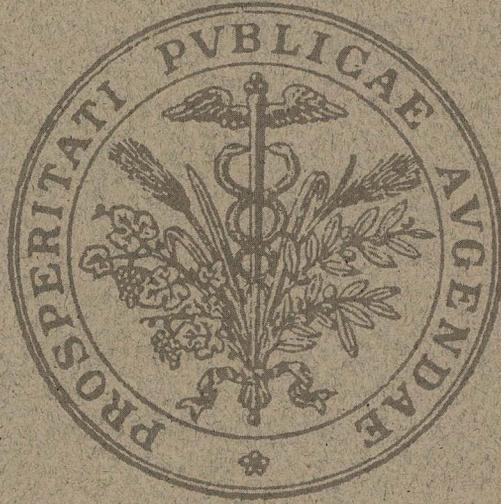


I GEORGOFILI

Quaderni
2000-I



PERCORSI VERDI: UNA OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO E RISCOPERTA DEL TERRITORIO RURALE

Firenze, 2001

STUDIO EDITORIALE FIORENTINO

I GEORGOFILI

Quaderni
2000-I



Giornata di Studio

**PERCORSI VERDI: UNA OPPORTUNITÀ DI SVILUPPO
E RISCOPERTA DEL TERRITORIO RURALE**

Firenze, 6 dicembre 2000

STUDIO EDITORIALE FIORENTINO

Copyright © 2001
Accademia dei Georgofili
Firenze
<http://www.georgofili.it>

Proprietà letteraria riservata

Supplemento a «I Georgofili. Atti dell'Accademia dei Georgofili»
Anno 2000 - Settima Serie - Vol. XLVII (176° dall'inizio)

Responsabile redazionale: dott. Paolo Nanni

Servizi redazionali, grafica e impaginazione
STUDIO EDITORIALE FIORENTINO
Via S. Reparata 22r - Firenze
Tel. 055 481460
Fax: 055 4626769
e-mail: stedifi@tin.it

INDICE

FIRENZO MANCINI <i>Introduzione</i>	7
ALESSANDRO TOCCOLINI <i>Percorsi verdi: significato, tipologie, esperienze e proposte di sviluppo</i>	9
NICOLA MASTRONARDI <i>Il recupero della viabilità rurale storica: i grandi Tratturi dell'Appennino italiano</i>	29
GIULIO SENES e CLAUDIO PODESTÀ <i>Il recupero delle ferrovie dismesse</i>	41
LORENZO DEL FELICE <i>Il recupero delle vie d'acqua</i>	67
Tavola rotonda su <i>Proposte di sviluppo della tematica</i>	
GIUSEPPE PELLIZZI <i>Introduzione</i>	83

NUNZIO MARCELLI	
<i>Politiche per la salvaguardia e la valorizzazione dei tratturi</i>	85
VINCENZO MENNELLA	
<i>Linee guida progettuali per lo sviluppo di "greenways"</i>	89
FRANCO SANGIORGI	
<i>"Greenways", territorio e fabbricati rurali</i>	97
EUGENIO ZAGGIA	
<i>Il fattore qualità nella promozione dell'agriturismo</i>	105
Carta di Firenze	113

FIorenzo MANCINI*

INTRODUZIONE

Signori Accademici, cari colleghi, gentili signore e signori, grazie di essere intervenuti a questa giornata a cui l'Accademia tiene molto. I relatori che si susseguiranno hanno lavorato con molto impegno, anche attraverso una serie di incontri preparatori di questa tornata.

L'Accademia pubblicherà sollecitamente gli atti di questa giornata che, come voi vedete, è assai densa: vi sono 5 relazioni anti-meridiane e una interessante tavola rotonda propositiva, che sarà moderata dal Consigliere Accademico Prof. Ing. Giuseppe Pellizzi.

Debbo, in primo luogo, scusare l'assenza del nostro presidente, Prof. Franco Scaramuzzi, che, impegnato ieri a Roma al CNR nella sua qualità di presidente dell'Unione Nazionale delle Accademie di Scienze Agrarie, si è poi dovuto recare ad una importante seduta dell'Accademia della Vite e del Vino, di cui è presidente onorario. Mi ha, quindi, pregato di scusare a tutti voi la sua assenza.

Prima di dare la parola al primo relatore, vorrei salutare un folto gruppo di giovani neolaureati che sta seguendo, presso l'Università di Campobasso, un corso di alta formazione come gestori delle risorse ambientali, con particolare riferimento ai tratturi che così notevole rilievo hanno in quella Regione. Sono molto lieto che siano qui.

La parola, ora, al Prof. Toccolini, che parlerà di: "Percorsi verdi: significato, tipologie, esperienze e proposte di sviluppo".

* *Vice Presidente dell'Accademia dei Georgofili*

ALESSANDRO TOCCOLINI*

PERCORSI VERDI: SIGNIFICATO, TIPOLOGIE,
ESPERIENZE E PROPOSTE DI SVILUPPO

I. IL SIGNIFICATO DI “PERCORSO VERDE” E L’ORIGINALITÀ DELL’IDEA

La prima definizione ufficiale di “percorso verde” o “greenway” nasce negli Stati Uniti nell’ambito della “President’s Commission on American Outdoors” nel 1987 dove viene evidenziata la necessità di creare «una rete di greenways (...) per fornire alla popolazione un facile accesso agli spazi aperti vicino alle abitazioni e per collegare tra loro gli spazi rurali con gli spazi urbani del territorio americano (...) inserita nel tessuto urbano e nella campagna come un gigantesco sistema circolatorio».

Nel 1990 Charles Little pubblica il libro *Greenways for America*, che dà grande impulso all’idea e individua cinque tipologie principali di percorsi: urbani (generalmente realizzati lungo fiumi e canali), ricreativi, ecologici, storici e di valore paesaggistico, multifunzionali.

Nel 1995 Julius Fabos e Jack Ahern dell’Università del Massachusetts pubblicano *Greenway – The beginning of an international movement*. Nell’introduzione Fabos auspica che nel futuro il sistema di percorsi verdi sia «così evidente nella normale cartografia e così utilizzabile dall’utente così come oggi avviene per il sistema stradale o il sistema ferroviario».

Da queste brevi note è possibile intuire la rivoluzione pianificatoria (almeno potenziale) di tali visioni. Creare, infatti, un sistema di percorsi verdi significa fornire alla popolazione un sistema di mo-

* Istituto di Ingegneria agraria, Università degli Studi di Milano - Presidente Associazione Italiana Greenways

bilità complementare a quello tradizionale che permetta un tipo di movimento sicuro e gratificante non solo per le funzioni ludiche e ricreative, ma soprattutto per la mobilità casa/lavoro, casa/scuola, casa/servizi. Affascinante, poi, è l'idea di disporre in un futuro prossimo (ma oggi questo sta già parzialmente avvenendo) di cartografia specifica dedicata alla rete di percorsi e alle sue connessioni con la mobilità tradizionale; in tal senso i sistemi informativi geografici e la loro diffusione su Internet giocheranno un ruolo decisivo.

Le valenze di tali percorsi possono essere diverse (ricreative, storiche, culturali, paesaggistiche, educative, ambientali) o contenere al loro interno tutti o alcuni di tali valori, configurandosi così come risorse multifunzione. Realizzare, quindi, una rete di percorsi ai diversi livelli territoriali (nazionale, regionale, provinciale o locale) significa promuovere una "circolazione dolce" sul territorio, in grado di mantenere le nostre comunità in buona salute fisica e mentale, recuperando nel contempo il paesaggio, inducendo la popolazione ad una maggiore responsabilità nei confronti dell'ambiente e aiutando il senso di appartenenza al territorio di chi vi abita. In termini generali è così possibile formulare la seguente sintetica definizione di percorso verde: «una via piacevole dal punto di vista ambientale».

Tale definizione, elaborata da Tom Turner dell'Università di Greenwich, deriva dall'unione delle parole "verde", che sta a indicare non solo ciò che è vegetato, ma tutto ciò che è apprezzabile dal punto di vista ambientale e quindi naturalistico, paesaggistico, storico-architettonico e culturale, e "percorso" che indica la possibilità di movimento non solo per le persone, ma anche per gli animali, le piante, l'aria e l'acqua, e quindi di collegamento.

In tale quadro, percorsi pedonali protetti piacevoli dal punto di vista ambientale sono *greenway* anche se non vegetati, mentre vie dominate dal traffico motorizzato, anche se ben vegetate ma sgradevoli dal punto di vista ambientale, non sono considerate percorsi verdi.

2. LE RADICI STORICHE DEL CONCETTO DI PERCORSO VERDE O "GREENWAY"

I percorsi verdi traggono origine da alcune tipologie di interventi ed organizzazioni territoriali presenti fin dall'antichità, la cui evoluzio-

ne ha portato a quelli che oggi vengono riconosciuti come percorsi verdi. Al riguardo sembra significativo ricordare le seguenti forme territoriali, riportate in figura 1.

Percorsi cerimoniali

Percorsi, in genere rettilinei, utilizzati per le cerimonie religiose, le parate militari, le incoronazioni dei reali ecc. Già presenti nelle città babilonesi ed egiziane, si ritrovano nelle città imperiali romane, nel Rinascimento, per divenire l'elemento distintivo delle città barocche quale collegamento fra i palazzi cittadini e le residenze di campagna. Realizzati per permettere di muoversi lungo un percorso piacevole dal punto di vista ambientale possono essere considerati a tutti gli effetti *greenways*.

Boulevards

Grandi viali alberati, in genere anch'essi rettilinei, caratteristici delle città europee; spesso ricavati sui tracciati delle mura difensive abbandonate. Pensati per rendere piacevole il passaggio sia di chi li percorre, in carrozza in origine, in automobile oggi, sia di chi vi passeggia a piedi. Un esempio: i viali di collegamento fra i grandi parchi londinesi.

Parkways

Strade per la circolazione motorizzata, poste all'interno di aree vegetate a sviluppo prevalentemente lineare, progettate in modo da renderne piacevole la percorrenza da parte degli automobilisti. Le *parkways* sono in genere, rispetto ai *boulevards* da cui derivano, più lunghe, non rettilinee e circondate da aree vegetate più complesse, varie ed ampie rispetto ai filari alberati dei *boulevards*. Per esempio, la George Washington Memorial Parkway lungo il fiume Potomac negli USA.

Park belts

Aree verdi ricreative a forma di anello poste attorno alle città a formare una cintura la cui funzione principale è quella di garantire degli spazi per lo svago dei cittadini. Un esempio: il sistema di aree a parco poste attorno alla città di Adelaide in Australia progettato nel 1837.

Park system

Sistema di parchi che, a differenza della *park belt*, penetra fra le aree urbanizzate delle città; il sistema è costituito da aree a parco e dai collegamenti fra queste, collegamenti pensati per un utilizzo multiplo da parte di pedoni, automobilisti, cavalieri ecc. Per esempio: il sistema dei parchi della città di Boston ideato da Olmsted nel XIX secolo.

Green belt

Sistema di aree verdi comprendenti parchi, aree agricole, aree naturali ecc. poste attorno alle città e aventi funzione protettiva, ricreativa e produttiva (agricola). Si differenziano dalle *park belt* perché non comprendono solo aree pubbliche con funzione ricreativa ma anche aree private produttive. La loro dimensione è quindi in genere maggiore. Scopo della *green belt* è evitare una crescita incontrollata delle città ovvero di contenere i fenomeni di urbanizzazione. Esempi: la *green belt* di Londra in Inghilterra e di Ottawa in Canada.

Green trails

Percorsi per la circolazione non motorizzata, posti sia in ambito urbano che extraurbano, aventi valore storico, paesaggistico, naturalistico e ricreativo. Possono essere ricavati recuperando infrastrutture in disuso come le linee ferroviarie abbandonate, le alzaie lungo i canali o affiancandosi ad elementi lineari quali i fiumi, le coste dei mari ecc. Esempi: i percorsi lungo i canali (Naviglio Martesana in provincia di Milano) e i percorsi ricavati sulle ferrovie dismesse (Capital Crescent Trail presso Washington DC).

In sintesi le tipologie di *greenways* individuate configurano un *sistema di percorsi* che si caratterizza per il tipo di “configurazione spaziale” (sostanzialmente *lineare*) e per l’idea di “movimento”, che lo differenzia da altri modelli di organizzazione degli spazi verdi, che trovano il loro punto di riferimento nel concetto di parco.

Inoltre, i percorsi verdi svolgono la funzione di *collegamento* non solo tra gli spazi verdi, ma fra tutti gli elementi di interesse presenti sul territorio e fra questi e la popolazione, rappresentando una occasione di recupero e di sviluppo del territorio nel suo insieme.

