COME PROGETTARE PERCORSI BELLI E SICURI

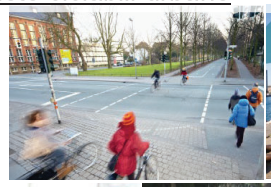
Arch. Alessandro Giacomel (Resp. progettazione tecnica Lab. VENTO)

POLITECNICO DI MILANO

LA PROGETTAZIONE DI INFRASTRUTTURE LEGGERE E SICURE

La progettazione di <u>infrastrutture ciclopedonali extraurbane</u>…

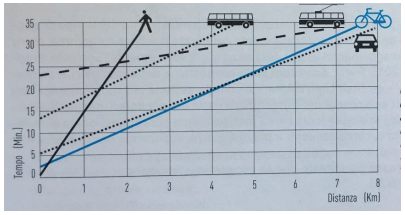
…è diversa dalla progettazione di <u>piste ciclabili urbane</u>



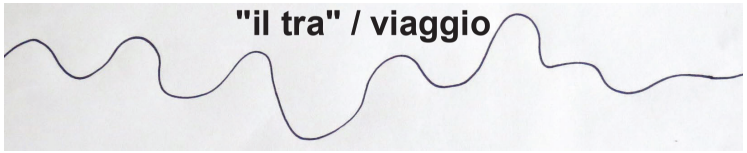
Ciclabilità urbana

inizio → fine

- ✓ Spostamenti sistematici → casa-lavoro; casa-scuola
- ✓ Si pedala in fila
- ✓ Orari di punta e di morbida
- ✓ Garantire il vantaggio dello spostamento
- ✓ Tutte le stagioni
- ✓ Distanza urbana più breve
- ✓ Ciclista concentrato sul tempo e sicurezza
- ✓ Ciclista pendolare più indifferente a bellezza
- ✓ Pesi leggeri
- ✓ Tanti attraversamenti in conflitto con le auto

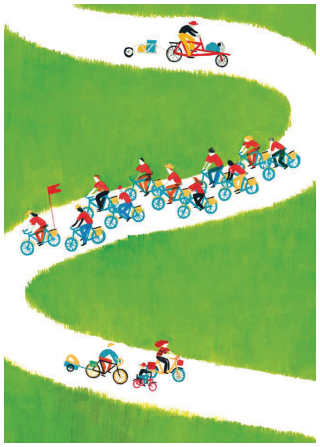


Ciclabilità extraurbana, turistica/escursionistica

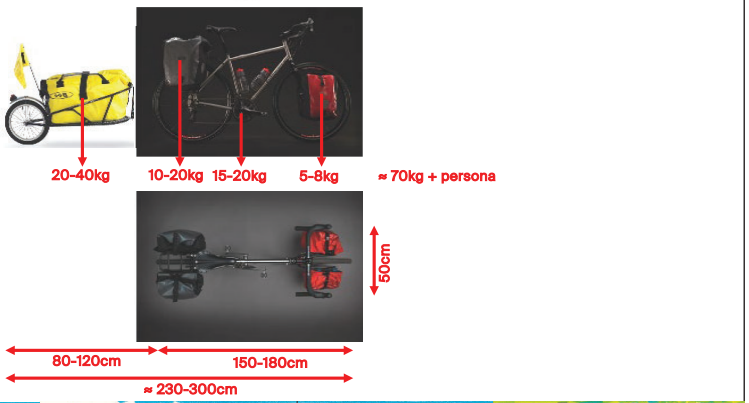


- ✓ Spostamento una tantum e per piacere
- ✓ Si pedala spesso affiancati
- ✓ Mediamente la velocità è bassa, ma distanze medie giornaliere di 50 km
- ✓ Ci si guarda attorno, si parla, ci si ferma
- ✓ Si pedala meno nei mesi invernali
- ✓ Lungo i fiumi, nei parchi, in mezzo alla campagna, ….gradevolezza
- ✓ Lo sguardo è rivolto principalmente al contesto
- ✓ Solitamente si viaggia con pesi medio alti (10-15kg)
- ✓ Si viaggia con bambini (20%)
- ✓ Serenità: no/poche se in conflittualità con le auto

Il disegno della geometria di una pista ciclabile dipende dal tipo di utente ciclista/cicloturista

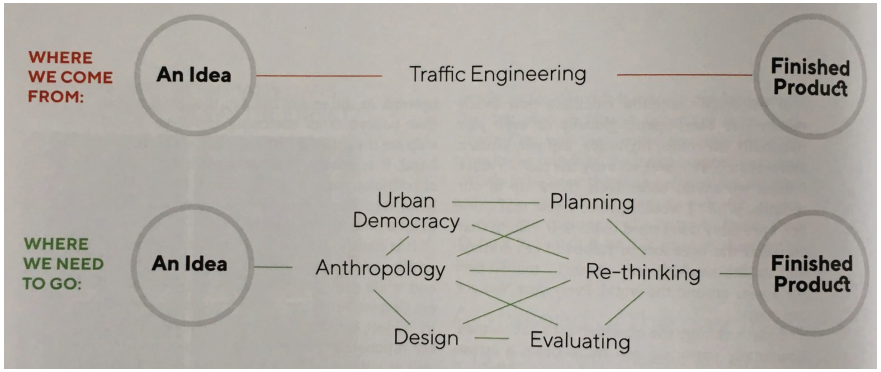


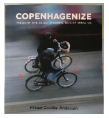
Il disegno della geometria di una pista ciclabile deve tener presente delle tipologie di mezzi utilizzati



Progettare una pista cicloturistica implica un approccio multidisciplinare

Il progetto infrastrutturale ha bisogno di tenere assieme diverse sensibilità tecniche: architetto, ingegnere, urbanista, paesaggista, agronomo, naturalista, geologo, geometra, grafico, designer, esperto in comunicazione, …





8 regole a supporto della progettazione

Sicurezza

Intermodalità

Linearità

Gradevolezza

Continuità

Riconoscibilità

Comfort

Economica

Sicurezza

Un tracciato ciclabile o ciclopedonale è tanto più sicuro quanto più è **inibita la promiscuità con i veicoli a motore**. Nel caso dei percorsi progettati per il cicloturismo sarebbe preferibile separare anche il flusso delle biciclette da quello dei pedoni. È altresì da precisare che **la sicurezza è da garantire all'utente ciclista-cicloturista più debole e inesperto** e non solo a chi è già pratico di questa attività.

