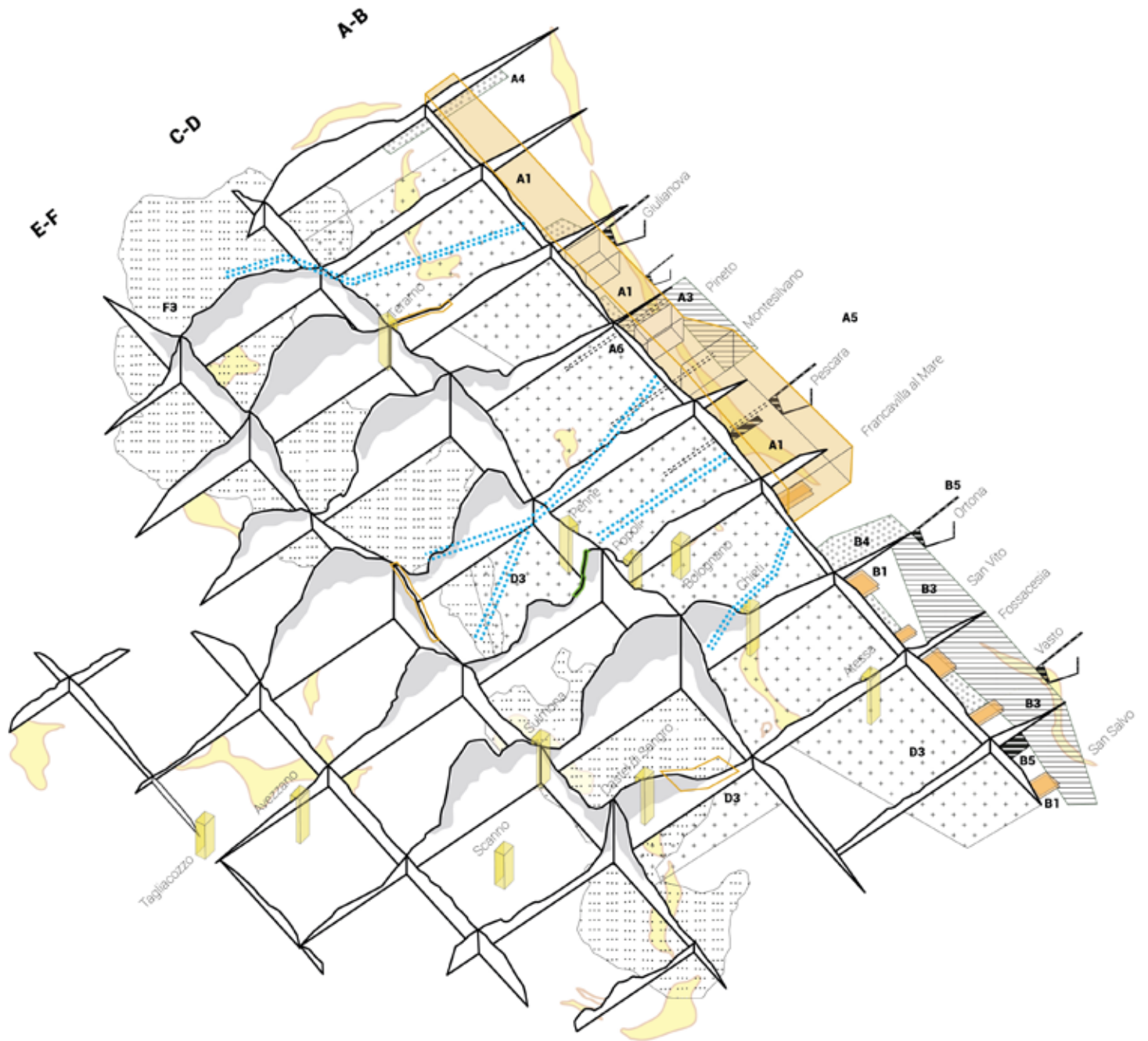
Reti ciclabili in Abruzzo: Bike to coast