Infine i percorsi verdi esistono già, almeno a livello potenziale:

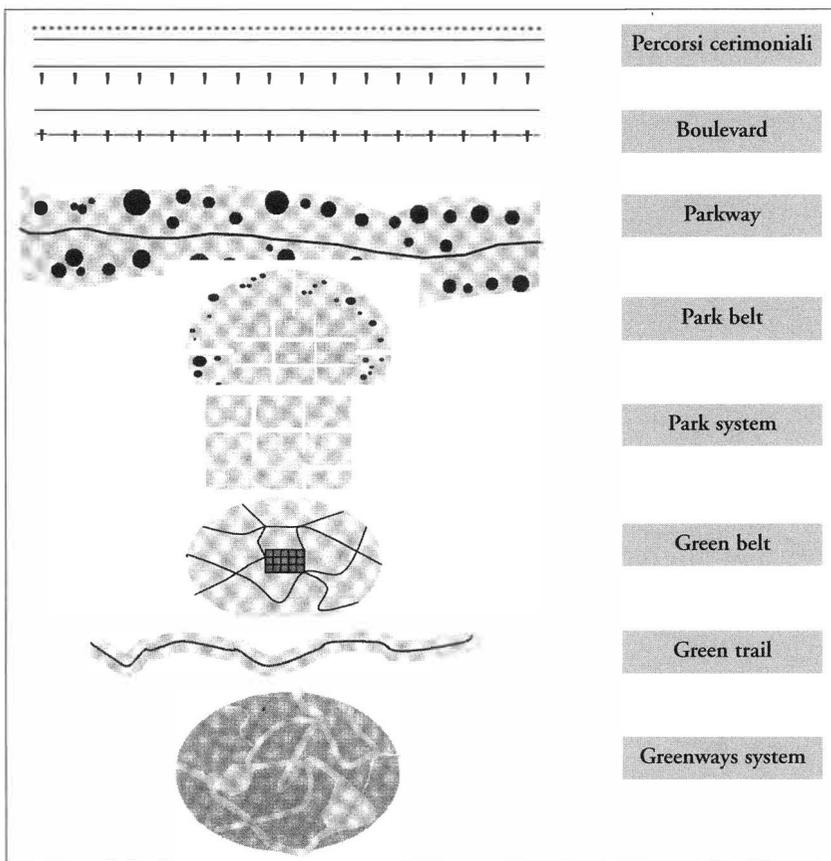


Fig. 1 *Lo sviluppo del concetto di "greenway" (elaborazione da Turner, 1998)*

esistono i sentieri, le strade storiche, le alzaie, le linee ferroviarie dismesse, la viabilità rurale minore; esiste quindi un sistema che aspetta solo di essere rivitalizzato attraverso lo sforzo congiunto della popolazione, delle autorità e dell'imprenditoria pubblica e privata.

3. IL LEGAME CON IL MONDO RURALE

Nel territorio rurale si trovano molte delle ricchezze naturali, storiche e culturali che possono essere collegate e valorizzate dai percorsi verdi. L'ambiente rurale rappresenta quindi la matrice ideale per

lo svolgimento di molte delle attività “proposte” dalle *greenways*. Come sottolineato in precedenza, la struttura di base su cui costruire la rete di percorsi è già ben presente nelle aree rurali. Le strade campestri, le alzaie dei canali, gli edifici rurali costituiscono un enorme patrimonio da riqualificare per realizzare le vie verdi e le attrezzature di servizio per l’utenza.

Uno degli elementi chiave delle politiche di sviluppo del territorio rurale è il miglioramento dei rapporti e delle connessioni tra città e aree rurali: la presenza di infrastrutture come le vie verdi va in tale direzione, migliorando il livello di conoscenza del territorio e delle realtà agricole.

Le aree agricole intercluse fra gli urbanizzati o presenti nelle aree di frangia urbana vengono spesso e giustamente considerate come poco attraenti; una loro riqualificazione attraverso la realizzazione di vie verdi può attivare processi di valorizzazione di tali aree, permettendo una loro migliore accessibilità e funzione ricreativa.

La presenza di “fruttori” del territorio rurale, quotidiani o periodici, costituisce un’occasione per il rilancio dell’economia di queste aree, poiché viene favorita la creazione di attività legate sia al settore agricolo sia ai settori connessi. La presenza degli utilizzatori delle *greenways* può incentivare una serie di attività direttamente legate al settore primario, come la vendita diretta di prodotti agricoli, l’attività agrituristica e i servizi legati all’attività escursionistica a cavallo.

Le *greenways* possono inoltre favorire la creazione di opportunità non direttamente legate al mondo agricolo, ma interessanti per il territorio rurale, come ad esempio le piccole attività di artigianato, i servizi per il noleggio e la riparazione delle biciclette, i centri per le attività sportive o ricreative, i servizi per la gestione del territorio. La “campagna” può quindi ricevere un grande beneficio dalla presenza delle vie verdi, ed i maggiori vantaggi riguardano soprattutto quelle aree dove l’attività agricola non è sufficientemente competitiva così da evitare un progressivo spopolamento.

Mantenere “vive” le aree rurali, significa garantire una migliore gestione del territorio, troppo spesso infatti le aree marginali vengono abbandonate e sono destinate al degrado.

Un’indagine svolta presso una comunità rurale del Kansas (USA) (Fonte: CH.C. SCHRADER, *Landscape and Urban Planning*, 1995) ha testimoniato che grande importanza viene data dalla popolazio-

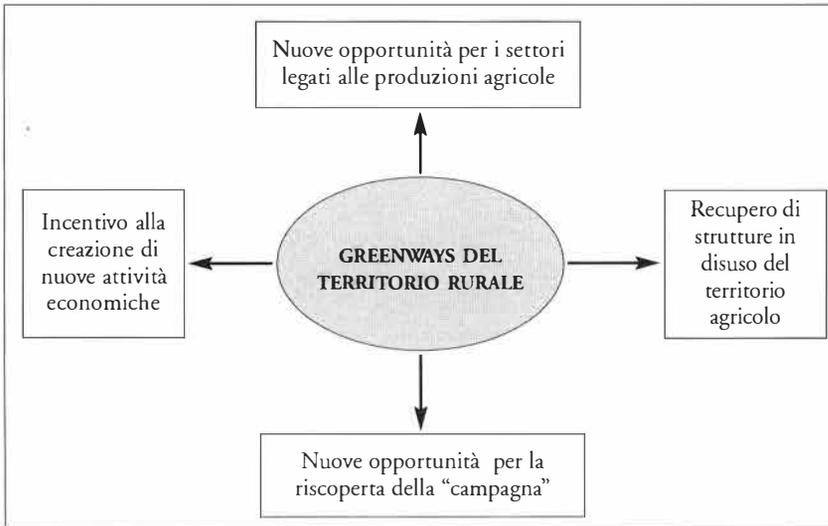


Fig. 2 Schema delle possibili ricadute delle “greenways” sul territorio rurale

ne locale alle *greenways*, che vengono viste come positive per la valenza ambientale, per l’incremento di opportunità per il tempo libero ed infine per l’apporto positivo alla qualità visuale del paesaggio. Anche gli operatori agricoli locali hanno espresso lo stesso interesse per le *greenways* manifestato dagli altri intervistati, non mostrando particolare preoccupazione per le eventuali interazioni con i processi produttivi.

La presenza delle *greenways* può innescare meccanismi virtuosi di valorizzazione del territorio rurale, garantendone una migliore gestione attraverso l’incremento delle opportunità offerte.

In figura 2 sono riassunte le possibili “ricadute” delle *greenways* sul territorio rurale.

Lo sviluppo delle *greenways* trova fondamento ed è in sintonia con alcune significative linee di intervento di livello europeo. In particolare con le linee di indirizzo espresse dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo (SSSE), con l’Agenda 2000, la nuova PAC e il progetto LEADER +.

Nell’ambito dello SSSE si auspica, infatti, un miglioramento dei rapporti e delle connessioni fra città e territori rurali; l’Agenda 2000 e la Politica Agricola Comunitaria sono rivolte alla tutela e allo svi-

luppo del territorio rurale mediante anche la creazione di nuove attività nel settore agricolo (turismo rurale, agriturismo, vendita prodotti tipici); tali attività hanno evidentemente bisogno di infrastrutture come le *greenways* che costituiscono una valida strategia di marketing per la promozione delle aree rurali. In particolare il progetto LEADER+ finanzia iniziative locali volte alla valorizzazione delle risorse territoriali: in tal senso possono essere finanziati, come del resto sta avvenendo, progetti di realizzazione di percorsi verdi.

4. LE VISIONI AMERICANE ED EUROPEE

Lo studio e la progettazione dei percorsi verdi possono avvenire a *diversi livelli territoriali* (sovranazionale, nazionale, regionale, di ente intermedio, comunale, locale) e possono essere affrontati secondo due tipi di approccio che a livello schematico sono indicabili come *l'approccio americano* e *l'approccio europeo*.

L'approccio americano considera le *greenways* come territori lineari che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ecologico, ricreativo e storico culturale.

Gli elementi costitutivi del sistema sono:

- i corridoi che costituiscono la rete di connessione;
- gli elementi e le aree di interesse da questi uniti ed attraversati;
- i centri di vita e le aree residenziali dove vive e lavora la popolazione che può fruire del sistema.

I corridoi che comprendono strade e piste ciclabili, ferrovie recuperate, aste dei fiumi e rive dei laghi, non necessariamente comprendono percorsi utilizzabili dall'uomo; anzi, quando la funzione di protezione della natura e delle acque diviene prioritaria, la presenza dell'uomo può essere esplicitamente esclusa.

L'approccio europeo identifica il termine *greenways* con un sistema di percorsi, dedicati a una "circolazione dolce" e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.

Con questo tipo di approccio si pone l'accento sulla fruizione da parte dell'uomo e si identificano le *greenways* con i percorsi. I percorsi debbono avere caratteristiche specifiche, alcune delle quali in-

trinseche (percorribilità da parte di gran parte della popolazione, esclusione o limitazione della circolazione motorizzata) ed altre estrinseche (riferite alle valenze delle aree interessate e ai punti collegati).

In sintesi, lo sviluppo di un sistema di *greenways* prevede sempre e comunque:

- una rete di percorsi;
- aree ed elementi di interesse da attraversare e connettere;
- centri di vita ed aree residenziali, lavorative e ricreative da collegare.

Nella visione americana tutti questi elementi, insieme con eventuali corridoi naturali privi di percorsi, vanno a costituire le *greenways*; nella visione europea le *greenways* si identificano con i percorsi.

5. CARATTERI, TIPOLOGIE E FUNZIONI DEI PERCORSI VERDI

Da quanto sopra espresso è possibile enucleare le caratteristiche fondamentali dei percorsi verdi, che possono essere riassunte nei seguenti elementi:

- la connessione tra elementi di interesse o di utilità;
- l'utenza non motorizzata;
- la circolazione dolce;
- il recupero delle infrastrutture viarie esistenti.

Con riferimento ai tipi di percorsi verdi va evidenziato come la mancanza di una definizione univoca del termine *greenway* e la grande diversità che caratterizza i percorsi verdi rendono difficile una loro classificazione tipologica. I parametri che possono essere presi in considerazione sono numerosi:

- *la scala territoriale*: continentale, nazionale, regionale, locale;
- *la funzione (o le funzioni) dei percorsi verdi*: ricreazione, conservazione della natura, spostamento con mezzi non motorizzati, valorizzazione delle risorse storico-culturali ecc.;
- *il contesto fisico* in cui si inseriscono: urbano, suburbano, rurale, residenziale, industriale, agricolo ecc.;
- *la strategia di pianificazione territoriale globale*: questa può essere volta a evitare la perdita di altri spazi verdi, a riconquistare tali aree, a riqualificare dal punto di vista ambientale le zone degradate o abbandonate ecc.;

– *il tipo di infrastruttura utilizzata*: ferrovie dismesse, alzaie, strade campestri ecc.

Alcuni autori ed operatori del settore hanno, tuttavia, cercato di definire delle classificazioni tipologiche delle *greenways*, basandosi su diversi aspetti dei percorsi verdi.

Julius Gy. Fabos, nel 1995, ha proposto la suddivisione delle *greenways* in tre tipologie, essenzialmente in base alla loro funzione:

– “*greenways*” con *funzione ecologica*, costituite da corridoi aventi rilevante significato ambientale e da sistemi naturali. Rientrano in questa categoria la gran parte delle *greenways* situate lungo i fiumi, nelle zone costiere e lungo le catene montuose, e i loro obiettivi primari sono quelli di conservare la biodiversità e di fornire corridoi per la dispersione di semi e la circolazione della fauna;

– “*greenways*” con *funzione ricreativa*, formate da sentieri e vie d’acqua che collegano le aree e i siti attrezzati per la ricreazione e il tempo libero. Questi sentieri e itinerari offrono spesso viste gradevoli e attraversano paesaggi differenti caratterizzati da una elevata qualità visuale. Possono essere localizzate in aree urbane o rurali ed essere pianificate a scale territoriali differenti;

– “*greenways*” con *funzione di conservare l’eredità storica e i valori culturali*. Esse attraggono i turisti, forniscono benefici ricreativi, educativi, visivi ed economici.

Un’altra classificazione delle *greenways*, proposta da G. Materini e M. Pezzagno dell’Università degli Studi di Brescia, si basa sul ruolo che i percorsi verdi possono svolgere come infrastrutture riservate al traffico non motorizzato. Essi, riprendendo il paragone di J. Gy. Fabos tra la rete stradale e la rete di *greenways*, classificano le vie verdi utilizzando la stessa terminologia prevista dal Codice della Strada per la rete viaria ordinaria, differenziando tra *greenways* collocate in ambito urbano e *greenways* che si sviluppano in ambiente extraurbano. Le prime vengono suddivise in cinque classi:

– “*greenways*” *urbane di scorrimento*, che collegano i centri urbani di un’area metropolitana;

– “*greenways*” *urbane inter-quartiere*, che connettono i diversi quartieri di una città con i servizi cittadini;

– “*greenways*” *urbane di quartiere*, che collegano le unità di vicinato con i servizi di quartiere;

- “*greenways*” *urbane locali*, che connettono le aree residenziali ai servizi delle unità di vicinato;
- “*greenways*” *urbane dedicate*, ossia percorsi verdi riservati ad una specifica tipologia di utenti (solo ciclisti, solo pedoni ecc.) o dedicate a un particolare tema (percorso storico, itinerario lungo un’alzaia ecc.).