12

13

Itinerario

Percorso

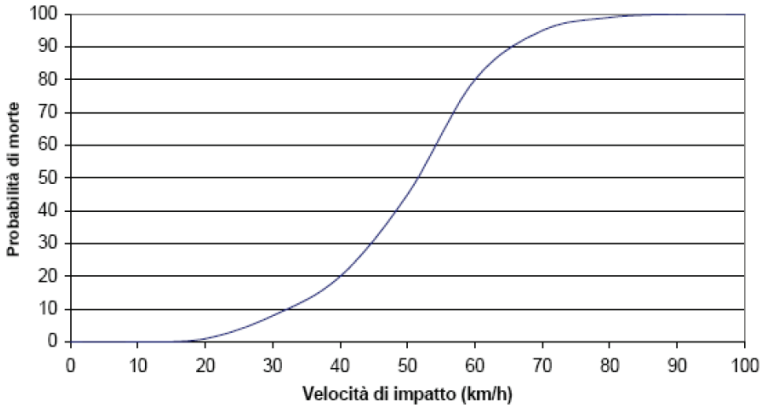
Pista

Diminuiscono i conflitti tra utenze diverse

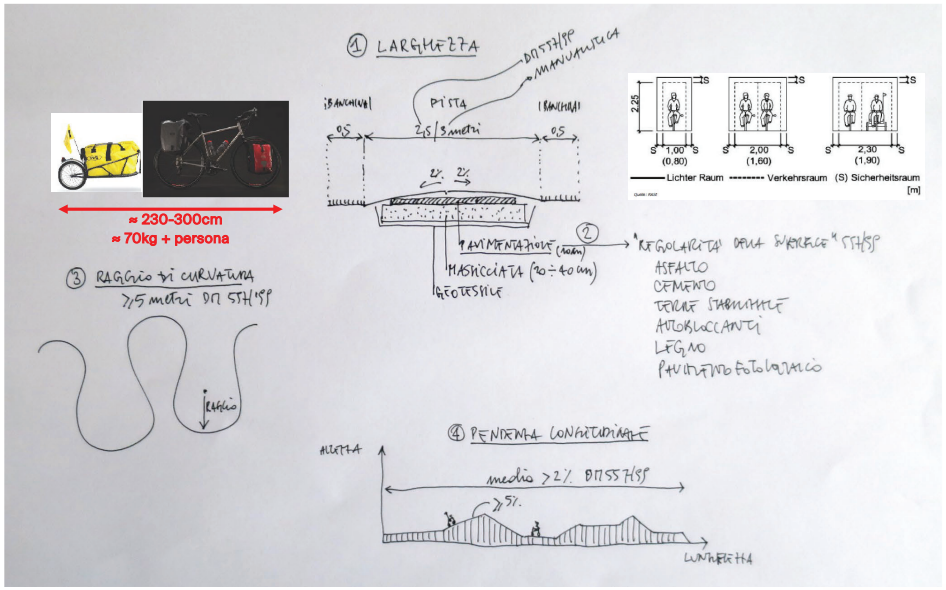
Aumenta il livello di sicurezza dell'infrastruttura ciclabile

Itinerario ciclabile, Itinerario ciclopedonale, Itinerario ciclabile turistico, Itinerario ciclabile ad uso turistico, Itinerario ciclabili…esigenze turistiche, Percorso ciclabile, Percorso ciclopedonale, Rete ciclabile, Rete ciclopedonale, Rete degli itinerari ciclabili e ciclopedonali, Rete di piste ciclabili e ciclopedonali, Rete di percorsi ciclabili integrati, etc.

Rischio di morte per pedoni/ciclisti in funzione della velocità di impatto

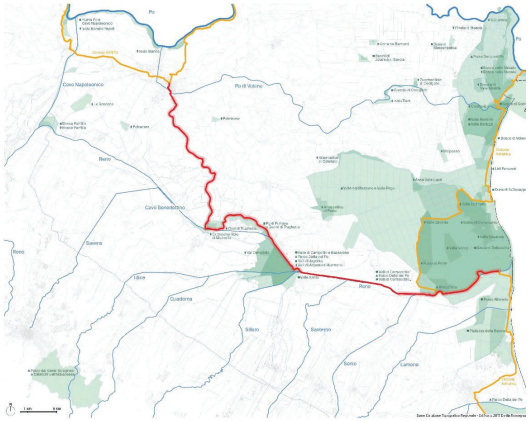


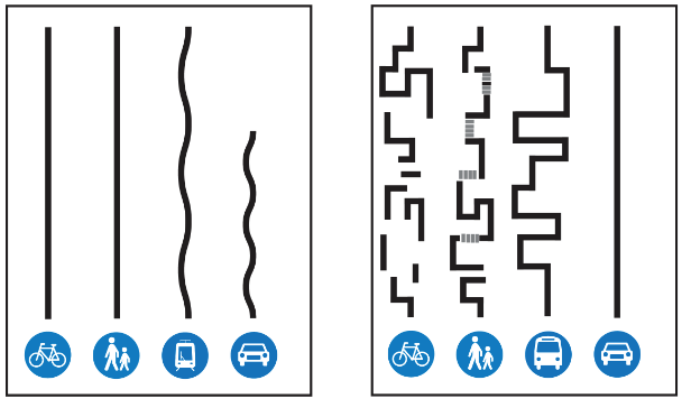
Fonte: Bertoni S. (2012), Un approccio innovativo alla pianificazione della mobilità ciclabile, Tesi di dottorato, Università di Bologna



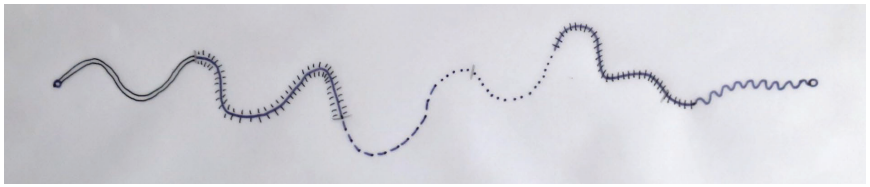
Linearità

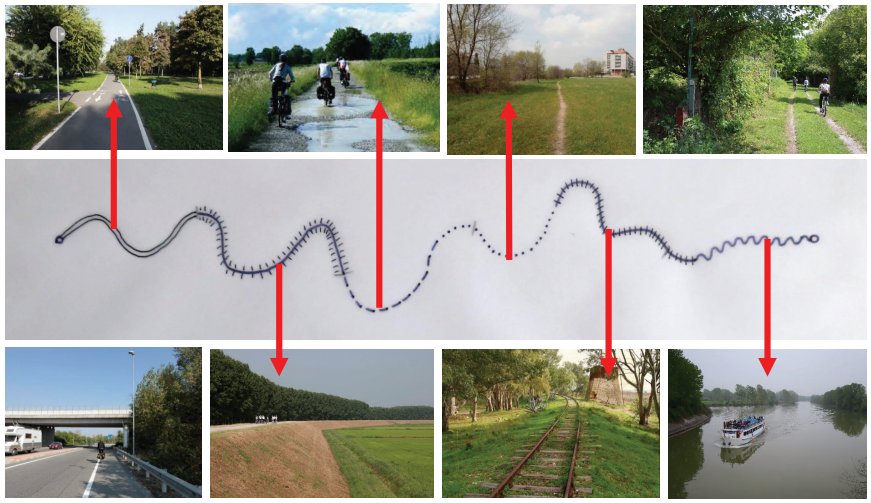
Un percorso **più lineare e meno tortuoso** è preferibile nel caso di una pista per il cicloturismo al fine di non allungare troppo il viaggio. Le digressioni dal percorso principale, come per esempio il collegamento per raggiungere una stazione ferroviaria, un monumento o un museo, è preferibile vengano demandate a piste di rango inferiore che si innestano sulla dorsale principale senza costringerla essere lei a compiere deviazioni