#green/blue
#slow infrastructures
#resilience
#landscape

testo di/text by Maura Mantelli

Mobility as a landscape. Cycle Networks in Abruzzo: Bike to coast A place can represent a meeting point between different realities, human, spatial, economic and political. A place can constitute a living space, but also an economic engine and often identifies the development of dialogue processes between the different parts of the city. The coast of the Trabocchi - or Via Verde - is an environmental infrastructure extended about 40 km in the Abruzzo coastal area between Ortona and Vasto Marina in the Province of Chieti. Since 2005, the abandoned railway areas have represented an opportunity for this territory to connect a coastal area, which holds a large heritage of identity resources consisting of the presence of regional natural reserves, sites of community interest, as well as archaeological areas. The Via Verde is therefore a great opportunity for landscape enhancement that is triggered starting from the creation of an environmental connection for pedestrians and cyclists, for slow mobility (1), to rediscover that territory once exclusive and fragmented by the old railway track. It is a slow infrastructure that represents a great opportunity to reconnect the social, natural and cultural heritage of the area. A device necessary for the prevention of anthropic and environmental risk, capable of promoting the narration of the landscape through the development of sustainable tourism. It is an infrastructure for devel-

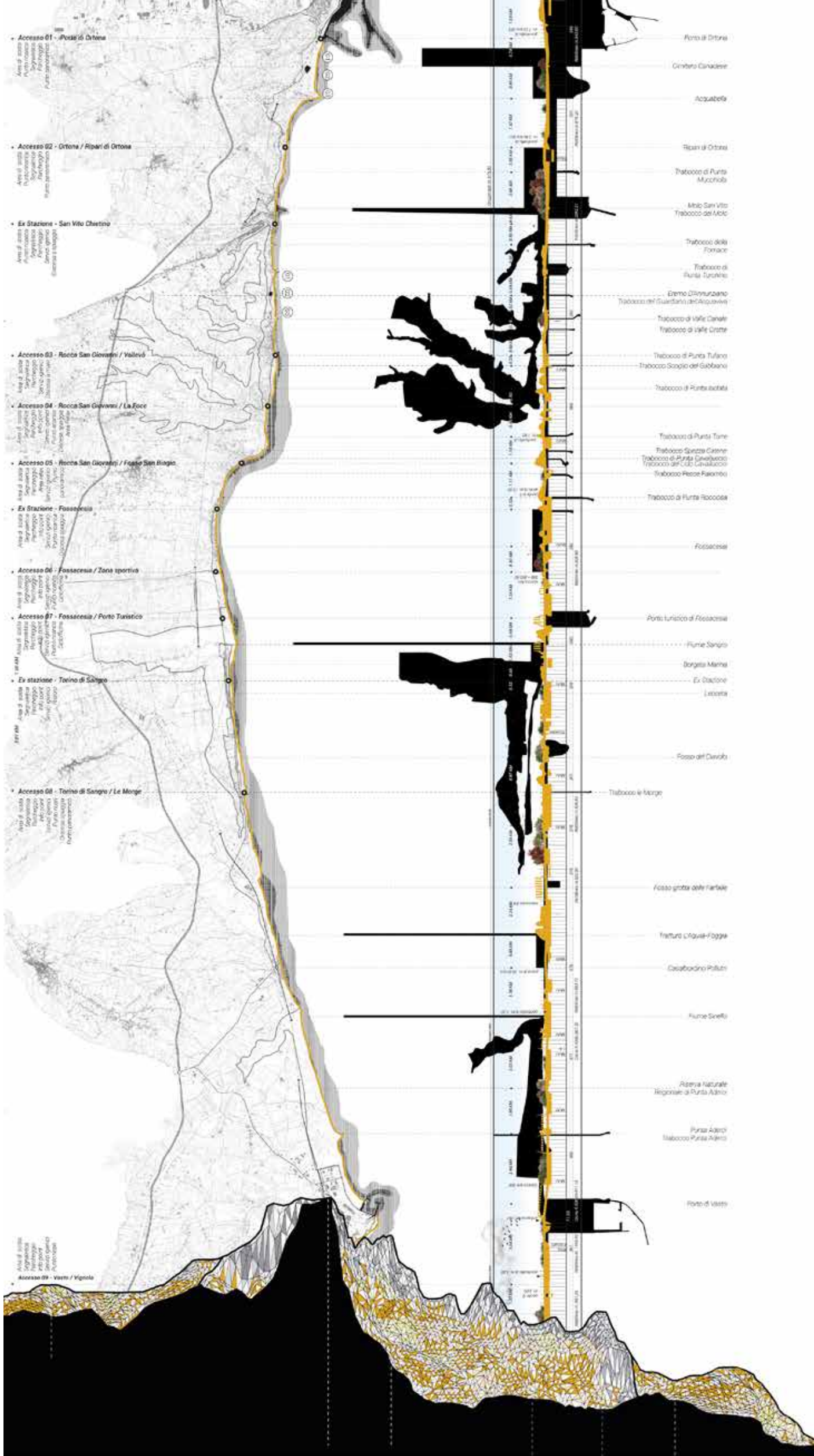
Un luogo può rappresentare un punto di incontro tra diverse realtà, umane, spaziali, economiche e politiche. Un luogo può costituire uno spazio di vita, ma anche un motore economico e spesso identifica lo svilupparsi di processi di dialogo tra le diverse parti della città. La costa dei trabocchi - o Via Verde - è una infrastruttura ambientale estesa circa 40 km nell'ambito costiero abruzzese compresa tra Ortona e Vasto Marina in Provincia di Chieti. Dal 2005 le aree ferroviarie dismesse rappresentano per questo territorio una opportunità per connettere un ambito litoraneo, detentore di un grande patrimonio di risorse identitarie costituito dalla presenza di riserve naturali regionali, siti di interesse comunitario, nonché aree archeologiche. La