Le *greenways* extraurbane vengono suddivise in tre classi:

- “*greenways*” *extraurbane principali*, che connettono i centri storici significativi, le zone turistiche e le aree ricreative di notevole importanza, quali grandi parchi attrezzati, parchi nazionali ecc.;
- “*greenways*” *extraurbane secondarie*, che collegano tra loro i piccoli centri storici, le zone turistiche e i parchi di minor importanza;
- “*greenways*” *extraurbane dedicate*, che, analogamente a quelle urbane, sono riservate ad una specifica tipologia di utenti o a un particolare tema.

Per ogni tipologia di *greenway* vengono indicate anche le attrezzature complementari necessarie, i principi da seguire nell’organizzazione delle intersezioni con la rete stradale e i tipi di utenti a cui dovrebbero essere accessibili.

C. Little, infine, nel suo libro *Greenways for America*, ha proposto una classificazione delle *greenways* in cinque tipologie, nella quale egli cerca di considerare il maggior numero possibile di elementi differenzianti i percorsi verdi:

- “*greenways*” *urbane situate lungo fiumi e canali*, che spesso rientrano in programmi di riqualificazione di corsi d’acqua trascurati e inquinati;
- “*greenways*” *con funzione ricreativa*, attrezzate con sentieri e itinerari di vario genere, spesso relativamente lunghe e basate sia su elementi naturali, sia su ferrovie dismesse, sia su corridoi utilizzati per l’impianto di servizi pubblici (gasdotti, acquedotti, elettrodotti ecc.);
- *corridoi naturali con significato ecologico*, di solito localizzati lungo fiumi, torrenti e linee di cresta, utilizzati per le migrazioni e interazioni tra diverse popolazioni naturali;
- *itinerari storici o paesaggisticamente rilevanti*, generalmente localizzati lungo strade e corsi d’acqua, accessibili ai pedoni e ai ciclisti in condizioni di sicurezza;
- *sistema o rete di “greenways”*, di solito basato su forme naturali del territorio come valli e creste montane, ma a volte derivante sempli-

cemente dall'unione di *greenways* e spazi aperti di vario tipo già esistenti, per creare un'infrastruttura verde alternativa a livello locale o regionale.

La mancanza di una classificazione univoca dei percorsi verdi sottolinea, ancora una volta, l'eterogeneità di queste infrastrutture, che rappresenta un elemento determinante per il loro successo, consentendo loro di adattarsi a diversi ambienti e di svolgere funzioni sempre utili in ognuno di essi, a seconda delle esigenze che si presentano.

In sintesi, le funzioni qualificanti per il territorio risultano essere le seguenti:

- connettere i centri rurali tra loro e con le città;
- consentire la fruizione di un territorio ricco di risorse, attivando circuiti di sviluppo economico;
- connettere le zone periurbane con i centri urbanistici;
- riscoprire la “campagna” da parte della popolazione urbana, anche in termini di educazione agroalimentare;
- favorire il senso di appartenenza delle popolazioni al proprio territorio.

6. LE PROSPETTIVE DI SVILUPPO DELL'IDEA: LA PROPOSTA DI UN METODO PER LA REALIZZAZIONE DI PERCORSI VERDI

Al fine di fornire un minimo di concretezza operativa a quanto esposto, viene di seguito proposta una metodologia atta alla realizzazione di percorsi verdi nel territorio italiano.

Il metodo proposto si basa sulle esperienze compiute dall'autore su realtà territoriali assimilabili al cosiddetto livello intermedio (enti parco, comunità montane, ambiti sub-provinciali).

La metodologia proposta può essere suddivisa, così come indicato nello schema di figura 3, nelle seguenti fasi:

I fase: individuazione dell'area di studio

II fase: analisi

- censimento degli elementi di interesse e loro localizzazione
- censimento dei percorsi e rilievo puntuale delle loro caratteristiche
- individuazione del sistema attuale dei percorsi

III fase: proposta di piano

- definizione di un piano delle *greenways* con alcune ipotesi di intervento per il completamento del sistema e per la valorizzazione delle risorse presenti

IV fase: indicazioni progettuali

- soluzioni progettuali tipo
- risoluzione di punti critici particolari

V fase: divulgazione

- pubblicazioni cartacee
- incontri pubblici
- pubblicazioni di siti internet

Nell'elaborazione del metodo particolare rilievo è data alla fase di analisi. In Italia, infatti, a differenza di quanto ad esempio avviene negli Stati Uniti dove la tipologia prevalente, soprattutto in ambito rurale, è quella di lunghi percorsi che, passando attraverso aree scarsamente abitate, permettono di scoprire territori altrimenti poco fruiti, esiste già una rete di sentieri e strade rurali molto diffusa. Il sistema dei percorsi è quindi caratterizzato da una rete, che può essere più o meno complessa, e che, appoggiandosi su alcuni assi portanti come i percorsi lungo i canali, i fiumi, i parchi ed altro ancora, permette di fruire del territorio in modo diverso e più consapevole.

Compiuta la fase di analisi e definiti gli obiettivi generali e prioritari del piano, è auspicabile il coinvolgimento dei futuri potenziali fruitori del sistema o comunque di coloro che vivono nell'area oggetto del piano in modo da conoscere prima le esigenze della cittadinanza e poi il parere sul tipo di interventi proposti, così da poter apportare le opportune modifiche sia al piano che ai successivi progetti.

Il coinvolgimento della cittadinanza può avvenire nei modi ritenuti più opportuni che comprendono:

- organizzazione di incontri sia riservati ad associazioni, comitati dei cittadini, potenziali finanziatori privati ed altri per un primo confronto, sia aperti a tutti, per mostrare le prime proposte di piano;
- sondaggi;
- visite in campo e organizzazione di interventi pilota dimostrativi.

Area di studio

La definizione dell'area interessata dal piano può essere effettuata a priori oppure essere parte stessa dello studio.

Nel primo caso si tratta, in genere, di un'area definita da limiti amministrativi (limiti comunali o provinciali, confini di Parco ecc.) e coincidente con l'area di competenza del committente lo studio.

L'individuazione dell'area può invece essere oggetto dello studio quando l'intervento riguarda il recupero e la valorizzazione di un elemento portante quale l'alzaia di un canale, il corso di un fiume; una ferrovia dismessa ecc. In questo caso occorre definire quale sia l'area di influenza dello stesso, in funzione in primo luogo della distanza dai potenziali fruitori, ma anche di altri parametri quali i collegamenti, la localizzazione dei centri urbani di attrazione ecc.

In entrambi i casi, l'area di studio non può essere considerata come un'isola indipendente da ciò che sta attorno ed episodi importanti, rappresentati sia da risorse e centri di attrazione, sia da percorsi verdi e da aree residenziali, devono comunque essere presi in debita considerazione, sia nell'analisi delle risorse sia nella definizione del piano sia, infine, nel progettare eventuali connessioni.

Analisi territoriale

L'oggetto dell'analisi territoriale essenziale da porre in essere al fine della redazione del piano delle *greenways* è ricavabile dalla stessa definizione di *greenways*: sistema di *vie dedicate* ad una circolazione sul territorio alternativa e complementare al traffico motorizzato in grado di connettere le *popolazioni* con le *risorse del territorio* e con i *centri di vita* degli insediamenti urbanistici. La raccolta di informazioni relativamente agli elementi indicati richiede una organizzazione della ricerca che può essere così strutturata:

- analisi bibliografica, cartografica e iconografica;
- visita agli enti istituzionali coinvolti e operanti sul territorio;
- eventuali incontri con soggetti privilegiati quali rappresentanti di associazioni che operano sul territorio, appassionati di storia locale, conoscitori delle risorse del territorio ecc.;
- rilievo diretto sul territorio per la verifica delle informazioni raccolte, l'integrazione con quelle mancanti (in primo luogo quelle relative alla caratteristiche dei percorsi) e per il loro corretto posizionamento sulla cartografia.

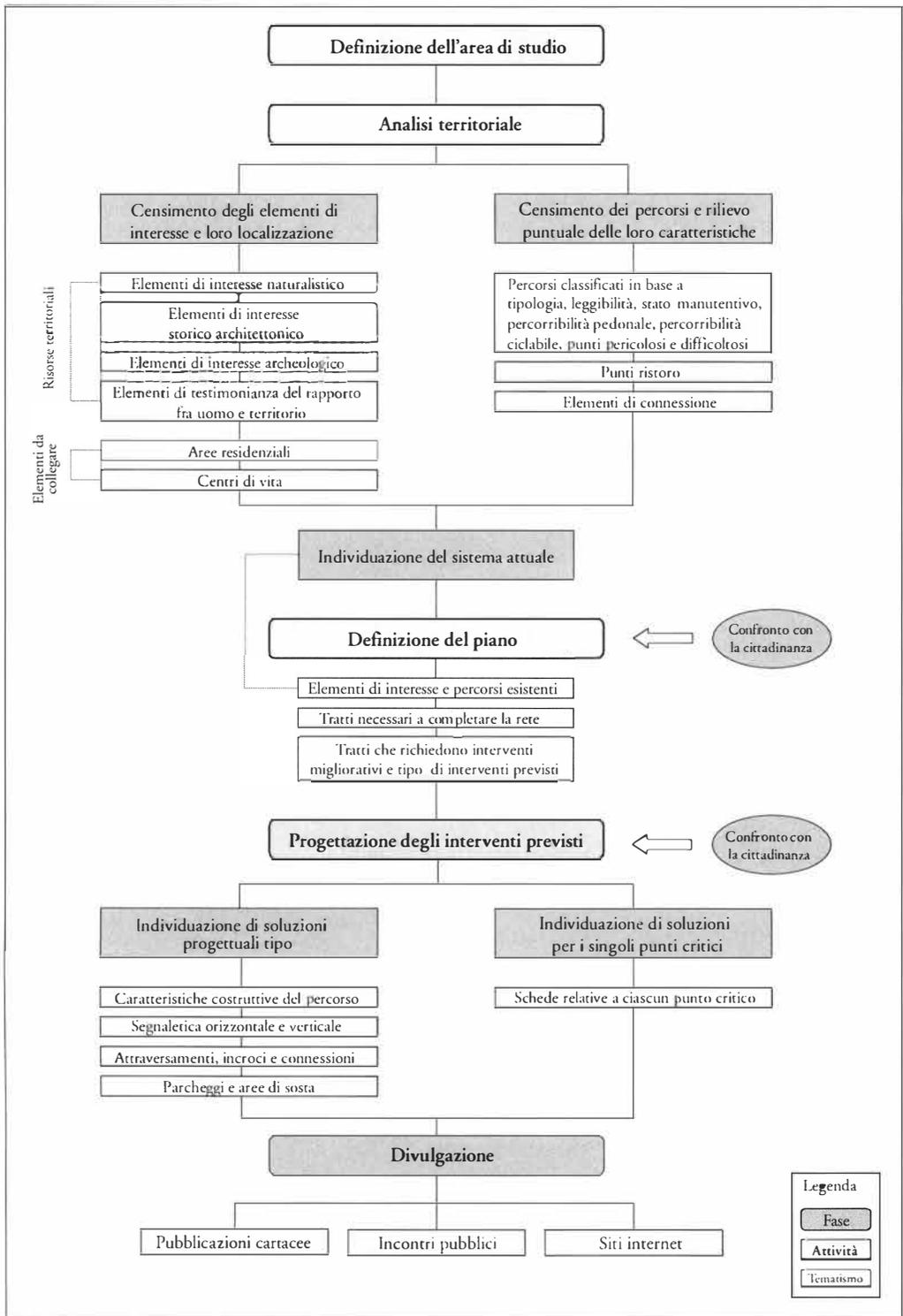


Fig. 3 Schema del metodo proposto

Il rilievo fatto per l'intero territorio oggetto dello studio garantisce la conoscenza di tutti gli elementi da prendere in considerazione per la definizione del sistema attuale e può essere integrato con l'indicazione di episodi importanti posti al di fuori del sistema, ma comunque in relazione con l'area di studio.

La fase di analisi prevede la raccolta di una notevole quantità di informazioni che possono essere utilmente inserite all'interno di un GIS (Geographical Information System) strumento che consente di gestire una notevole mole di dati territoriali, elaborandoli in modo sia da ricavarne informazioni di sintesi sia da ottenere nuove informazioni dal loro incrocio.

In questo contesto l'utilizzo della tecnologia informatica appare di fondamentale importanza, anche in considerazione del fatto che le informazioni contenute all'interno di un sistema informatizzato possono essere aggiornate e modificate in maniera molto rapida rispetto alla cartografica tradizionale.

L'introduzione delle informazioni all'interno del GIS può consentire di produrre una serie di carte tematiche utili a individuare il sistema dei percorsi, mettere in relazione i percorsi con le risorse del territorio e rappresentare gli stessi in base alle loro caratteristiche.

Pianificazione

Raccolte le informazioni relative sia ai percorsi sia agli elementi da connettere e individuato il sistema attuale della rete dei percorsi, occorre utilizzare tali informazioni per la redazione della proposta di piano relativa alla rete dei percorsi. Tale proposta dovrà contenere informazioni relativamente sia ai tratti mancanti della rete sia ai tratti esistenti per i quali si richiedano interventi migliorativi.

Con riferimento al primo punto, è utile l'indicazione di quei tratti individuati come prioritari per la connessione con gli elementi di maggiore significato del territorio, tenuto conto della loro effettiva possibilità di realizzazione. Ciò non significa una verifica tratto per tratto del tracciato del percorso proposto, ma solo un'indicazione di fattibilità in termini di spazi, possibilità di attraversamento della rete stradale e di connessione con il resto della rete dei percorsi. La definizione dei tratti mancanti non può che derivare dal confronto fra i percorsi rilevati e gli elementi di interesse riportati sulla cartografia dello stato di fatto. Con riferimento al secondo punto gli interventi po-

tranno essere classificati in funzione del tipo di intervento richiesto e potranno comprendere sia i miglioramenti delle caratteristiche costruttive e degli incroci sia la sostituzione di eventuali tratti su strada a traffico limitato con percorsi da cui è escluso il traffico motorizzato.