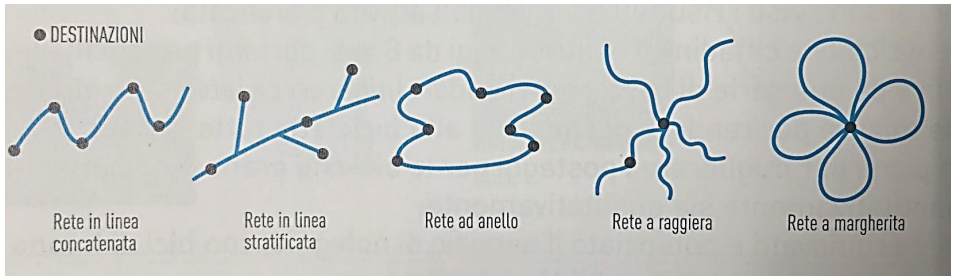


Il tracciato è un collage di tante situazioni differenti: piste ciclabili esistenti, tracciati previsti dagli strumenti di pianificazione (regionali/provinciali/comunali), tracciati costitutivi del paesaggio (argini, strade, mulattiere, vicinali, ferrovie dismesse, etc.)





Le tante 'forme' del tracciato.
Un filo che si lega ad altri fili → la rete per farci 'perdere' nel paesaggio



Sergio Deromedis
Il manuale delle piste ciclabili e della ciclabilità, 2019

Come "l'urbanistica si fa con i piedi" (Secchi, 2000), così **le piste ciclabili si progettano sui pedali**, nel senso che non è sufficiente un lavoro a tavolino ma è fondamentale andare sui territori, muoversi alla velocità di un ciclista, percepire le difficoltà che incontrerà, verificare cosa vedrà, etc. Nel progetto è cruciale la fase del sopralluogo perché scioglie dubbi e fa intuire soluzioni.

Ragionare per piste cicloturistiche di lunga distanza implica uno sforzo di visione e cultura politica non banali, in quanto obbliga a **uscire dalla *comfort zone* del governo del territorio ritagliato esclusivamente sui confini del singolo comune/provincia/regione**. I confini si devono saltare e non fermarcisi davanti.

Cambio di scala/di visione:

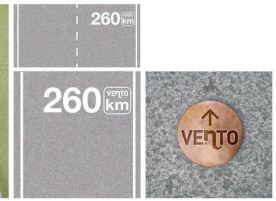
Continuità

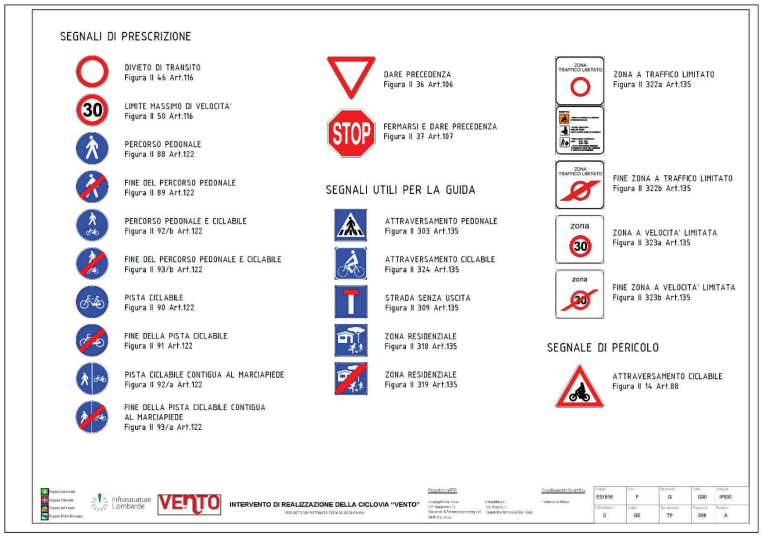
Minore è il numero di **interruzioni lungo il tracciato di una pista ciclopedonale** - incroci e attraversamenti stradali, superamento di altre infrastrutture (ferrovie, corsi d'acqua), sbarre, etc.- più gradevole e sicura risulta la pedalata anche perché non si entra in conflitto con altri mezzi. In Danimarca, per il bike to work, il requisito a cui devono attenersi le piste ciclabili è di non avere più di 1 attraversamento ogni 2,5 km. Un criterio al quale potrebbe attenersi anche una pista per il cicloturismo. Un altro aspetto che garantisce la continuità di un percorso è la presenza di una **segnaletica direzionale continua, coerente, riconoscibile**, in grado di garantire la velocità di percorrenza da parte dei ciclisti ed evitare fermate per dover interpretare 'selve' di segnali, o indicazioni inadeguate al fatto che il cicloturista legge in movimento e non si ferma davanti a una bacheca.

L'applicazione letterale della normativa, spesso, non garantisce piste ciclabili sicure e usabili. La norma è legge ma non sempre è ragione. Nel grande campo ancora incompiuto della ciclabilità abbiamo a che fare con norme obsolete da un lato e immature dall'altro, soprattutto per quanto riguarda il cicloturismo…

… in attesa di norme più idonee, è il progettista che deve supplire con coraggio e creatività. Sono molte le questioni nodali non codificate dal legislatore o dalla manualistica che richiedono sforzi progettuali per far sì che l'infrastruttura risulti sicura e usabile.