Via Verde pertanto è una grande occasione di valorizzazione paesaggistica che si innesca a partire dalla realizzazione di una connessione ambientale per pedoni e ciclisti, per la mobilità lenta (slow mobility, 1), per riscoprire quel territorio una volta esclusivo e frammentato dal vecchio tracciato ferroviario. Si tratta di un'infrastruttura lenta che rappresenta una grande occasione di riconnettere il patrimonio sociale, naturale e culturale del territorio. Un dispositivo necessario per la prevenzione del rischio antropico e ambientale, in grado di favorire la narrazione del paesaggio attraverso lo sviluppo del turismo sostenibile. È un'infrastruttura per lo sviluppo, ma verde e blu. Un'infrastruttura in grado di reinventarsi continuamente. Le piste ciclabili, possono creare e generare economie solo se connesse al territorio. Il progetto della Via Verde della costa dei Trabocchi è un progetto già finanziato. Prevede la realizzazione di opere minime e funzionali al solo attraversamento delle aree interessate ignorando totalmente il contesto di riferimento. Questa Tesi di Laurea si riferisce all'intera costa teatina, con un focus specifico nel tratto che va da Ortona e San Vito Chietino in cui si ritrovano alcuni elementi del sistema costiero: La città consolidata, area a spiccata valenza naturalistica e agricola, aree produttive, ambienti di foce. Il progetto indaga, insieme al tracciato, alcuni dispositivi che prima erano legati al vecchio percorso ferroviario. Questi dispositivi costituiscono gli elementi di maggiore interesse per lo sviluppo dell'area. Il progetto proposto mira a rendere i collegamenti ciclabili che attraversano questo tratto di costa abruzzese, dei sistemi inclusivi. Matrici territoriali (2) in grado di integrarsi con le aree e i territori attraversati. Il progetto approvato, già finanziato e appaltato, non risponde a queste prerogative e si limita a introdurre un corridoio ciclabile adottando modalità tipiche della pianificazione viaria veloce. Invece è necessario rompere i muri reali e percepiti che una linea ferroviaria sancisce sul territorio, non si tratta di raggiungere punti più o meno rilevanti ma di farlo con un dispositivo in grado di integrarsi con il sistema ambientale in modo tale da valorizzarlo e diventare esso stesso occasione di sviluppo