Progettazione

Le indicazioni per la realizzazione degli interventi possono riguardare due aspetti:

- l'individuazione di soluzioni progettuali tipo da applicare in maniera diffusa;
- l'individuazione di soluzioni per i singoli punti critici.

Questi ultimi devono, naturalmente, essere riferiti ad ogni specifico intervento, pertanto ci si limiterà di seguito a considerare la prima classe di indicazioni, che comprendono in primo luogo:

- le caratteristiche costruttive del percorso;
- la segnaletica orizzontale e verticale;
- gli attraversamenti, gli incroci e le connessioni;
- i parcheggi e le aree di sosta.

Rimandando ai numerosi manuali pubblicati per le specifiche tecniche di ciascun intervento, sembra qui utile indicare alcuni dei criteri che possono essere utilmente seguiti per operare delle scelte.

In linea assolutamente generale nella scelta delle soluzioni progettuali occorre considerare:

- la categoria degli utilizzatori previsti e la loro sicurezza;
- l'inserimento paesaggistico;
- i costi di realizzazione e di manutenzione;
- le disposizioni normative del settore.

Divulgazione

Un importante compito svolto dalla *greenways* è quello di far conoscere alla gente le risorse e gli elementi di interesse presenti sul territorio dove vive. Spesso l'utilizzo dell'automobile per gli spostamenti e lo svolgimento della propria attività di lavoro in un luogo differente da quello di residenza portano ad ignorare le aree naturali ed agricole, con il loro patrimonio di beni storici ed architettonici, anche se poste nelle immediate vicinanze dei centri urbani in cui si vive.

Se la realizzazione di un piano dei percorsi verdi è l'elemento fondamentale per permettere alla gente di scoprire o riscoprire il

proprio territorio, non meno importante è portare a conoscenza della gente l'esistenza di tale rete in modo che la possa utilizzare sia nel tempo libero sia per gli spostamenti di ogni giorno.

La divulgazione può avvenire nei modi più diversi e spesso complementari fra di loro, comprendenti:

- la segnaletica da porre non solo lungo i percorsi ma anche nel loro intorno scegliendo fra le aree maggiormente frequentate, così come indicato nel paragrafo precedente;
- l'organizzazione di incontri pubblici nei modi e nei tempi ritenuti più opportuni (presentazione finale del piano, inaugurazione degli interventi realizzati, visite e uscite organizzate fra i cittadini, organizzazione di giornate di attività volontaria per la manutenzione dei percorsi ecc.);
- le pubblicazioni cartacee che possono andare dalla semplice brochure informativa da distribuire agli abitanti e da mettere a disposizione presso gli uffici pubblici, fino a volumi destinati alle librerie;
- la pubblicazione di siti internet che possono sia essere organizzati come pagine informative in modo del tutto simile alle pubblicazioni cartacee, sia strutturati in maniera tale da consentire all'utente di interrogare la banca dati al fine di ottenere informazioni specifiche e mappe personalizzate. In questo caso tutte le informazioni relative ai percorsi e alle risorse di interesse dovranno essere strutturate all'interno di un Geographical Information System.

La grande potenzialità della tecnologia GIS sembra oggi legata proprio allo sviluppo di applicazioni in grado di mettere a disposizione le funzioni tipiche dei GIS in rete. Sulla base di sistemi di organizzazione di tipo *client/server*, infatti, i vari utilizzatori (*clients*) possono accedere (con la possibilità di interrogare e di eseguire elaborazioni) ad una banca dati residente presso un sistema centrale (*server*). Queste potenzialità consentono, da un lato, di accedere, da qualsiasi parte del mondo, a grandi banche dati territoriali e, dall'altro, di organizzare veri e propri sistemi informativi aperti all'utenza tramite Internet.

L'organizzazione del sistema di *greenways* tramite GIS diviene, quindi, fondamentale nel caso in cui si preveda la possibilità della sua interrogazione, tramite Internet, da parte dei fruitori, al fine di ottenere informazioni a richiesta, sotto forma di mappe personalizzate, relative ai percorsi e alle risorse storico-culturali e naturali e alle attrezzature ricettive presenti.

ABSTRACT

Greenways: meaning, experiences and proposals of development

The creation of a system of greenways can represent a real planning revolution, especially for the rural land, so rich both in land resources and in an existing network of minor rural roads, waterways and historical trails.

The paper, after investigating the meaning of greenway (a route that is good from an environmental point of view) and the roots of the greenways movement, analyzes the relationship with the rural world and the possible typologies and functions of greenways.

Finally, the paper shows the possible perspective of development of the greenways planning vision and a schematic conceptual diagram for the realization of greenways systems is proposed.

BIBLIOGRAFIA ESSENZIALE

- BERTOLOTTI M. (2000): *Il contributo delle "greenways" alla valorizzazione del territorio rurale. L'applicazione ad un ambito periurbano: il territorio del Naviglio Martesana*, Tesi di Laurea, Milano.
- FABOS J.G. and AHERN J. (editors) (1996): *Greenways: The Beginning of an International Movement*, Elsevier Science, New York, USA.
- FLINK C.A. and SEARNS R.M. (1993): *Greenways. A guide to planning, design and development*, Island Press, Washington DC, USA.
- FUMAGALLI N. (2000): *Le greenways. Uno strumento di riqualificazione e valorizzazione del territorio. Relazione finale del Progetto Professionalità finanziato dalla Banca del Monte di Lombardia*, Milano.
- LITTLE C. (1990): *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore, USA.
- MERTES J.D. and HALL J.R. (1996): *Park, Recreation, Open Space and Greenway Guidelines*, NRPA, USA.
- ROVELLI R. (2001): *Le greenways: uno strumento di riqualificazione e valorizzazione del territorio rurale. L'ipotesi del recupero della rete ferroviaria non utilizzata*, Tesi di Laurea, Milano.
- SMITH D., CAWOOD HELLMUND P. (1993): *Ecology of Greenways*, University of Minnesota Press, Minneapolis, USA.
- TURNER T. (1998): *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, UCL Press, London UK.

NICOLA MASTRONARDI*

IL RECUPERO DELLA VIABILITÀ RURALE STORICA:
I GRANDI TRATTURI DELL'APPENNINO ITALIANO**

INTRODUZIONE

Prima di affrontare il compito che oggi mi è stato affidato, permettetemi di porgere un ringraziamento e un saluto affettuoso al presidente, professor Franco Scaramuzzi, la cui firma è “appesa” alla parete del mio studio da diversi anni, avendo egli sottoscritto nel 1984 il mio diploma di laurea conseguito presso la facoltà “Cesare Alfieri” di questa città. Firenze è dunque la mia patria di adozione e l’emozione di oggi è doppia, per la sede prestigiosa nella quale mi trovo a intervenire e la città che ospita questa Giornata di studio. Un ringraziamento sentito va inoltre al vicepresidente Fiorenzo Mancini, presidente dell’Accademia Italiana di Scienze Forestali, che per primo ha voluto proporre la mia partecipazione. Sono dunque onorato di avere l’opportunità di portare il mio contributo alla discussione attraverso l’argomento del quale mi occupo da oltre un decennio.

Una breve introduzione per fornire il quadro di ciò che andrò a esporre.

Le piste armentizie dell’Appennino centro-meridionale contano

* *Giornalista, fondatore dell’Associazione “I Cavalieri del Tratturo”*

** *L’esposizione dell’argomento è stata effettuata attraverso un supporto multimediale: nella trascrizione che segue è stato dunque possibile riprodurre solo in parte la relazione composta da testi, immagini e contributi in sonoro. Sono fatti salvi comunque i contenuti salienti dell’intervento*

almeno quattromila anni di “frequentazione” umana. Dalla comparsa delle popolazioni italiche alla civiltà romana e fino al Medioevo; dall’epoca di Federico II di Svevia al regno angioino e, massimamente, dalla dominazione aragonese a tutto il Settecento, queste strade verdi (*greenways* per eccellenza) hanno assolto, come vedremo, a una molteplicità di funzioni fino ad assumere il ruolo di rete infrastrutturale di quel fenomeno socio-economico noto come “Civiltà della Transumanza”.

Entità fisica dalle dimensioni colossali (i Tratturi maggiori raggiungevano anche i 111 metri di larghezza per uno sviluppo complessivo della rete pari a quasi quattromila chilometri) essi attraversavano i territori di cinque delle attuali regioni italiane: Abruzzo, Molise, Puglia, Campania e Basilicata.

Ma i grandi Tratturi sopravvissuti sono pochi. Il Molise è l’unica regione che, almeno sulla carta, li protegge avendo ottenuto per essi fin dagli anni Settanta un vincolo quali beni storico-archeologici al pari dei maggiori monumenti italiani.

Negli anni Novanta molte sono state le iniziative per il recupero e la valorizzazione di questi percorsi soprattutto dovuti ad associazioni culturali come la molisana “I Cavalieri del Tratturo” e l’abruzzese A.R.P.O. Si attende comunque ancora un progetto organico che porti alla realizzazione di un Parco multidisciplinare (archeologia, natura, cultura, storia e gastronomia) che utilizzi i “giganti verdi” di Molise e Abruzzo per restituire identità a interi territori nell’ottica di un diverso e più moderno sviluppo delle aree interne dell’Appennino secondo gli indirizzi della Unione Europea.

RESTRINGERE IL CAMPO: LA SCELTA DEL TEMA

Pur essendo certo che il sistema dei Tratturi appenninici non esaurisca il panorama della viabilità rurale italiana, la scelta di dedicare ad essi questa trattazione pare appropriato per almeno una ragione di fondo: poter restringere il campo ad un esempio clamoroso, emblematico e riproducibile. Un caso *clamoroso* per la vastità della porzione di territorio interessato, l’estensione della rete tratturale e le dimensioni fisiche dello stesso oggetto della nostra attenzione. Il Tratturo come vedremo era, e solo in parte è ancora, un vero e pro-

prio “gigante verde” al servizio di quella che da più parti viene ormai definita la “Civiltà della Transumanza”.

La “Regione dei Tratturi” abbracciava il territorio delle cinque attuali regioni italiane prima citate estendendosi, nel periodo di massima espansione, dall’Abruzzo settentrionale alla Puglia centro-meridionale (entroterra di Taranto e della Murgia barese) fino a toccare la provincia di Brindisi. Un caso *emblematico*, perché queste antiche vie verdi hanno subito sul proprio “corpo” e per intero i cambiamenti economici e sociali succedutisi in Italia da molti anni prima di Cristo fino ai giorni nostri; ne hanno insomma accompagnato la storia e da essa sono stati trasformati.

Ma anche *riproducibile* perché ciò che si potrà fare di buono per quel che resta della rete tratturale sarà senz’altro riproponibile in altre situazioni italiane ed europee, come la Spagna, per fare solo un esempio. C’è ancora un’altra ragione che contribuisce a fare dei Tratturi un *caso-simbolo*: se non riusciremo a salvaguardare, prima ancora che a valorizzare, le piste d’erba della Transumanza, le quali va ricordato sono protette ancor oggi quali beni storico archeologici al pari dei maggiori monumenti nazionali¹, quale potrà essere il destino del resto della viabilità rurale storica italiana? È probabile, come già avviene, che a salvarsi saranno solo quei percorsi che hanno la buona ventura di trovarsi in regioni più sensibili alle tematiche oggetto di questa giornata di studio.

CENNI STORICI

Non è questa la sede per esporre compiutamente la complessa vicenda storica riguardante i Tratturi e non è il mio lavoro abituale. Ma rapidi cenni, veloci incursioni nella storia sono indispensabili nel nostro caso: poiché non è solo la “fisicità” cioè le dimensioni,

¹ I suoli della rete tratturale molisana sono stati sottoposti alla disciplina della L. 1/06/1939 n. 1089 e successive modificazioni e integrazioni (oggi D.L.g.s. n. 490 del 29-10-1999). Attraverso due diversi Decreti Ministeriali del 1976 e del 1980, il Ministero dei Beni Culturali ha inteso salvaguardare l’integrità dei Tratturi.

l'estensione chilometrica e lo spessore del cotico erboso del Tratturo (pur significativo e peculiare sotto l'aspetto botanico e naturalistico) a darci la dimensione della sua importanza; è invece la quantità di eventi storici, sociali, culturali ed economici che su queste direttrici è andato stratificandosi nei secoli a rendere lo studio di questi percorsi fondamentale per la comprensione di una buona parte della storia dell'Italia centro-meridionale. Se vogliamo parlare di "scoperta", "recupero" e "valorizzazione" dobbiamo necessariamente conoscere le linee generali della loro storia.

Ciò è fondamentale anche per qualsiasi discorso di recupero della identità culturale dei territori interessati o di impostazione di un nuovo tipo di sviluppo economico e turistico, delle zone interne di questa parte dell'Appennino italiano.

C'è chi afferma, ma non si tratta certo di verità scientifiche, che l'origine delle piste tratturali più antiche sia da ascrivere ai tracciati battuti dalle mandrie degli animali bradi in epoca preistorica. I percorsi naturali, dunque, delle loro migrazioni stagionali.

Ma non si può parlare dei Tratturi se non inquadrandoli nella storia della civiltà pastorale appenninica: la cosiddetta "Civiltà della Transumanza".