Segnali per il Parco del Ticino progettati da Italo Lupi (1982) in cui sono stati sperimentati codici visivi diversi da quelli tradizionali

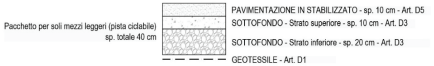


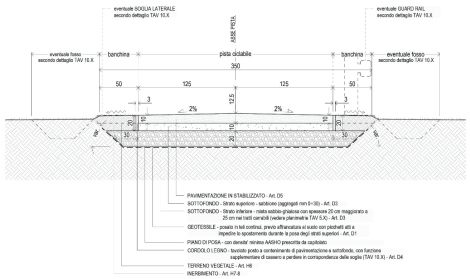


Comfort

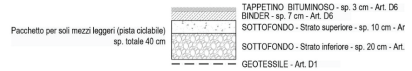
Un **minor numero di cambi di pavimentazione**, una **superficie più compatta e scorrevole** (come per esempio l'asfalto) e, inoltre, **l'assenza di continui saliscendi** e/o tratti lunghi con pendenze elevate è prerogativa per una pista più confortevole e quindi utilizzabile dal maggior numero di utenti. Oggi, più di ieri, è importante immaginare **ciclabili per tutti**. Sia per i più esperti ma soprattutto per i meno esperti (che sono la maggioranza), per chi pedala con una bicicletta spinta con la forza delle proprie gambe oppure a pedalata assistita, per chi va in handbike, per chi ha le borse e chi un carrellino al seguito, etc. Nel caso del cicloturismo la condizione ottimale è quella di avere un tracciato in piano. Se le condizioni morfologiche del tracciato non permettono di garantire un tracciato con pendenza media minore del 2% è in ogni caso preferibile non superi il 5% se non per brevissimi tratti di qualche decina di metri (già l'0,5% di pendenza genera la perdita di 2 punti percentuali di partecipazione al pendolarismo in bici, quindi la pendenza è il primo dei fattori limitanti). Ovviamente le biciclette a pedalata assistita permettono di superare più agevolmente le pendenze, allungare le distanze e ridurre l'affaticamento.

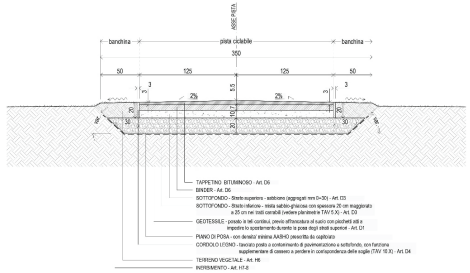
PAVIMENTAZIONE IN STABILIZZATO (S)





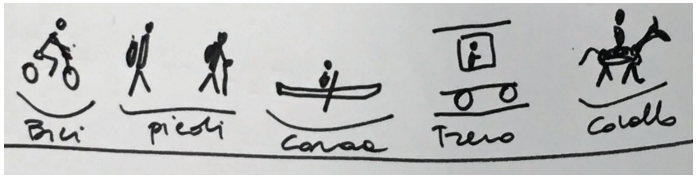
PAVIMENTAZIONE TAPETTINO BITUMINOSO (A)

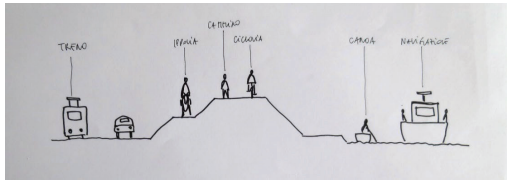




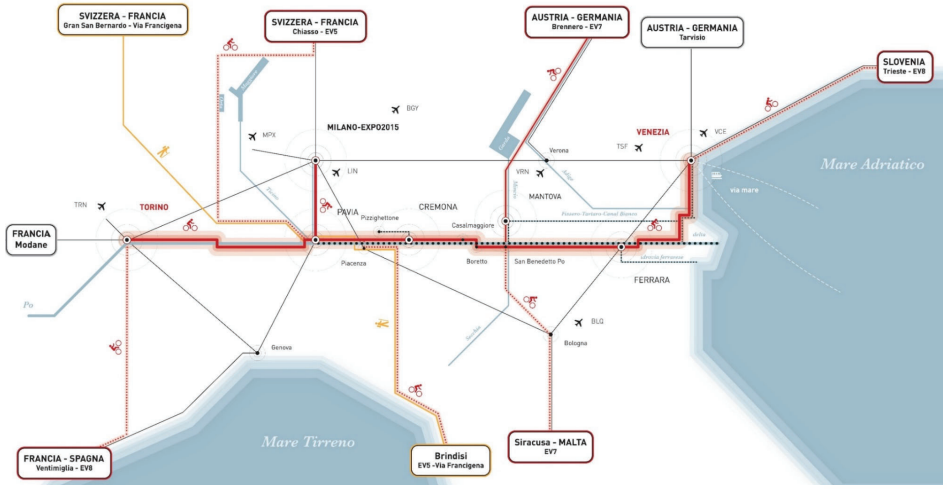
Intermodalità

Il successo di una pista ciclopedonale è dato anche dalla possibilità di **collegamenti con altri mezzi di trasporto** (bici+treno) con i quali è possibile partire o tornare da un viaggio, spostarsi da un punto a un altro lungo il percorso, oppure ampliare l'esperienza di viaggio come nel caso dell'intermodalità bici+barca. Nel caso del cicloturismo la distanza quasi certamente affrontabile per raggiungere una stazione o un attracco è entro i 2,5 km; dopodiché vi è una seconda barriera a 5 km (a cui arriva circa 1/4 di quelli che arrivano a 2,5 km) e una terza a 7,5 km (a cui arriva circa 1/6÷1/7 di quelli che arrivano a 2,5 km).