opment, but green and blue. An infrastructure capable of continually reinventing itself. Cycle paths can only create and generate economies if connected to the territory. The Via Verde project on the Trabocchi coast is an already funded project. It foresees the realization of minimal and functional works to the only crossing of the interested areas totally ignoring the reference context. This Degree Thesis refers to the entire Theatine coast, with a specific focus in the stretch from Ortona and San Vito Chietino where some elements of the coastal system are found: The consolidated city, an area with a strong naturalistic and agricultural value, productive areas, mouth environments. The pro-

ject investigates, together with the route, some devices that were previously linked to the old railway route. These devices constitute the elements of greatest interest for the development of the area. The proposed project aims to make the bicycle connections that cross this stretch of the Abruzzo coast some inclusive systems. Territorial matrices (2) able to integrate with the areas and territories crossed. The approved project, already financed and contracted, does not respond to these prerogatives and limits itself to introducing a cycle corridor adopting typical methods of fast road planning. Instead it is necessary to break the real and perceived walls that a railway line establishes on the ter-

ritory, it is not a question of reaching more or less relevant points but of doing it with a device capable of integrating with the environmental system in order to enhance it and become itself opportunity for economic and tourist development. Disused areas become an opportunity for tourist development. The project with a view to reducing the introduction of new volumes and constructions to a minimum, has the objective of equipping the route with an area equipped for the stopping of the tourist cycle, which has fallen sharply in the economic and local reality of the town of San Vito. The tunnels along the route become an opportunity for reuse, in some cases as a crossing, in others by integrat-



ing and modifying the pre-existing structures. Access to the Trabocchi becomes an opportunity to equip the track with rest areas to enjoy the landscape and allow the descent to the sea.

Conclusions

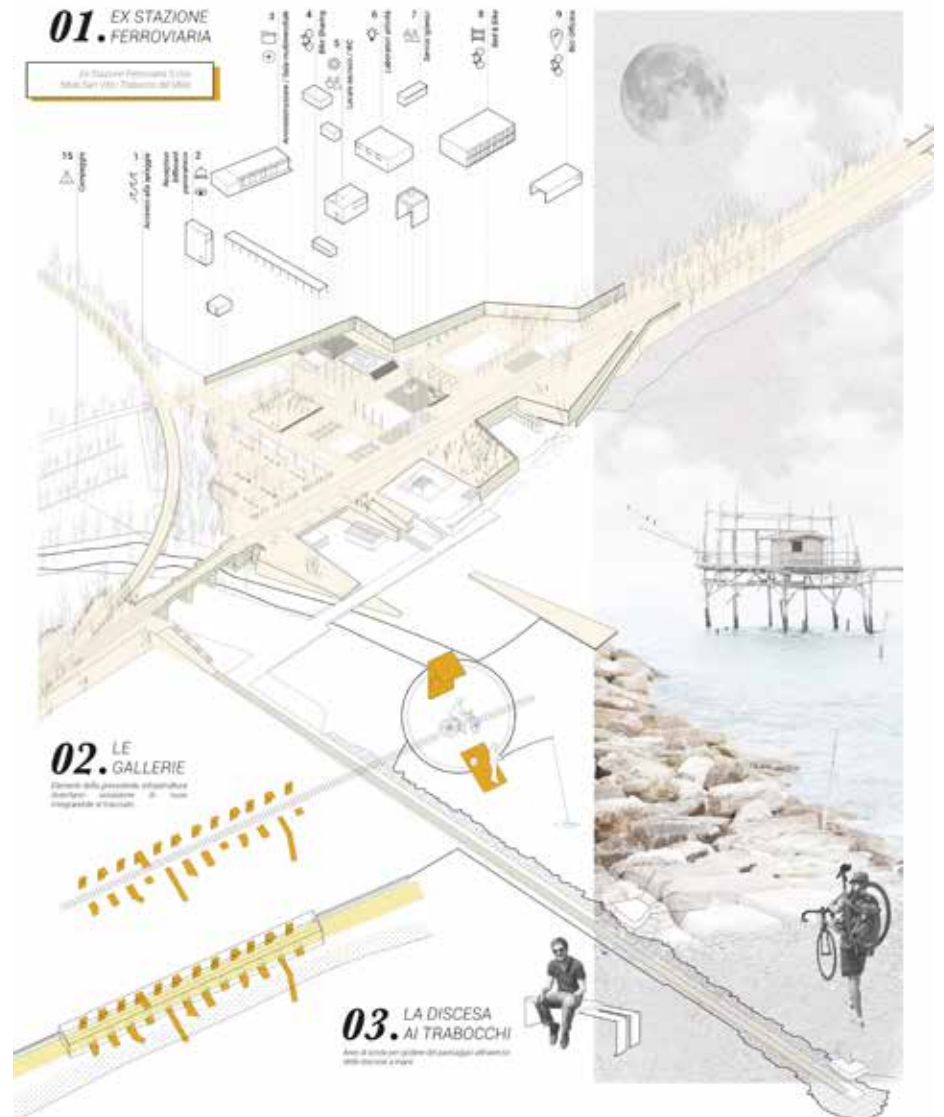
Can the healthy networks become settlement matrices of the territories on a par with the other large infrastructural networks of the past? The answer is yes. The hypothesis from which this work started has been verified through a research path that has however shown that if on the one hand it is possible to give an affirmative answer to the initial question, on the other hand, some essential conditions for success are highlighted. Projects (albeit virtuous) of cycle paths such as the one taken into consideration of the coast of the overflows: to really affect the economies of the territories, projects and not even the realization of new cycle networks are not enough if urban, social and economic policies are not put in place medium-long term suitably integrated with each other capable of supporting these projects, of making them known to an enlarged audience of possible users, promoting a culture of "slow" use of the territory.