«La natura prevalentemente montuosa di Abruzzo e Molise ha favorito, fin dall'antichità, lo sfruttamento pastorale di buona parte dei territori di queste due regioni. L'allevamento ovino ha svolto, per oltre tre millenni, un ruolo determinante per l'economia delle popolazioni qui residenti lasciando un'impronta duratura su diversi aspetti dello sviluppo storico, sociale e culturale. Condizione essenziale per tale persistenza è stato il sistema di allevamento transumante. Il quale grazie a spostamenti stagionali fra zone di montagna e di pianura ha sempre assicurato alle greggi pascoli abbondanti e clima temperato. I pastori d'Abruzzo e Molise si sono diretti in prevalenza verso il tavoliere delle Puglie. Solo in minor misura verso la campagna romana e quella campana. (...) Zone di pascolo fra loro complementari si trovavano una in montagna, sfruttata nella stagione estiva, l'altra in pianura ottima per il pascolo invernale. Esistono due tipi di Transumanza: una "verticale" o "alpina" che si svolge fra l'alta montagna e le vallate sottostanti ed è tipica, in Europa, dei Pirenei, delle Alpi e dei Carpazi; l'altra "orizzontale" che

sfrutta alternativamente pascoli situati anche a notevole distanza fra loro e che si è affermata in area mediterranea, in particolare nell'Italia e nella Francia meridionali, in Spagna e in Grecia»².

È dunque dall'epoca in cui emergono le necessità dell'uomo-pastore che nascono le prime tracce di pastorizia trasmigrante e dunque le prime piste armentizie appenniniche: allo stato attuale delle poche ricerche effettuate, si può affermare con certezza che all'inizio del secondo millennio prima di Cristo, esistevano tracciati "disegnati" dalla pratica della transumanza stagionale; piste disegnate dall'uomo, dunque, antenate certe dei moderni Tratturi. Siamo all'alba della formazione delle popolazioni italiche.

Per estrema sintesi la storia dei Tratturi può essere inquadrata in quattro, macroscopici, periodi storici: dall'età del bronzo all'epoca romana, dal Medioevo agli Angioini, l'epoca d'oro che va dagli Aragonesi alla seconda metà del Settecento; infine, dall'inizio della decadenza (1806) alla fine della pratica della Transumanza tradizionalmente intesa.

Tentiamo una veloce ma possibilmente chiara incursione nei duemilacinquecento anni che precedono l'età contemporanea per capire che cosa hanno rappresentato i Tratturi per la storia del centro-sud.

Fin dalla loro origine alcuni di questi percorsi – in particolare quelli montani – hanno fortemente condizionato l'insediamento umano sul territorio contribuendo a disegnare il paesaggio di intere regioni. Per ciò che concerne il Molise vale la pena di ricordare come i Sanniti, popolo di pastori-guerrieri per antonomasia, costruirono gran parte delle loro fortificazioni di montagna, a protezione del territorio e dei loro floridissimi pascoli, proprio lungo le direttrici di penetrazione costituite dalle piste armentizie antiche. Alcuni Tratturi "moderni" come il Pescasseroli-Candela, il Castel di Sangro-Lucera e il Celano-Foggia, che nei loro tratti altomolisani si pensa ricalchino in buona parte i percorsi originari, sono tutt'oggi una prova viva del connubio esistente fra pascoli, insediamenti

² Tratto dal Cd *La pastorizia in Abruzzo*, Carsa Edizioni, Museo delle Genti d'Abruzzo, 1999.

umani, piste tratturali e fortificazioni. Fu soprattutto durante le guerre contro Roma (IV secolo a.C.) che le cinte murarie si moltiplicarono fino a divenire un poderosa rete a protezione e controllo anche dei principali valichi appenninici della regione.

I Romani, conseguito il pieno controllo del territorio, in maniera definitiva solo dopo la guerra sociale e civile (I secolo a.C.), portarono gli insediamenti a valle, spesso sugli stessi percorsi. L'esempio emblematico è Saepinum-Altilia posta nell'attuale provincia di Campobasso, "città doganale" sul Pescasseroli-Candela. Correndo avanti nel tempo voglio solo accennare come l'epoca longobarda, in cui la sicurezza era tornata già da tempo a non essere un dato acquisito, vide tornare in auge gli insediamenti montani, tanto è vero che in molti casi si ebbe il riutilizzo dei siti sanniti. In Molise, come nell'Abruzzo interno, non è raro trovare le mura megalitiche in opera poligonale come fondamenta dei castelli. Attorno ai castelli sorsero i villaggi trasformatisi, nel tempo, negli attuali paesi e città. Campobasso, fra tutte, è l'esempio tipico di questo tipo di evoluzione dell'insediamento umano in Molise.

Durante i duemilacinquecento anni della loro storia dei percorsi arcaici come di quelli più recenti si sono serviti gli eserciti: da quelli italici alle legioni romane; dai cartaginesi di Annibale ai crociati; e ancora, dalle bande saracene alle schiere di Federico II e così via fino ai piemontesi e, nel ventesimo secolo (anche se in misura minore) a tedeschi e alleati.

È accertato che parte della viabilità romana, in Molise come in Abruzzo e Campania, si sia servita delle piste italiche.

Ma nei secoli i Tratturi sono stati anche vie della Fede. La "Via Sacra Longobardorum" per ampi tratti campani e pugliesi ricalcava e incrociava più volte la rete tratturale, utilizzata fino alla prima metà del Novecento per i tradizionali pellegrinaggi a piedi verso il Monte Gargano dai fedeli di Basilicata, Campania, Abruzzo, Molise e, naturalmente, Puglia.

Insomma ben altro che "strade rurali", "vie delle greggi" o, per dirla con il vate, semplice *erbal fiume silente!*

Si capisce bene perché a un certo punto della loro storia, quando l'abbandono fece temere la totale scomparsa anche dei Tratturi maggiori, talune menti illuminate di amministratori regionali (correvano i "terribili" anni Settanta...) chiesero e ottennero almeno

per i tratti molisani il vincolo archeologico quali «beni di notevole interesse per l'archeologia, la storia politica, militare, economica, sociale e culturale in genere del Molise».

Ma fu la loro funzione al servizio dell'industria della pastorizia moderna a far compiere alle antiche piste il salto di qualità fino ad assumere il ruolo di rete infrastrutturale complessa e organizzata al servizio di un sistema economico che per tre secoli, e oltre, fece le fortune del Regno del Sud.

Accadde quando gli Spagnoli decisero di fare dell'allevamento ovino, e di tutto il complesso indotto, la principale attività economica dell'Italia Meridionale, nacquero così i “giganti verdi” testimoni dell'epoca d'oro della “Civiltà della Transumanza”.

L'EPOCA D'ORO

Il 1447 fu l'anno di istituzione della “Dogana della mena delle pecore” voluta da Alfonso I d'Aragona. È questa, convenzionalmente, la data di nascita dei grandi Tratturi moderni e della loro sterminata rete secondaria di cui ampie tracce, reintegra dopo reintegra, sono giunte fino ai nostri giorni.

Il Tavoliere pugliese divenne un immenso pascolo demaniale diviso e organizzato in “Locazioni” date di anno in anno in affitto ai “Locati”, i proprietari delle greggi; i quali potevano esser privati, famiglie nobili ma anche enti ecclesiastici come i grandi conventi abruzzesi o molisani. Nacque dunque anche la necessità di potenziare la rete infrastrutturale

Quali le sue caratteristiche principali?

Il suolo dei Tratturi, dei Tratturelli e dei Bracci (diramazioni secondarie che formavano gli assi trasversali del sistema) era anch'esso di proprietà reale protetto da rigide leggi e sottoposto a reintegre periodiche. La larghezza dei Regi Tratturi più importanti fu portata a 60 “passi napoletani” dell'epoca (oltre 111 metri attuali!). Ancor oggi i nostri pastori conoscono la misura del doppio passo detto “di compasso”. Ai lati, e spesso anche al centro delle piste, vennero posti i “limiti” costituiti da pietre lavorate ben infisse nel terreno (anche per oltre un metro e mezzo) sulle quali

veniva scolpito il numero progressivo l'anno e, immancabile, la sigla "RT".

I Tratturelli misuravano dai 10 ai 20 passi e i Bracci meno di dieci passi. Infine vi erano i Riposi, vasti appezzamenti di terreno di decine e decine di ettari destinati alla sosta delle greggi prima che fosse permesso loro di entrare in Puglia una volta assegnata la Locazione dai funzionari reali.

Un sistema viario che raggiunse una estensione di oltre 4000 chilometri lineari e quasi 30.000 ettari complessivi. Migliaia di abbeveratoi, chiese rurali e cappelle, croci in pietra, taverne e ponti sorsero all'interno di questa immensa rete stradale: 14 Tratturi, 70 Tratturelli, 14 bracci e 9 riposi: questo è ciò che si evince ancora dalla carta edita nel 1959. Tra essi i Tratturi appenninici più utilizzati e noti:

- a) "L'Aquila-Foggia" detto "Tratturo Magno" o "del Re" di 243,5 chilometri di lunghezza;
- b) "Celano-Foggia" di 207 chilometri;
- c) "Castel di Sangro-Lucera" di 127 chilometri;
- d) "Pescasseroli-Candela" di 211 chilometri.

Ho definito questi percorsi con i loro nomi più recenti. In origine ben altre e più colorite erano le denominazioni che li caratterizzavano. Su queste direttrici passarono nei secoli milioni di capi di bestiame. Prevalentemente ovini, secondo una organizzazione retta da regole ferree. Dall'inizio del secolo Ventesimo per scelte economiche di molte famiglie di allevatori o di ex pastori, iniziò la crescita dell'allevamento, e dunque della transumanza, bovina.

Uno speciale corpo di Polizia a cavallo detta dei "Cavallari", per lo più "soldataglia" non certo di primordine, badava alla sicurezza dei percorsi. In seguito furono denominati "Guardiatratturi" i funzionari dello stato preposti alla vigilanza dei confini demaniali che anche i nostri genitori ricordano.

Dall'originario corpo di guardie a cavallo nato all'alba del Sedicesimo secolo, trae spunto l'idea e la nascita della nostra Associazione "I Cavalieri del Tratturo".

Ma per non dilungarci ulteriormente sul passato passiamo repentinamente all'oggi.

Quel che resta dei “giganti verdi” della Civiltà della Transumanza è da cercare senz'altro in Molise.

Grandi segni sul territorio simili a gigantesche autostrade d'erba, ben visibili solo da una posizione elevata. E, lungo il cammino compiuto a piedi, a cavallo o in bicicletta, si ritrovano molti dei segni di una cultura rurale secolare qui non ancora scomparsa. Allo stesso modo, si “inciampa” continuamente nei resti che le varie epoche hanno lasciato. E ancora si incontra un paesaggio naturale che, non di rado, lascia senza fiato il viaggiatore.

Ma l'attualità dei Tratturi, anche di quelli Molisani, non è scevra da problemi: abbandono, accaparramenti illegittimi da parte dei confinanti, costruzioni e attraversamenti indiscriminati tutto dovuto, fin troppo spesso, alle troppe e troppo facili concessioni rilasciate dall'ente gestore oltre che all'inesistenza di una progettualità attenta e rispettosa da parte delle pubbliche amministrazioni quali Regione, Province, Comunità montane e Comuni. Il Tratturo, vero e proprio monumento della storia e della memoria, paga lo scotto di non essere un manufatto di pietra. La sua debolezza principale appare essere proprio la natura delle sue materie prime: erba e terra. Anzi no. Il nemico peggiore è principalmente l'ignoranza. Essa è la fonte prima dei suoi guai nel passato più recente e, purtroppo, ancora nel presente. Se si deve costruire un campo sportivo dove lo si fa? Sul Tratturo, sembra fatto apposta! E una strada poi? O, ancora, una ferrovia, una caserma..., per non parlare delle linee elettriche e telefoniche: altrove dove non hanno i Tratturi, ma semplicemente un paesaggio da salvaguardare, queste ultime vengono interrate.

Da qui il mio appello: salviamo i Tratturi del Molise! Aiutateci, signori Accademici, a battere l'SOS a favore degli ultimi “giganti verdi” esistenti. Giganti non solo per le loro dimensioni fisiche...

Mi avvio a terminare sintetizzando al massimo la terza parte del mio intervento costituito dalle prospettive future di questo bene e di quanto ancora esiste della civiltà pastorale.

Mi riservo di approfondire la questione allorché l'Accademia, accettando il nostro invito, verrà a compiere una escursione sui Tratturi del Molise. Sarebbe il segno di una significativa attenzione da parte di un Ente così prestigioso tale da far riflettere quanti in Mo-

lise non hanno ancora compreso quale tesoro si nasconda lungo le residue direttrici tratturali di casa propria.

Dunque, solo per cenni, ecco le iniziative in corso e le prospettive future.

UN POSSIBILE FUTURO

Innanzitutto “La Festa Interregionale della Transumanza”, un viaggio lungo i Tratturi di Molise, Puglia e Abruzzo che da anni organizziamo in collaborazione con l’A.R.P.O. abruzzese e decine di Enti locali e associazioni di categoria. È stata questa manifestazione (che oggi tocca i due grandi Parchi Nazionali D’Abruzzo e del Gargano), a “disseppellire” dalle nostre parti la memoria dei Tratturi e della Transumanza. Significative a ogni tappa le feste di accoglienza delle comunità locali e l’incontro con migliaia di alunni delle scuole attraverso la cosiddetta “Cattedra itinerante”.

Nel corso di quest’anno sul tema Tratturi e sviluppo locale ha avuto grande successo l’iniziativa delle due Province molisane: un partenariato diffuso per dar luogo al Coordinamento nazionale dei Tratturi e della Civiltà della Transumanza in approvazione con la prossima legge finanziaria. Hanno aderito 156 enti, associazioni, e organismi vari da tutte e cinque le regioni storiche.