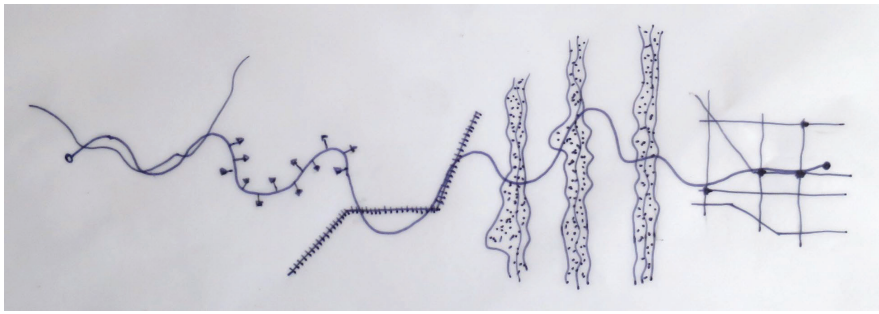


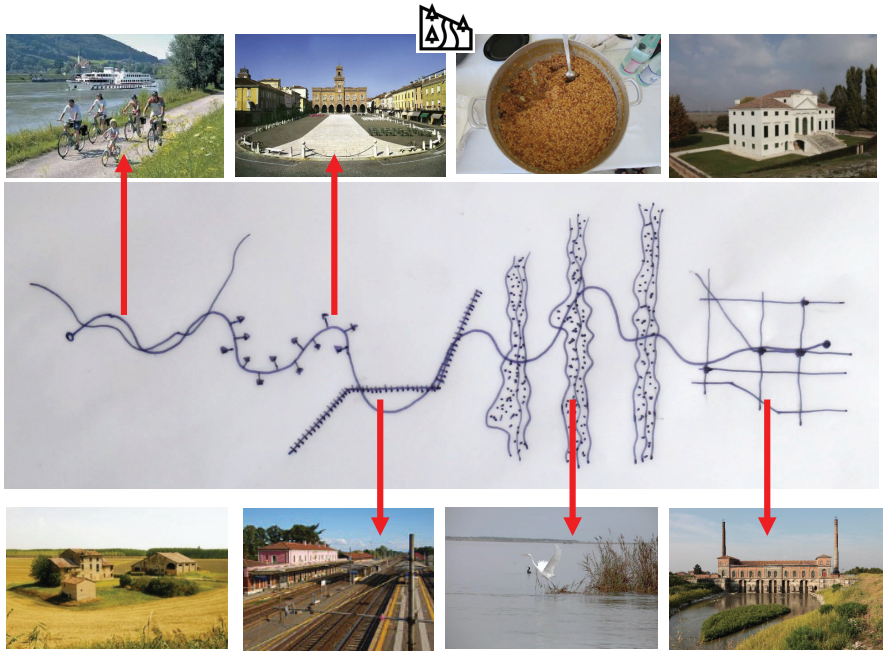
Le dorsali cicloturistiche sono al centro di **un sistema di mobilità lenta** che permette di moltiplicare le possibilità di movimento: bici-barca, bici-treno, bici-cammino, bici-cavallo, bici-aereo, bici-auto, bici-autobus, etc.



Gradevolezza

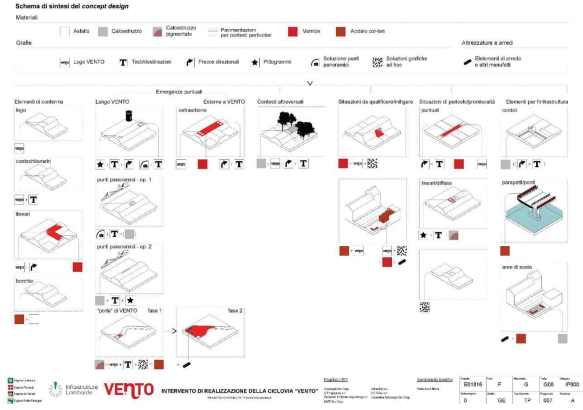
Più il contesto che si attraversa è bello, più il percorso e la pedalata risultano gradevoli. **Contesti naturali, ricchi di patrimoni materiali e immateriali sono più gradevoli** di un tracciato in affiancamento a una strada. Ovviamente la presenza diffusa di beni deve essere connessa alla loro accessibilità. Di conseguenza sono necessari percorsi di collegamento ben segnalati, preferibilmente sicuri, inoltre deve essere garantito l'accesso fisico al bene una volta raggiunto.





Riconoscibilità

Occorre un **disegno unitario dell'infrastruttura** e dei suoi manufatti, ovvero la coerenza di un codice architettonico sempre riconoscibile attraverso i materiali utilizzati, la geometria, le pendenze, la pavimentazione, le dotazioni a verde, la segnaletica. Solo un disegno unitario restituisce riconoscibilità divenendo esso stesso un elemento attrattore per l'infrastruttura.



Per un «lento inoltrarsi nei luoghi» (Zavattini)

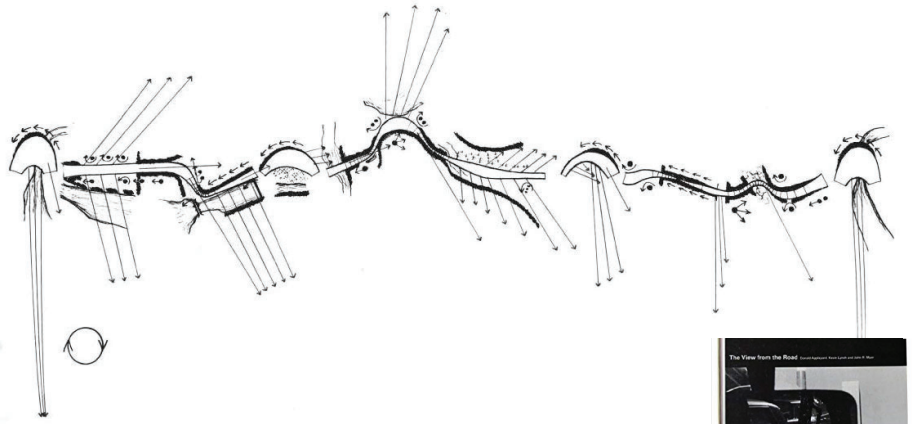
La percezione del contesto (paesaggio) come strumento di progetto.

Alta velocità, voli low cost e autostrade ci hanno sclerotizzati su un modello di mobilità che ha per unica grammatica *velocità-origine-destinazione*, con l'ovvia rimozione di quanto sta nel mezzo.

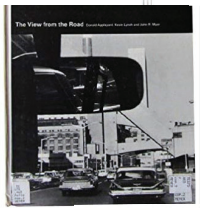
Andare a piedi o in bicicletta è invece scoprire, esplorare, incontrare, fermarsi, riposare, toccare, ripartire, stupirsi, farsi cogliere da un racconto.
È esperienza continua. **Andare a piedi o in bici impone un altro modo di guardare e stare nel territorio.**

Esiste una velocità più giusta di altre attraverso la quale i territori si raccontano a chi li percorre, disvelando i loro dettagli e lati inediti. A piedi si riescono a cogliere dettagli e particolari del paesaggio, mentre nella percezione in bicicletta vi è anche la composizione delle diversità in rapida successione.

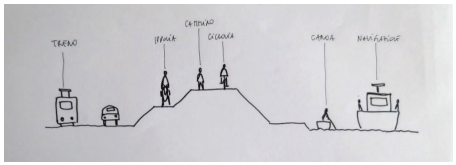
La percezione del contesto (paesaggio) come strumento di progetto



1.44 Uno degli schizzi interpretativi per lo studio del rapporto tra strada e paesaggio in "The view from the road"

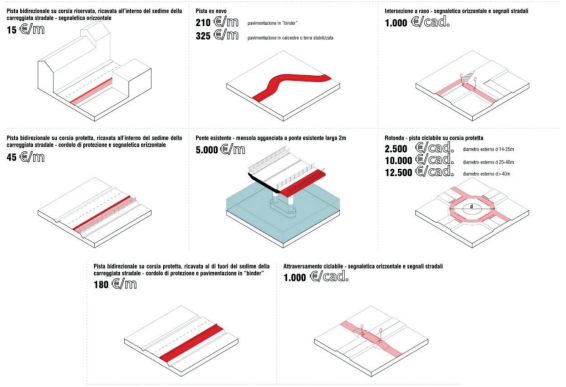


La percezione del contesto (paesaggio) come strumento di progetto



Economica

Un corretto approccio progettuale permette di contenere i costi di progettazione, realizzazione, gestione e manutenzione. Perciò è necessaria una cabina di regia in grado di: **dare un'identità unitaria all'infrastruttura** al fine di superare il rischio di tanti progetti frammentari a scala locale; **generare un'economia di scala** attraverso l'ampia dimensione del progetto, che contenga i costi di progettazione e realizzazione; **monitorare e gestire le voci di spesa; realizzare l'infrastruttura nei tempi previsti.**