The route of the Via Verde of the Costa dei Trabocchi should not be looked at as a model, but as an example of experimentation, it does not work on the aesthetics of abandonment, it is not transformed by invasive interventions, it is simply reconnected to the territory. Within this path, architecture plays an ever-changing role. The old railway track is nothing more than a piece of infinite city where, starting from the existing one, the project tries to re-read and amplify the architecture. The track is an unfinished one that continually reinvents itself, moving from an exclusive system to one that changes its functions and connotations for this time.

Note

(1) There is no real certified definition of slow mobility but we can analyze keywords to define it - in Italy the concept of slow mobility is linked to the definition of a system of routes dedicated to users who use non-motorized vehicles. A more international version instead defines the slow compared to an ecological dimension emphasizing environmental sustainability (greenways).

(2) The territorial matrices identified within a network of regional cycle routes represents a document of strategic and territorial value. Because it precisely identifies different routes - it characterizes the regional cycle routes with respect to the different hierarchy of the networks, it interconnects the cycle routes with the other corridors of mobility of regional and national interest by establishing the related nodes of intermobility and interchange, qualifies these routes as thematic routes that enhance the resources of the territory crossed. (historical, cultural and landscape).



economico e turistico. Le aree dismesse diventano occasione di sviluppo turistico. Il progetto nell'ottica di ridurre al minimo l'introduzione di nuove volumetrie e costruzioni, ha come obiettivo quello di dotare il tracciato di un'area attrezzata per la sosta ciclo turistica fortemente calata nella realtà economica e locale della cittadina di San Vito. Le gallerie presenti lungo il tracciato diventano occasione di riuso, in alcuni casi come attraversamento, in altri integrando e modificando le preesistenze. L'accesso ai Trabocchi diventa l'occasione per dotare la pista di aree di sosta per godere del paesaggio e permettere la discesa al mare.