Nel frattempo va crescendo nell’opinione pubblica la consapevolezza che “qualcosa” si deve fare a favore dei Tratturi e di ciò che rappresentano; anche si intuisce che essi “qualche cosa di positivo” potrebbero dare ai territori attraversati.

Uno degli scenari possibili, e a nostro avviso auspicabili, è quello della costituzione del “Parco Produttivo” sia territoriale che, in area vasta, virtuale.

In che cosa consiste? Il Tratturo, e lo abbiamo ben visto, ha valenze storiche, archeologiche, culturali (si pensi alla gastronomia, alle tradizioni e alla cultura materiale) e, ancora, naturalistiche (costituite queste ultime dai parchi e dalle riserve attraversate, dalla natura particolarissima del suo cotico erboso). È dunque “oggetto” multidisciplinare e con varie sfaccettature possibili di approccio.

Per dar vita a un parco produttivo non si può non tenerne conto. Ma cosa fare? Ecco un semplice decalogo:

- censimento, reintegra, ripristino del cotico erboso e delle siepi o muretti in alcuni ambiti scelti;
- pulizia dall'inquinamento visivo;
- censimento delle aziende agrozootecniche lungo il Tratturo con affidamento in concessione gratuita del suolo per pascolo e manutenzione;
- stimolo alla produzione tipica e di qualità;
- stimolo alla crescita della ricettività agrituristica e nel turismo rurale;
- azioni di formazione per guide archeologiche e naturalistiche;
- vigilanza attraverso guardie a cavallo (che saranno anche guide) con l'ausilio del volontariato;
- censimento della aziende di artigianato tipico (tutto come per l'agricoltura);
- creazione di Centri visita e di punti di commercializzazione dei prodotti del territorio del parco;
- centro di formazione permanente per guide archeologiche, naturalistiche e trekking;
- centro di turismo equestre e trekking con rete di punti di sosta.

Riteniamo che la creazione del Parco, e del marchio relativo per i prodotti del territorio, sia quanto di meglio possa sperare il Molise sotto l'aspetto del marketing territoriale e sul fronte del recupero della identità da troppo tempo smarrita.

Grazie dell'attenzione, e a ben rivederci sull'erba di un "gigante verde".

GIULIO SENES* e CLAUDIO PODESTÀ**

IL RECUPERO DELLE FERROVIE DISMESSE

1. COME NASCE L'IDEA DI CONVERTIRE LE "FERROVIE DISMESSE" IN PERCORSI VERDI

1.1 *Breve cenno sulla storia dell'idea*

Nell'era della "globalizzazione" e della "comunicazione" la popolazione dei paesi industrializzati richiede sempre più possibilità di spostarsi e di poter raggiungere, comodamente, qualsiasi destinazione. Questa aspirazione non deve porsi, però, in contraddizione con il desiderio di una sempre migliore qualità della vita, che per la maggior parte delle persone corrisponde a un ambiente salubre e piacevole dove vivere, lavorare e ricrearsi.

Come ribadito dall'intervento del professor Toccolini, i "percorsi verdi" possono contribuire a risolvere tale contraddizione, rispondendo contemporaneamente al bisogno di connessione e di spostamento e a quello di "costruzione" di un ambiente sano, piacevole e stimolante dove muoversi e ricrearsi.

È indubbio che il recupero delle linee ferroviarie "non più utilizzate" può fornire un contributo notevole alla realizzazione di una vera rete di percorsi verdi (*greenways*).

Esistono, infatti, migliaia di chilometri di linee ferroviarie dismesse e di tratti di linee attive abbandonati in seguito alla realizza-

* *Istituto di Ingegneria agraria, Università degli Studi di Milano*

** *Dipartimento di Ingegneria strutturale, Sezione Sistemi di Trasporto e Movimento, Politecnico di Milano*

zione di varianti del tracciato, sparsi un po' in tutti i paesi industrializzati. Il recupero di tali tracciati può contribuire a connettere le città tra loro e con la campagna attraverso "percorsi verdi" dedicati a un traffico lento o, come dicono i francesi a una *circulation douce* (circolazione dolce) sul territorio.

Nella seconda metà del XX secolo la chiusura di molte industrie e miniere, abbinata allo sviluppo dell'industria automobilistica, ha portato alla realizzazione di una imponente rete stradale, attribuendo al trasporto su gomma il ruolo di mezzo prioritario negli spostamenti delle persone e delle merci, con il conseguente *abbandono di numerose linee ferroviarie* (basti pensare che nei 15 paesi che attualmente formano l'Unione Europea il rapporto tra trasporto su gomma e trasporto su ferro, per quanto riguarda il traffico merci, è passato da 60/40 nel 1970 a 84/16 nel 1996 [fonte UE, 2000]).

La disponibilità di tali "corridoi ferroviari", costruiti per fini di trasporto, ha fatto nascere, a partire dalla fine degli anni '60, l'idea di "recuperarli" riportandoli a una funzione simile a quella originaria, in modo da riutilizzare in maniera utile per la società ciò che rimane di quelle linee per le quali non vi è più alcuna speranza di ripristino.

Dopo le prime realizzazioni sporadiche (iniziate negli anni '60), a partire dalla metà degli anni '80 la conversione delle vecchie linee ferroviarie in percorsi verdi destinati a un traffico non motorizzato è diventata una realtà in forte espansione, come dimostra il continuo aumento del numero di questi percorsi che vengono aperti ogni anno in diversi paesi industrializzati.

Il termine con cui vengono designate questo tipo particolare di *greenways* è spesso differente nei vari paesi (*railway paths* in Gran Bretagna, *rails-trails* negli Stati Uniti, *vías verdes* in Spagna, *chemin du rail* in Belgio e in Francia), ma per tutti si tratta di *percorsi verdi pubblici multi-funzionali* realizzati lungo il tracciato delle linee ferroviarie dismesse. Tali percorsi attraversano le aree urbane, suburbane e rurali, possono essere utilizzati da diversi tipi di utenti (a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini ecc.), e servono sia per gli spostamenti quotidiani (andare a scuola, al lavoro e a fare shopping) sia per la ricreazione.

Lo stato in cui versano le ferrovie in disuso può essere il più svariato, dal punto di vista sia della proprietà del sedime, sia dell'uso

PROPRIETÀ DEL SEDIME	USO DEL SUOLO
Unico proprietario	Sedime intatto (con o senza armamento)
	Sedime non visibile a causa dell'abbandono (vegetazione, frane ecc.)
Frazionamento della proprietà	Sedime scomparso per cambio (abusivo o no) di uso del suolo (trasformazione in strade, giardini privati, cortili di fabbriche ecc., o inglobamento nei campi coltivati circostanti)

Tab. 1 “*Ferrovie dismesse*”: possibili combinazioni di proprietà del sedime e uso del suolo

del suolo (tab. 1). Ad un estremo ci sono i casi in cui si è avuto il frazionamento delle sedi ferroviarie in piccolissime porzioni e la loro attribuzione a diversi proprietari (con la trasformazione in strade, giardini privati, cortili di fabbriche ecc., o con il loro inglobamento nei campi coltivati circostanti).

All'altro estremo ci sono i casi in cui i tracciati sono ancora perfettamente visibili e una semplice sistemazione può consentire, spesso, di riconvertirli a quella che era la loro funzione primaria: la circolazione delle persone.

1.2 *Il destino di una linea ferroviaria dismessa: vantaggi e svantaggi della sua conversione in percorso verde*

In generale, le linee ferroviarie, in funzione del loro stato di esercizio e di manutenzione, si possono suddividere in quattro categorie:

a) *linee in esercizio*: sono quelle linee su cui viene esercitato un servizio regolare, passeggeri o merci, con maggiore o minore frequenza;

b) *linee non in esercizio ma soggette a manutenzione*. In esse i binari sono ancora in sito e, sebbene non più utilizzate regolarmente, queste linee possono essere usate quando le circostanze lo richiedono;

c) *linee non in esercizio, non soggette a manutenzione, ma ancora armate*. Per esse la società esercente ha già deciso la chiusura dell'esercizio, ma, per diverse ragioni (tipicamente la mancanza dell'autorizzazione alla dismissione da parte degli organi competenti), non ne ha ancora iniziato lo smantellamento, con la rimozione delle rotaie e delle traverse;

d) *linee non in esercizio, non soggette a manutenzione, non più armate (linee dismesse)*. Su di esse sono state rimosse le rotaie e le traversi, anche se lo smantellamento non comporta automaticamente l'abbandono "legale" della linea.

Una società ferroviaria decide generalmente di abbandonare una linea quando essa non è più redditizia. Ciò può essere dovuto a diverse cause, quali:

- scarsa frequenza dei convogli e numero ridotto di passeggeri e/o merci trasportati;
- presenza di una linea parallela più efficiente;
- alti costi di manutenzione o presenza di numerosi passaggi a livello lungo il tracciato;
- necessità di notevoli investimenti a causa del cattivo stato dei binari o di altri impianti fissi.

Inoltre, eventi improvvisi (danneggiamento di ponti, gallerie e altri impianti fissi, chiusura della principale industria presente su una linea ecc.) possono rendere una linea non più redditizia.

La sede ferroviaria può allora essere affittata, venduta o ceduta ad altro titolo a terzi, direttamente dalla società ferroviaria o dallo Stato (in base alle leggi vigenti nei vari paesi).

Se la ferrovia viene ceduta a un privato, normalmente il sedime è destinato a scomparire: in ambiente rurale generalmente diventa strada di accesso ai campi o viene inglobato negli stessi, mentre in ambito urbano può andare a costituire parte di nuove aree residenziali o industriali o commerciali. In molti casi si assiste a privati che non aspettano neanche la vendita o l'affitto per appropriarsi del tratto di linea adiacente ai loro terreni.

Se la ferrovia viene ceduta a un ente pubblico locale, il destino più comune cui va incontro il sedime è quello di venire trasformato in strada per il traffico su gomma, spesso per ampliarne una già esistente. Talvolta, però, è possibile che venga trasformato (specie all'estero a cura dell'ente stesso o di una ONG, Organizzazione Non Governativa) in un *percorso verde pubblico*.

L'idea di convertire le ferrovie non più utilizzate in percorsi verdi riservati al "traffico lento" nasce dalla constatazione dei numerosi vantaggi che tali corridoi offrono.

- *La separazione del sedime dalla rete stradale ordinaria*. Le ferrovie corrono, praticamente sempre, su *sede propria* (gli anglosassoni

parlano di *off-road routes*), e i punti di intersezione con la rete stradale sono ridotti al minimo. I percorsi verdi realizzati lungo una linea ferroviaria dismessa hanno quindi il grande pregio di essere completamente o quasi separati dalla circolazione stradale, offrendo agli utenti itinerari sicuri e spesso lontani dall'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico automobilistico.

- *La proprietà o il controllo pubblico sul destino della ferrovia dopo la dismissione.* Le ferrovie adibite al trasporto pubblico sono, in funzione del paese e dell'importanza della linea, di proprietà pubblica o quantomeno soggette al controllo pubblico, proprio in forza della loro caratteristica di "pubblica utilità". Ciò consente, in presenza di una generale accettazione da parte della pubblica opinione del persistere della "pubblica utilità" del tracciato ferroviario anche dopo la dismissione della linea, di mettere a punto opportune norme legislative atte a salvaguardare tali percorsi.
- *La pendenza regolare e modesta del tracciato.* Le ferrovie, a causa di limitazioni di tipo tecnico, presentano pendenze modeste (generalmente sotto il 35‰) e regolari, che vengono ottenute con opere spesso pregevoli dal punto di vista sia tecnico che estetico (ponti, tunnel ecc.). Tale caratteristica permette di realizzare percorsi verdi ideali per una "circolazione dolce" di diverse categorie di utenti: pedoni di ogni età, ciclisti "ordinari", persone con mobilità ridotta, ma anche persone a cavallo, sui pattini ecc. È evidente che una circolazione sicura sullo stesso percorso di differenti tipi di utilizzatori è strettamente dipendente dallo spazio a disposizione (in termini di larghezza utile del corridoio) e dell'adeguatezza degli accorgimenti progettuali adottati.
- *Le ferrovie presentano generalmente lunghi tratti rettilinei e curve ad ampio raggio.* Tale caratteristica permette di realizzare percorsi verdi dotati di ampia visibilità (riducendo i pericoli legati alla criminalità e i rischi di scontri tra gli utilizzatori).
- *Le linee ferroviarie connettono tra loro diversi centri urbani.* Tale caratteristica permette di realizzare percorsi verdi ideali, non solo per la ricreazione, ma anche per costituire l'asse centrale di un sistema in grado di connettere le persone alle residenze e ai "centri di vita".
- *Le linee ferroviarie attraversano diversi tipi di ambiente,* da quello urbano a quello suburbano a quello rurale, passando attraverso

le campagne, le valli, le zone umide, le zone residenziali, le foreste, le zone industriali e costeggiando le rive dei fiumi e dei laghi. Spesso la stessa linea percorre svariati di questi ambienti in poche decine di chilometri offrendo agli utilizzatori, non solo un'esperienza visuale molto varia, ma anche l'opportunità di conoscere e "comprendere" il territorio che attraversano.

- *Le linee ferroviarie dismesse rappresentano un patrimonio storico.* I segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze rappresentano un patrimonio da preservare e un'occasione di "crescita culturale" per gli utilizzatori dei percorsi verdi realizzati lungo tali linee. Gli edifici presenti, inoltre, possono essere valorizzati tramite il loro ri-utilizzo per offrire una serie di servizi a coloro che frequentano i percorsi (bar, ristoranti, hotel, ostelli, musei, centri di noleggio attrezzature ecc.).