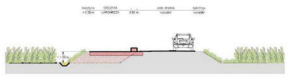


SEZ. TIPO H - NUOVA CICLOVIA A PIANO CAMPAGNA

H2 - REALIZZAZIONE DI CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA CON CORDOLO INVALICABILE

	codice E.P.	descrizione sintetica lavorazione	um	EP	lungh	largh	h/spess	incid.	k param	€/m
1	25.A03.A00.005	scavo a sezione obbligata	m^3	9,12	1,00	3,50	0,20	0,70	6,38	
2	25.A02.A20.005	preparazione piano di posa rilevati	m^2	4,16	1,00	3,50		3,50	14,56	
3	01.A21.G65.005	strato separazione geotessile	m^2	2,30	1,00	5,00		5,00	11,50	
4	25.A03.A00.005	scavo a sezione obbligata (fosso di guardia)	m^3	9,12	1,00	1,00	0,50	0,50	4,56	
5	01.A21.A10.010	formazione di rilevati	m^3	16,71	1,00	4,50	0,70	3,15	52,64	
6	25.A02.A40.005	rivestimento scarpate	m^2	16,32	1,00	1,50	0,20	0,30	4,90	
7	25.A03.A00.005	scavo a sezione obbligata (banchina stradale)	m^3	9,12	1,00	0,50	0,30	0,15	1,37	
8	01.A21.G65.005	strato separazione geotessile	m^2	2,30	1,00	4,10		4,10	9,43	
9	01.A21.A40.005	fondazione stradale spessore cm 20	m^2	6,29	1,00	4,50		4,50	28,31	
10	01.A21.B95.005*	cordonata spartitraffico sez. 50x50x30cm	ml	45,00	1,00			1,00	45,00	
11	01.A21.A30.005*	finitura superficiale cm 10	m^2	2,96	1,00	4,00		4,00	11,84	
12	01.A22.A30.005	emulsione bituminosa	m^2	0,57	1,00	3,50		3,50	2,00	
13	01.A22.B10.010*	pavimentazione per piste ciclabili spessore 50 mm	m^2	10,44	1,00	3,50		3,50	36,54	
14	01.A22.G00.015	strato di collegamento binder spessore 70 mm	m^2	12,14	1,00	0,50		1,00	12,14	
15	01.A22.G05.005	tappeto d'usura tipo spessore 30 mm	m^2	5,70	1,00	0,50		0,50	2,85	
16	04.P83.A02.005	segnaletica orizzontale - striscia continua	ml	0,41	2,00			2,00	0,82	
									244,82	245,00

larghezza progetto 3,50 m
spessore complessivo pacchetto 30 cm



H2 - REALIZZAZIONE DI CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA CON CORDOLO INVALICABILE
Planimetria e Sezione - Scala 1:200

SEZ. TIPO H - NUOVA CICLOVIA A PIANO CAMPAGNA

H3 - REALIZZAZIONE DI CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA CON CANALE SEPARATORE

	codice E.P.	descrizione sintetica lavorazione	um	EP	lungh	largh	h/spess	incid.	k param	€/m
1	25.A03.A00.005	scavo a sezione obbligata	m^3	9,12	1,00	3,50	0,30	1,05	9,58	
3	01.A21.G65.005	strato separazione geotessile	m^2	2,30	1,00	4,10		4,10	9,43	
4	01.A21.A40.005	fondazione stradale spessore cm 20	m^2	6,29	1,00	3,50		3,50	22,02	
5	01.A21.A30.005*	finitura superficiale cm 10	m^2	2,96	1,00	3,50		3,50	10,36	
6	01.A22.A30.005	emulsione bituminosa	m^2	0,57	1,00	3,50		3,50	2,00	
7	01.A22.B10.030*	pavimentazione per piste ciclabili spessore 50 mm	m^2	10,44	1,00	3,50		3,50	36,54	
8	25.A03.A00.005	scavo a sezione obbligata (fossi)	m^3	9,12	2,00	1,00	0,50	1,00	9,12	
9	25.A02.A40.005	sistemazione banchine con terreno vegetale	m^2	16,32	1,00	2,00	0,20	0,40	6,53	
10	04.P83.A02.005	segnaletica orizzontale - striscia continua	ml	0,41	2,00			2,00	0,82	
									106,38	106,00

larghezza progetto 3,50 m
spessore complessivo pacchetto 30 cm

H3 - REALIZZAZIONE DI CICLOPEDONALE IN SEDE PROPRIA CON CANALE SEPARATORE
Planimetria e Sezione - Scala 1:200

I riferimenti normativi nazionali per la progettazione di infrastrutture leggere ciclopedonali extraurbane

- D.M. 29 novembre 2018, n. 517, Progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche;
- LEGGE 11 gennaio 2018, n. 2, Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica;
- Direttiva M.I.T. 20 luglio 2017, Requisiti di pianificazione e standard tecnici tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT);
- D.Lgs. 15 marzo 2011, n. 35, Gestione della sicurezza delle infrastrutture stradali;
- D.M. 19 aprile 2006, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali;
- D.M. 5 novembre 2001, n. 6792, Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade;
- Direttiva M.LL.PP 24 ottobre 2000 sulla corretta ed uniforme applicazione delle norme del codice della strada in materia di segnaletica;
- D.M. 30 novembre 1999, n. 557, Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili;
- Direttiva M.I.T. 24 giugno 1995 per la redazione, adozione ed attuazione dei piani urbani del traffico;
- Legge 28 giugno 1991, n. 208, Interventi per la realizzazione di itinerari ciclabili e pedonali nelle aree urbane;
- D.P.R. 16 dicembre 1992 n.495, Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada;
- D.Lgs. 30 aprile 1992 n. 285, Nuovo Codice della Strada, e ss.mm.ii.;

I <u>principali</u> riferimenti normativi nazionali per la progettazione di infrastrutture leggere ciclopedonali

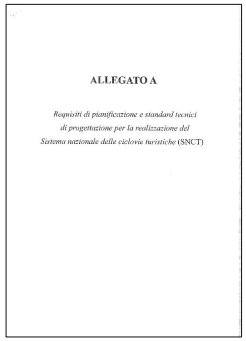
Caratteristiche tecniche delle piste ciclabili
DM 557/1999

SERIE GENERALE

GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

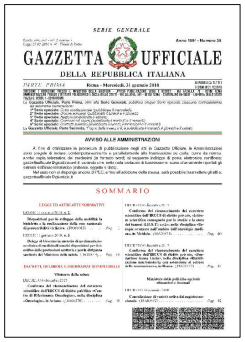
SOMMARIO

Direttiva Ministeriale 2017 e Standard tecnici SNCT (allegato A)