Conclusioni

Possono le reti lete diventare matrici insediative dei territori alla pari delle altre grandi reti infrastrutturali del passato? La risposta è sì. L'ipotesi dalla quale è partito questo lavoro è stata verificata attraverso un percorso di ricerca che ha però dimostrato che se da un lato è possibile dare una risposta affermativa alla domanda iniziale, dall'altra si mettono in evidenza alcune condizioni imprescindibili per la buona riuscita di progetti (pur virtuosi) di tracciati ciclabili come quello preso in esame della costa dei trabocchi: per incidere realmente sulle economie dei territori, non



sono sufficienti progetti e neppure realizzazioni di nuove reti ciclabili se non si mettono in campo politiche urbanistiche, sociali ed economiche di medio lungo termine opportunamente integrate tra loro capaci di supportare tali progetti, di farli conoscere ad una platea allargata di possibili fruitori, promuovendo una cultura dell'utilizzo "slow" del territorio. Il tracciato della Via Verde della Costa dei Trabocchi non deve essere guardato come modello, ma come esempio di sperimentazione, non lavora sull'estetica dell'abbandono, non è trasformato da interventi invasivi, è semplicemente riconnesso al territorio. All'interno di questo percorso l'architettura gioca un ruolo sempre diverso. Il vecchio tracciato ferroviario non è altro che un pezzo di città infinita dove, a partire dall'esistente, il progetto cerca di rileggere e amplificare l'architettura. Il tracciato è un incompiuto che continuamente si reinventa, passando da un sistema esclusivo ad uno che ne cambia per questo tempo le funzioni e i connotati.

Note

(1) Non esiste una vera e propria definizione certificata della slow mobility ma possiamo analizzare delle keywords per definirla - in Italia il concetto di mobilità lenta è legato alla definizione di un sistema di percorsi dedicati ad un'utenza che utilizzi mezzi non motorizzati. Una declinazione più internazionale invece definisce la slow rispetto ad una dimensione ecologica enfatizzando la sostenibilità ambientale (greenways).

(2) Le matrici territoriali individuate all'interno di un reticolo delle ciclovie regionali rappresenta un documento di valenza strategica e territoriale. Perché appunto identifica differenti percorsi- tipicizza le ciclovie regionali rispetto alla differente gerarchia delle reti, Interconnette le ciclovie con gli altri corridoi della mobilità d'interesse regionale e nazionale stabilendo i relativi nodi di intermobilità e interscambio, qualifica questi percorsi come itinerari tematici che valorizzano le risorse del territorio attraversato. (storiche, culturali e paesaggistiche).

References

- City as Nature, Lotus international, 157, (2015).
- Reed C., Lister N.M. (a cura di), Projective Ecologies, Harvard Graduate School of Design, Actar, (2014).
- Brugmans G. e Strien J., (a cura di), Urban by Nature, Rotterdam, IABR, (2014).
- Landscape Urbanism, Lotus international, 150, (2012).
- Mostafavi M., Doherty G. (a cura di), Ecological Urbanism, s.l., Lars Müller, (2010).
- Strategy Public Landscape Urbanism Strategies, A+t, n. 35-36, (2010).
- Landscape Infrastructures, Lotus international, 139, (2009).
- I nuovi paesaggi, Lotus Navigator, 2, (2001).
- Zardini M., Sense of the City. An Alternate Approach to Urbanism, s.l., Lars Müller, (2005).
- Bonomi A., Abruzzese A., La città infinita, s.l., Mondadori (2004).
- Corner J., Recovering Landscape: Essays in Contemporary Landscape Architecture, s.l., Princeton Architectural Press, (1999).
- Ricci M., New paradigms, s.l., List (2012).
- Berque A., Du geste à la cité. Formes urbaines et lien social au Japon, s.l., Gallimard, (1993).

in copertina/cover: Reti ciclabili in Abruzzo: Bike to coast - Vista Gallerie di Ortona / Cycle networks in Abruzzo: Bike to coast - View of Ortona Galleries

pagine precedenti/previous pages: Matrici territoriali della regione Abruzzo e la Via Verde - analisi territoriale / Territorial matrices of the Abruzzo region and the Green Way - territorial analysis

a sinistra/left: Focus progettuali - Ex Stazione ferroviaria; Le gallerie; I Trabocchi / Project focus - Former railway station; The tunnels; The Trabocchi

sopra/above: I Trabocchi / The Trabocchi