- *Le vecchie linee ferroviarie offrono spesso vantaggi anche grazie alle possibilità di interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico.* Infatti, frequentemente le stazioni iniziali e finali di una linea abbandonata sorgono in corrispondenza di altre linee ferroviarie ancora in esercizio, offrendo agli utilizzatori di percorsi verdi la possibilità di accedervi in treno. Inoltre, molte linee dismesse sono state sostituite con servizi automobilistici che spesso collegano ancora le principali stazioni della vecchia ferrovia.

L'utilizzo delle linee ferroviarie dismesse per realizzare percorsi verdi presenta, però, anche qualche *svantaggio*:

- la densità della rete ferroviaria può non consentire di collegare molte località di interesse secondario;
- il tracciato ferroviario può passare al di fuori dei centri abitati o attraversarli con tratti in trincea o in rilevato che possono impedire agli utilizzatori di raggiungere i centri abitati stessi;
- specie nelle zone più impervie, la carenza di punti di accesso ai tracciati ferroviari, spesso limitati alle sole stazioni poste a svariati chilometri di distanza l'una dall'altra, può rappresentare una limitazione alla capacità di connessione del percorso;
- alcuni tracciati, proprio a causa della loro linearità, possono risultare "noiosi".

Per ovviare a tali limitazioni, è necessario, oltre a un'attenta progettazione, pensare ai *rails-trails* (cioè ai percorsi verdi realizzati sul-

la sede di ferrovie dismesse) come una parte di una più ampia rete di *greenways*, costituita anche da alzaie, argini di fiumi, strade campestri, vie storiche, sentieri vari e piste ciclabili.

2. LA PROPRIETÀ DELLA SEDE FERROVIARIA: IL PROBLEMA MAGGIORE LEGATO ALLA REALIZZAZIONE DI UN PERCORSO VERDE SUL TRACCIATO DI UNA FERROVIA DISMESSA

Il problema più importante legato alla realizzazione di un percorso verde sul tracciato di una ferrovia dismessa è senza dubbio quello legato alla proprietà del sedime. Infatti, per poter convertire una linea ferroviaria dismessa in un percorso verde è necessario, prima di tutto, acquisire la proprietà della sede della vecchia linea o, almeno, il diritto di utilizzare la stessa per i propri scopi.

2.1 *La situazione all'estero*

Dopo la soppressione di una linea il titolo di proprietà della sede ferroviaria può andare incontro a destini molto diversi, in funzione delle norme vigenti nei vari Stati. È possibile, tuttavia, effettuare una distinzione di massima tra le normative dei paesi anglosassoni, da una parte, e quelle degli altri paesi dall'altra.

In Gran Bretagna e negli Stati Uniti, negli anni del grande sviluppo della rete ferroviaria, per costruire una linea era sufficiente che la compagnia ferroviaria ottenesse *un'autorizzazione* dal governo che le conferiva la facoltà *di ricorrere all'espropriazione forzata o all'istituzione di una servitù di passaggio* e di *riscuotere le tasse di trasporto*. Ma la ferrovia era di proprietà perpetua della compagnia ferroviaria o dei privati proprietari assoggettati alla servitù.

Nei decenni successivi, pur aumentando progressivamente l'ingerenza dello Stato (che in entrambi i paesi arrivò anche a riscattare direttamente alcune linee), la situazione generale non mutò.

In questi paesi, una volta cessato l'esercizio ferroviario su una linea, questa resta generalmente di proprietà della compagnia ferroviaria o dei privati, che ne possono disporre liberamente, portando così spesso alla frammentazione della sede ferroviaria tra numero-

sissimi proprietari e rendendo assai difficile la sua riconversione in percorso verde.

Una situazione opposta si ha nell'Europa continentale e in Sud America, dove l'ingerenza del potere centrale è storicamente prevalsa, sino ad arrivare all'impianto e all'esercizio diretto delle ferrovie da parte dello Stato. In questi paesi l'attività delle compagnie ferroviarie è definita "servizio pubblico" e la proprietà delle linee, anche durante la concessione, è riservata allo Stato o è assoggettata a una servitù demaniale.

Questa situazione è molto più favorevole nell'ottica di conversione delle vecchie linee in percorsi verdi, in quanto, almeno teoricamente, la proprietà della sede ferroviaria, anche dopo la dismissione della linea, resta "intatta" e pubblica.

L'acquisizione della proprietà della sede ferroviaria o del diritto di utilizzarla per realizzare un percorso verde può avvenire in diversi modi, i più comuni dei quali sono:

- l'acquisizione della proprietà, attraverso un contratto di compravendita o una donazione;
- la stipula di un contratto di affitto;
- l'istituzione di una servitù;
- l'espropriazione forzata.

2.2 *Il "rail-banking": come gli USA cercano di risolvere il problema della proprietà*

La situazione americana merita un approfondimento, in quanto presenta norme legislative che mostrano una presa di coscienza da parte dello Stato dell'importanza di salvaguardare l'integrità dei "corridoi" formati dalle linee ferroviarie dismesse.

Negli Stati Uniti d'America, quando una compagnia ferroviaria decide di procedere all'abbandono di una linea deve presentare una *domanda di abbandono* al *Surface Transportation Board*.

Il conseguimento dell'autorizzazione di abbandono estingue gli obblighi della società ferroviaria, permettendole di procedere all'abbandono fisico della linea. A questo punto la compagnia può rimuovere e alienare il materiale di armamento e cedere i terreni.

Il destino della sede ferroviaria è legato al modo con cui la so-

cietà aveva acquisito originariamente il diritto di utilizzare una determinata porzione di territorio per costruirvi la linea ferroviaria. Infatti, le compagnie ferroviarie possono procurarsi i terreni necessari alla costruzione di una linea in tre modi:

- attraverso l'acquisto del diritto di proprietà da privati, volontariamente (con liberi negoziati tra le parti) o in modo coatto (espropriazione per pubblica utilità);
- attraverso il conseguimento di una servitù di passaggio gravante sui privati proprietari dei terreni;
- attraverso il conseguimento di una concessione, di una donazione o di una servitù da un ente pubblico; tale strumento è stato usato frequentemente nel secolo scorso per favorire lo sviluppo delle ferrovie in tutto il paese.

Nel primo caso la compagnia ferroviaria resta proprietaria dei terreni anche dopo l'autorizzazione di abbandono della linea e ne può disporre liberamente, decidendo di conservarli per progetti futuri o di alienarli.

Nel secondo caso, invece, la compagnia non è proprietaria del terreno, ma ha solo il diritto di usarlo per l'esercizio del servizio. Dopo l'abbandono fisico della linea, in conformità con le leggi federali e statali, queste servitù si estinguono e le relative porzioni di terreno ritornano ai proprietari originari, determinando così la frammentazione della sede ferroviaria.

Nel terzo caso, il destino dei terreni dopo l'abbandono della linea varia a seconda degli Stati. In alcuni, infatti, la compagnia ferroviaria può disporre di queste porzioni della sede ferroviaria come se ne avesse acquistato la proprietà a pieno titolo, mentre in altri la proprietà ritorna ai rispettivi concedenti.

Tipicamente, negli USA, la proprietà della sede di una linea ferroviaria è di tipo misto (parte della compagnia ferroviaria, parte dei proprietari dei terreni adiacenti e parte pubblica) e, quindi, normalmente, dopo l'abbandono si verifica un suo frazionamento.

Nel 1983 il Congresso degli Stati Uniti, preoccupato per il drammatico declino della rete ferroviaria statunitense, ha emendato il *National Trails System Act*, proprio allo scopo di preservare l'integrità del sistema ferroviario.

Le novità introdotte sono due. La prima riguarda le linee ferroviarie realizzate su terreni dati in concessione dal governo federale:

con l'entrata in vigore dei nuovi emendamenti, dopo l'abbandono delle linee questi terreni ritornano al governo federale, che deve conservarli in vista di un possibile riutilizzo futuro, anche attraverso la provvisoria conversione in percorsi verdi.

La seconda novità riguarda l'introduzione del *railbanking*, un accordo volontario tra una compagnia ferroviaria e un'organizzazione (pubblica o privata) per utilizzare una linea ferroviaria non più in esercizio come percorso verde, fino a quando la compagnia ferroviaria (o anche un'altra) non richieda il "corridoio" per istituirvi di nuovo un servizio ferroviario.

Una linea *rail-banked* non è considerata abbandonata e quindi la sede può essere ceduta (venduta, affittata o donata) all'organizzazione promotrice del percorso verde senza essere "smembrata" tra i diversi proprietari originari.

La compagnia può rimuovere tutte le attrezzature di sua proprietà presenti sulla linea, ad eccezione dei ponti, delle gallerie e dei sistemi di drenaggio. I vantaggi del *rail-banking* per la compagnia ferroviaria sono diversi:

- possibilità di ripristinare il servizio ferroviario in qualunque momento senza dovere pagare tasse sui beni immobili e senza dover curare la manutenzione del tracciato durante il periodo in cui la sede è utilizzata come percorso verde;
- possibilità di ottenere un ricavo dall'alienazione della sede ferroviaria e del materiale di armamento senza "abbandonare" la linea in maniera definitiva;
- possibilità di evitare il rispetto dell'obbligo, imposto dalla legge in caso di abbandono, di ripristinare il terreno nelle condizioni in cui si trovava prima della costruzione della ferrovia, evitando le spese necessarie per rimuovere i ponti, le gallerie, i riporti e le trincee;
- possibilità di cedere all'organizzazione promotrice del percorso verde solo i diritti d'uso della superficie, trattenendo quelli relativi al sottosuolo per "affittarli" a una società di servizi pubblici;
- risparmio sui costi legali necessari per ottenere l'autorizzazione di abbandono da parte dell'STB;
- risparmio sui costi necessari per la vendita frazionata delle parcelle ai diversi proprietari terrieri adiacenti, permettendole di compiere un'unica transazione;
- possibilità di ottenere un "ritorno di immagine" positivo.

Ad aprile 1999 esistevano 145 linee *rail-banked* in 28 Stati, per un totale di 5800 km, di cui 3100 già aperti al pubblico come percorsi verdi e i restanti 2700 in via di “recupero”.

La dimostrazione migliore del fatto che il *rail-banking* sia una misura efficace sta forse nel fatto che già alcune linee *rail-banked* (in Ohio, Missouri e Iowa) sono state riscattate e sono tornate a funzionare per il trasporto ferroviario. Ciò a causa del repentino incremento degli ultimi anni del traffico merci su ferro.

2.3 *La situazione italiana*

La prima linea ferroviaria italiana venne inaugurata nel Regno delle Due Sicilie il 3 ottobre 1839, tra Napoli e Portici per una lunghezza di 7,64 km.

Al momento della proclamazione del Regno d'Italia (1861) la rete ferroviaria italiana si presentava alquanto frammentaria, anche se in costante aumento (nel 1865 l'estensione della rete italiana era già di circa 10.500 km).

In Italia, fin dall'inizio dello sviluppo della rete ferroviaria, la gestione dei servizi di trasporto su rotaia fu affidato al regime della concessione a privati. Dopo il largo impiego che tale regime ebbe nel corso dell'Ottocento, con la costituzione dell'Amministrazione Autonoma delle Ferrovie dello Stato (L. 137/1905) lo Stato si assunse direttamente la gestione della maggior parte delle linee ferroviarie, riservando il regime di concessione alle linee di minore importanza. Dal 1992, anche FS, a seguito della trasformazione in Società per Azioni, è diventata un'impresa in regime di concessione (anche se la sua gestione continua ad essere diversa rispetto a quella delle altre compagnie ferroviarie private).

La prima legge nazionale contenente norme in materia ferroviaria è la L. 2248 del 1865, che all'art. 206 divideva le strade ferrate in pubbliche e private (divisione ancora in vigore):

- *ferrovie pubbliche*, quelle destinate al servizio pubblico per il trasporto di persone, merci o cose qualunque;
- *ferrovie private*, quelle che un singolo o una società costruisce esclusivamente per uso proprio come per l'esercizio di un'industria o di un commercio di sua proprietà.

Alla legge 2248/1865 seguirono innumerevoli interventi normativi che indussero il legislatore all'emanazione del R.D. 1447 del 1912, "Testo Unico delle disposizioni di legge in materia di ferrovie concesse all'industria privata, tramvie a trazione meccanica e automobili". Tale legge, pur essendo stata ripetutamente modificata e integrata, rappresenta ancora oggi il corpus normativo di base per la gestione delle ferrovie in concessione.

La legislazione italiana prevede un regime di proprietà diverso per le due tipologie di ferrovie:

- *pubbliche*, che, possedendo carattere di "pubblica utilità", richiedono che il concessionario acquisisca (spesso con l'ausilio dello Stato) tramite espropriazione la proprietà della sede ferroviaria (tale aspetto rappresenta una delle differenze fondamentali con gli USA);
- *private*, la cui sede ferroviaria può appartenere a chi costruisce la linea o può essere di proprietà di terzi (anche pubblica) e soggetta a servitù di passaggio.

La successione di leggi e decreti che nel corso dell'ultimo secolo hanno cercato di regolamentare le questioni legate all'esercizio delle *ferrovie pubbliche* ha reso complicata la determinazione della proprietà della sede ferroviaria e delle relative opere e pertinenze dopo la dismissione di una ferrovia. Questa incertezza riguarda soprattutto le ferrovie in concessione a soggetti privati mentre la situazione è più chiara per le linee in passato gestite direttamente dallo Stato e oggi concesse alla Società Ferrovie dello Stato Spa.

È comunque possibile individuare i criteri generali che regolano il destino del diritto di proprietà delle sedi ferroviarie dopo la dimissione.