ALLEGATO A

Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)

«Legge sulla mobilità»
Legge 2/2018


SERIE GENERALE

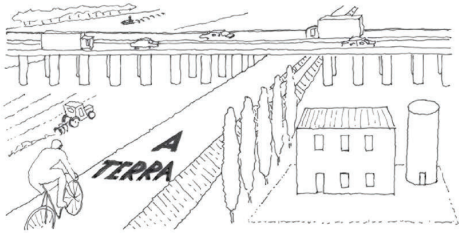
GAZZETTA UFFICIALE
DELLA REPUBBLICA ITALIANA

AVVISO ALLE AMMINISTRAZIONI

SOMMARIO

INFRASTRUTTURE LEGGERE BELLE, CAPACI DI NARRARE I LUOGHI ATTRAVERSATI
-
ALCUNI ESEMPI

01
A terra



Bikeway Belém – Portogallo
Bike Ride Story – Italia
Un fiume di parole – Italia
Muro di Sormano – Italia
Van Gogh Path – Olanda
Colore identità – Italia
Synchronicity – Regno Unito
Tomato Plant – Canada
Berges de Seine – Francia
Parco lineare – Italia
Colourful Crossing – Regno Unito
Don't step into danger – Nuova Zelanda

Muro di Sormano
Sormano (CO), Italia
Ifdesign

Anno
2005-2006

Committente
Comunità Montana Triangolo Lariano

Finanziatori
Comunità Montana Triangolo Lariano

Costo
80.000 €

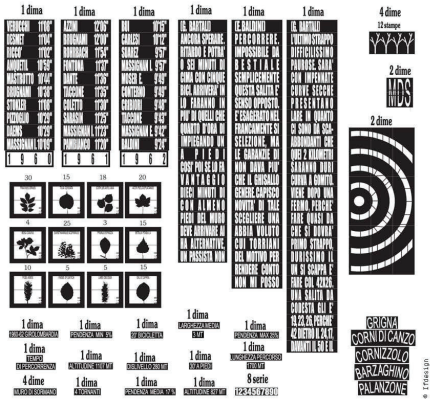
Dimensioni
6.200 mq

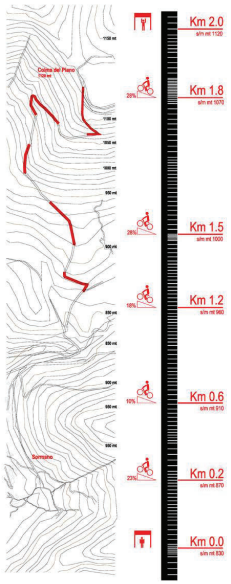
Tempistiche
2 anni

Nell'immaginario sportivo, il Muro di Sormano si caratterizza immediatamente per la sua forte pendenza e per le imprese ciclistiche a esso legate: si tratta di una salita breve ma molto ripida (due chilometri per 300 metri di dislivello), percorsa dal Giro di Lombardia nel periodo 1960-1962 e riconosciuta come uno dei percorsi più difficili, tanto che furono pochi i corridori che riuscirono a raggiungerne la vetta senza scendere dalla bici.
In questo luogo, però, la pendenza non si traduce solamente in fatica o sfida sportiva: infatti ci si trova in una fascia, compresa tra 820 e 1124 metri sul livello del mare, dove il contesto subisce sensibili cambiamenti con l'aumentare dell'altitudine. Ifdesign riesce a far coesistere questi due aspetti nel progetto per la riqualificazione del Muro, dove il paesaggio che cambia e la storia agonistica vengono narrati proprio attraverso il dislivello. Ad ogni metro di dislivello sono stati realizzati elementi grafici a terra, più densi in corrispondenza dei tratti dalla pendenza più accentuata: oltre a segnalare l'altitudine cui ci si trova, riportano le indicazioni riguardo le specie arboree presenti, passando dalla betulla all'abete, fino a una vegetazione arbustiva. Intervallata a queste informazioni, la segnaletica a terra riporta anche i tempi di arrivo delle edizioni del Giro di Lombardia, le polemiche e le frasi celebri riguardo il superamento del Muro e, verso la cima, vengono indicati i punti panoramici da cui godere della vista delle vette più importanti (Resegone, Grigna, Cornizzolo, ecc.). Attraverso il progetto, il territorio e la sua memoria storica vengono raccontati a chiunque affronti questa pendenza, che costituisce essa stessa fine e mezzo della narrazione.

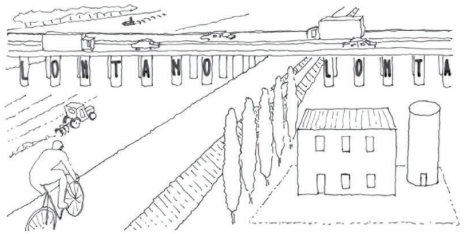
© Franco Tagliabue Volonté

Muro di Sormano
Sormano (CO), Italia
Ifdesign





02
Lontano



Breathe – India
Nueva vida – Spagna
Superman – Italia
Campo visivo – Italia
Brim Silos – Australia
La città invisibile – Italia
Gennaro – Italia
OrMe - Ortica Memoria – Italia
Walk the line – Italia
GRAArt – Italia
Big Bench Community Project – Italia

Big Bench Community Project
Nord Italia
Chris Bangle

S'i t'è dabsogn ed tirè
un po' el fia
set-te si ensima e...
it sentirè torna masna

"Se hai bisogno di riposarti un po', siediti qui sopra... e ti sentirai tornare bambino"

Anno
2010-in corso

Committente
Non esiste un committente vero e proprio, ma ci sono diversi promotori

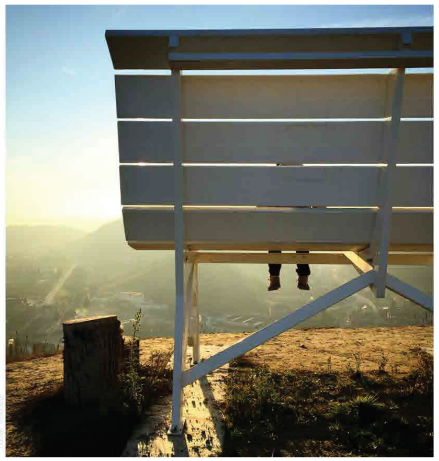
Finanziatori
Sponsorizzazioni locali, purché senza fondi pubblici o istituzionali

Costo
8.000 €

Dimensioni
180x320 cm

Tempistiche
N.D.

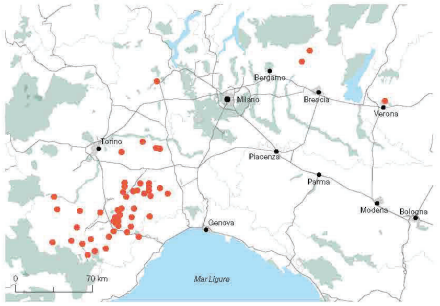
Un invito a fermarsi, riposarsi e tornare bambini, a rimanere stupiti come quando si scopre una cosa per la prima volta. Queste parole in dialetto piemontese riassumono il pensiero di quest'opera di Chris Bangle, che a Clavesana (CN) ha realizzato la prima delle panchine fuori scala che costellano il territorio piemontese (e non solo: l'idea è riuscita a diffondersi fuori dai confini regionali, e attualmente se ne stanno programmando anche all'estero). L'effetto che deve fare la vista del panorama dalla cima delle panchine di Bangle deve essere proprio questo, portare a osservare e leggere un luogo con occhi diversi. Il progetto è nato dalla volontà dell'artista di condividere uno spazio libero e accessibile a tutti, riproducendo un oggetto di uso comune che attirasse l'attenzione per colori e dimensioni insolite, accendendo la curiosità delle persone e la voglia di sperimentare il territorio in maniera diversa. L'idea si è rivelata innovativa e vincente, tanto che, a oggi, sono state realizzate oltre cinquanta panchine giganti su altrettanti panorami differenti.



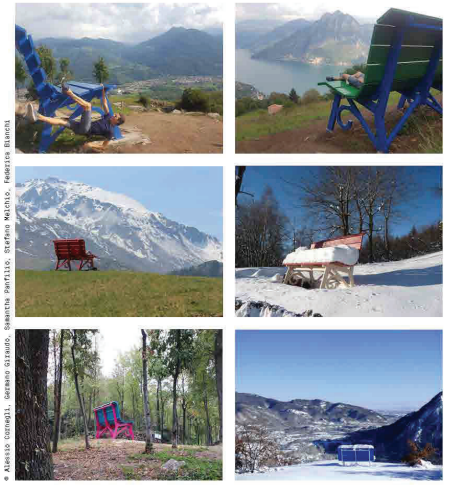
© Paola Fassino

Big Bench sul paesaggio di Vezza d'Alba (CN)

Big Bench Community Project
Nord Italia
Chris Bangle

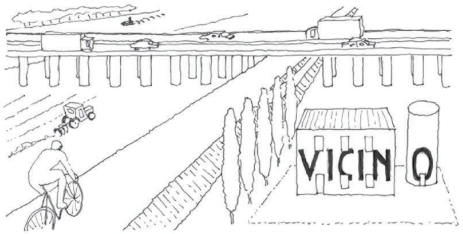


Big Bench con vista sul paesaggio di: Rogno (BG), Riva di Solto (BG), Prato Nevoso (CN), Chiusa Pesio (CN), Scagnarone di Alba (CN), Moiola (CN)



© Alessio Cornelli, Gaetano Grisenti, Samantha Pontillo, Stefano Valchio, Federico Bianchi

03
Vicino



Luz nas Vielas / Back to the Favela – Brasile
Mirate a través de este poema de agua – Spagna
Nina – Italia
Murales di Orgosolo – Italia
Sea level rise – Italia
CVTà Street Fest – Italia
Muri d'Autore – Italia
La chola de la flores – Bolivia
Città e congiunzione – Italia
DistrArt - Distratto di Arte urbana – Italia
Giardino delle Culture – Italia
Fontamara – Italia

Luz nas Vielas / Back to the Favela
San Paolo, Brasile
Boa Mistura

Anno
2012-2017

Committente
Ambasciata di Spagna in Brasile

Finanziatori
Ambasciata di Spagna in Brasile, Singapore Airlines, Virada Sustentável, Montana Colors, Centro culturale spagnolo di San Paolo, Piccoli negozi locali

Costo
11.000 €

Dimensioni
1.850 mq

Tempistiche
21 giorni
(3 giorni a opera)

Un ampio progetto di arte urbana per riqualificare luoghi socialmente degradati: questo è *Crossroads*, di cui fanno parte anche queste opere. Non si tratta di un semplice abbellimento, ma di un'opera di collaborazione e partecipazione capace di sintetizzare la vera essenza di Vila Brasilândia, lontana dalla fama negativa che la circonda. Per due settimane il collettivo Boa Mistura ha vissuto nella favela a stretto contatto con la comunità locale, scoprendone la cultura e i valori. Ed è proprio sui valori in cui si identificano gli abitanti che si basa *Luz nas Vielas* ("luce nei vicoli" in portoghese): amore, dolcezza, orgoglio, forza e bellezza. Qui la vita è fatta di questo e pervade l'irregolare dedalo di vicoli che è la favela. Scritte semplici su sfondi dai colori brillanti, che si dipanano lungo muri sgarrupati e si ricompongono solo se osservate da una particolare prospettiva: perché la singolarità del progetto risiede anche nell'utilizzo dell'anamorfismo, un'illusione ottica che permette di rendere riconoscibile un elemento solo da una posizione precisa. In un contesto spazialmente complesso, grazie a questa tecnica le parole sembrano quasi fluttuare, sorprendendo l'osservatore come un'epifania improvvisa. La spontaneità con cui gli abitanti di Vila Brasilândia hanno collaborato alla realizzazione dell'opera ne ha determinato il successo pressoché immediato che, dopo cinque anni, ha portato all'aggiunta di altri due pezzi autofinanziati dagli artisti stessi: *Poesia e Mágica* (*Back to the Favela*, 2017). L'arte urbana partecipata ha permesso di rafforzare i legami all'interno della comunità, alla quale gli abitanti sono orgogliosi di appartenere.

© Boa Mistura

Questioni e spunti di riflessione

- È necessario avere un'idea chiara di **quale turismo** si intende proporre: escursione giornaliera, cicloturismo, evento, bike park, percorso per esperti, …
- La **narrazione** dei luoghi deve essere fatta lungo la linea e non per punti. Attenzione allo storytelling e al marketing territoriale. È necessario studiare nuovi meccanismi comunicativi che non siamo per esempio la bacheca o il cartello
- Far emergere la bellezza comporta spesso **scelte impopolari**: es. parcheggio difronte a un monumento
- È necessario **coinvolgere il mondo del lavoro**: agricoltura, ristorazione, musei, … No alla promozione di ognuno fa per se
- **Una idea = Un obiettivo** VS Una idea = Tanti obiettivi
- Puntare a una **visione 'alta'** che necessita di un cambio di scala: da urbana locale a territoriale
- **Cooperazione e generosità**: il Parco Nazionale della Majella deve raccontare il Parco del Conero e viceversa
- Andare in bicicletta non comporta automaticamente che so progettare una infrastruttura ciclabile. Sono necessarie **professionalità**
- **Coerenziare le politiche locali**: non si può fare tutto con la medesima intensità. È necessario fare delle scelte.
- Tutto ciò richiede una impostazione/gestione che ha **bisogno di cure**