Quando una compagnia ferroviaria decide di abbandonare una linea è tenuta a sottostare a una "procedura di dismissione" diversa per le linee FS e per quelle in concessione a privati.

La procedura di dismissione di una linea delle *Ferrovie dello Stato*, nel periodo antecedente l'istituzione dell'Ente FS (fino al 1985), avveniva in due fasi:

- emanazione di un Decreto del Ministro dei Trasporti con il quale si procedeva alla soppressione del servizio ferroviario (a seguito di una richiesta formale da parte delle FS);
- emanazione di un Decreto del Presidente della Repubblica (prima R.D.) con il quale si autorizzava la definitiva soppressione della linea.

In tale periodo, in cui la gestione dello Stato avveniva tramite l'Azienda Autonoma delle FS, la sede ferroviaria e le relative opere e pertinenze erano di proprietà dello Stato, sia durante l'esercizio sia dopo la dismissione. Con la soppressione della linea, però, perdevano il loro carattere di inalienabilità ed entravano a far parte del patrimonio disponibile dello Stato, diventando possibili fonti di reddito.

Con l'istituzione dell'Ente FS prima (1985) e della Società per Azioni poi (1992), è iniziato un periodo di incertezza circa la procedura da adottare che è durato fino all'emanazione del DM 225/T del 1993. Questo prevede un solo Decreto (del Ministero dei Trasporti) di chiusura della linea (sempre successivo a una richiesta formale di soppressione da parte di FS), sentito anche il Ministero della Difesa (al fine di salvaguardare le linee ritenute strategiche dal punto di vista militare).

Con la L. 210/85 (istitutiva dell'Ente FS, ma valida anche per le FS Spa) gli immobili, le opere e gli impianti delle *linee in esercizio* sono stati trasferiti al nuovo soggetto e a questo rimangono anche dopo la dismissione. Le FS hanno la piena disponibilità di tali beni e possono alienarli liberamente una volta che sia stato eliminato, a seguito di atto di soppressione della linea, il vincolo di destinazione al servizio pubblico. In base all'art. 24 della stessa legge, viene assicurata all'amministrazione dello Stato e agli enti locali il diritto di prelazione sui beni alienati da FS.

Parallelamente al cambiamento della forma di gestione delle ferrovie, si è verificato anche un trasferimento del titolo di proprietà dei *beni dismessi* dallo Stato a FS. Attualmente, la Società FS Spa ha acquisito la proprietà di beni e pertinenze relative alle linee dismesse in precedenza dall'Azienda Autonoma e dall'Ente, ad eccezione naturalmente di quelle già alienate. Tutte le sedi delle linee ferroviarie gestite dallo Stato ed oggi dismesse sono state, in questo modo, trasferite alle FS, che le ha affidate in gestione alla società Metropolis Spa, costituita nel 1991 allo scopo di valorizzare e alienare i beni non strumentali all'esercizio ferroviario rientranti nel patrimonio immobiliare di FS Spa.

Per quanto riguarda le *ferrovie in concessione a privati*, pur non esistendo una legge che definisca nel particolare una specifica procedura di dismissione, si è andata col tempo consolidando una procedura che prevede:

- un atto della compagnia ferroviaria che delibera la soppressione dell'esercizio sulla linea da dismettere;
- un Decreto del Ministro dei Trasporti che conferma la chiusura della linea e sancisce la decadenza della concessione.

Una volta decaduta la concessione, in base all'art. 184 del TU del 1912, scatta il vincolo di reversibilità a favore dello Stato per gli immobili, le opere e gli impianti costituenti la linea e la loro conseguente iscrizione tra i beni del patrimonio disponibile dello Stato. Tuttavia, mentre questa norma è stata applicata nei casi in cui tali beni sono stati acquistati grazie a concorsi straordinari dello Stato (la maggior parte dei casi), negli altri si sono avute diverse interpretazioni dell'articolo, con conseguenti ricorsi da parte dei concessionari e ritardi burocratici. La legge 160/89 ha cercato di dirimere tale questione, ribadendo che «immobili, opere e impianti di linee ferroviarie, *acquisiti dall'azienda esercente a proprie spese*, per qualunque ragione dismessi e non utilizzati e non più utilizzabili per l'esercizio ferroviario, restano nella piena disponibilità dell'azienda proprietaria per estinzione del vincolo di reversibilità sugli stessi».

Da quanto detto risulta evidente come, per qualsiasi tipo di *linea ferroviaria pubblica*, fino all'emanazione dell'atto di soppressione definitiva della linea, gli immobili, le opere e gli impianti costituenti la ferrovia restino nel *patrimonio non disponibile* del soggetto che ne era proprietario quando la linea era in esercizio.

Ciò però non vale per i tratti di linee in esercizio abbandonati a seguito di varianti di tracciato. Per essi non è prevista l'emissione di alcun atto amministrativo, in quanto la linea ferroviaria rimane in esercizio (seppure su un'altra sede) e la primitiva sede ferroviaria perde, contestualmente all'abbandono, il carattere di strumentalità rimanendo nella piena disponibilità del proprietario per l'alienazione o valorizzazione.

Infine, è importante ricordare che col D.Lgs. 422/97, modificato e integrato dal D.Lgs. 400/99, lo Stato ha trasferito alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione inerenti:

- le ferrovie in concessione ai privati;
- le ferrovie in “gestione commissariale governativa”;
- i servizi ferroviari in concessione alle FS Spa di interesse regionale e locale, compresi i servizi interregionali di interesse locale.

Con tali Decreti le Regioni, attraverso accordi di programma,

subentrano allo Stato nel ruolo di concedente delle ferrovie in questione. Con questi accordi (attualmente non ancora tutti perfezionati), si andrà a definire, tra l'altro, anche il trasferimento dei beni delle suddette ferrovie al demanio e al patrimonio disponibile e indisponibile delle Regioni.

Le ferrovie in "gestione commissariale amministrativa" sono ferrovie concesse ai privati in cui il Ministero dei Trasporti subentra al concessionario assumendo direttamente la gestione della ferrovia per assicurare la continuità dell'esercizio. La gestione diretta dell'azienda da parte dello Stato dovrebbe proseguire sino a quando non siano ricreate le condizioni per assicurare la regolarità e la sicurezza del servizio o il vecchio concessionario non sia stato dichiarato decaduto e ad esso ne sia subentrato un altro. In realtà, la maggior parte di tali gestioni sono state mantenute fino ad oggi (16 delle 26 compagnie ferroviarie private sono in gestione commissariale governativa). Col DM 91/T del 1996 le ferrovie in gestione commissariale governativa sono state affidate dal 1.1.1997 al 31.12.1999 a FS Spa, per realizzare un piano di ristrutturazione delle aziende stesse.

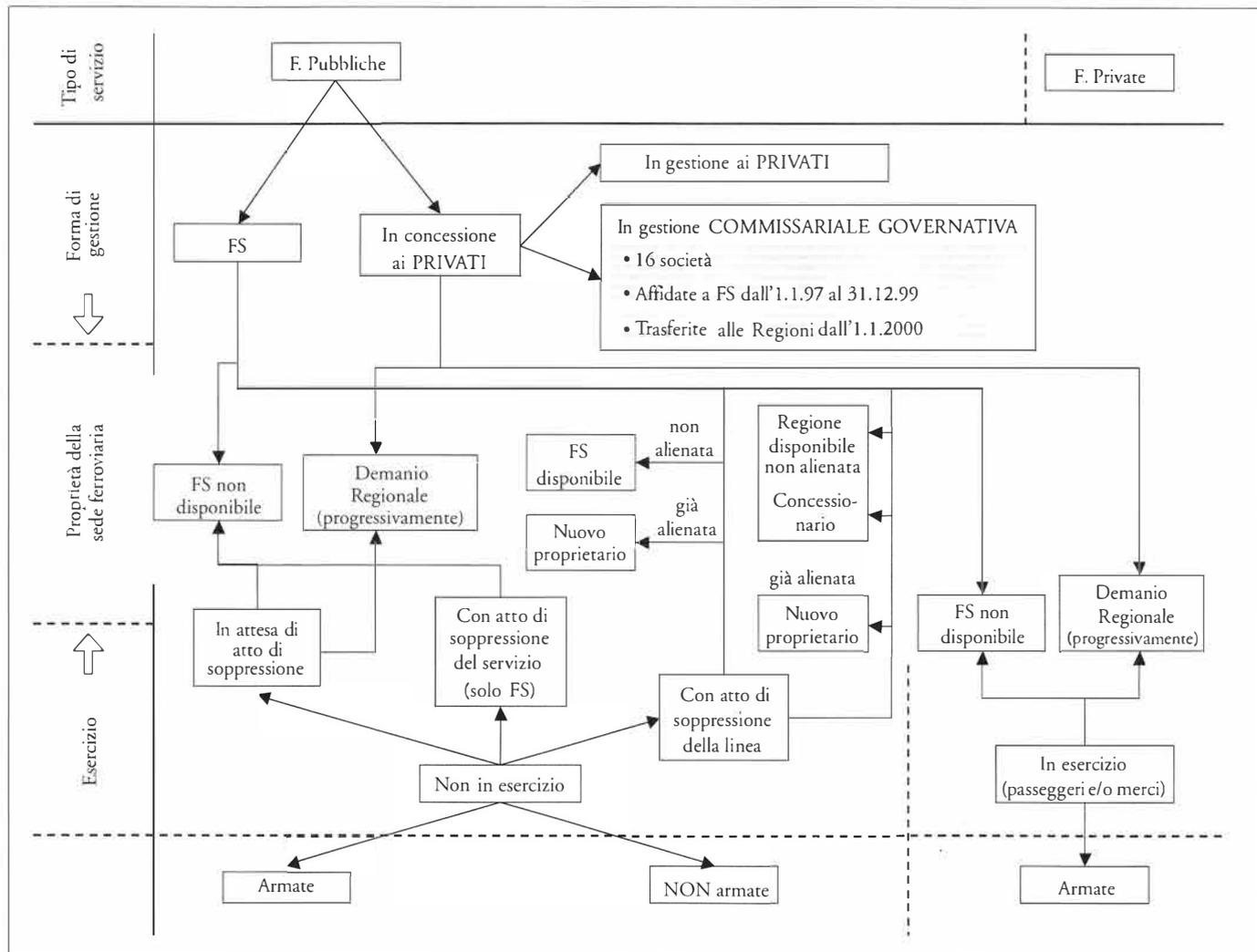
Quanto espresso nel presente paragrafo è stato sintetizzato nello schema 1.

2.4 *Il "rail-with-trail"*

In vari paesi si è assistito alla nascita di iniziative volte alla creazione di percorsi verdi lungo linee ferroviarie ancora in esercizio. Negli Stati Uniti questi itinerari vengono indicati con il termine di *rails-with-trails* (letteralmente "ferrovie-con-percorsi") e, in vari Stati, stanno acquistando un ruolo sempre più importante nelle politiche volte a favorire l'uso dei mezzi di trasporto non motorizzati.

La realizzazione di un percorso verde accanto a una linea ferroviaria in esercizio avviene generalmente sfruttando la porzione di piattaforma precedentemente occupata da altri binari o gli spazi liberi che possono a volte trovarsi intorno alle linee ferroviarie.

La possibilità di realizzare percorsi verdi accanto a una linea ferroviaria in esercizio offre tutti i vantaggi precedentemente ricordati per i percorsi costruiti sul tracciato delle linee dismesse, ma può porre alcuni problemi legati alla sicurezza. Durante la loro proget-



Schema 1 *Schema di flusso per l'individuazione della proprietà della sede ferroviaria*

tazione, è necessario prevedere un'opportuna separazione tra il tracciato ferroviario e quello pedonale e ciclabile. Questa separazione viene generalmente ottenuta per mezzo di dislivelli tra i due tracciati, interposizione di siepi e arbusti, o costruzione di una barriera che impedisca l'accesso ai binari. Inoltre, è importante posizionare segnali di pericolo rivolti ai passanti ed esporre regolamenti che vietino l'intrusione nella sede ferroviaria.

Nel 1996, negli USA, la Rails-to-Trails Conservancy ha svolto uno studio su *37 rails-with-trails* dal quale è risultato che le linee ferroviarie attive e i percorsi verdi possono coesistere. Da questo studio si possono anche trarre alcune considerazioni relative alle caratteristiche che questi percorsi dovrebbero presentare:

- la distanza tra i binari e il percorso verde dovrebbe essere, generalmente, compresa tra 15 e 30 m;
- i due tracciati dovrebbero essere adeguatamente separati;
- le linee ferroviarie adiacenti ai percorsi verdi dovrebbero presentare un traffico ridotto;
- gli attraversamenti a livello tra il percorso verde e la ferrovia dovrebbero essere il minor numero possibile.

Tale soluzione presenta caratteristiche interessanti anche per la situazione italiana, specie per quelle linee dove il traffico è scarso o concentrato in un particolare periodo del giorno, o della settimana o dell'anno.

3. COSA SI STA FACENDO NEGLI ALTRI PAESI: ALCUNE ESPERIENZE ESTERE (USA, SPAGNA, BELGIO)

Fino ad ora, in Italia, la conversione delle linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi è stata sporadica e frutto dell'iniziativa degli enti locali senza che vi sia stato, a livello regionale o nazionale, una politica di coordinamento di tali realizzazioni.

In altri paesi, tuttavia, già da diversi anni sono stati avviati programmi su vasta scala per il recupero delle vecchie ferrovie a scopo ricreativo o come vie di trasporto per il traffico non motorizzato. Significative sono soprattutto le esperienze statunitensi, spagnole e belghe.

Gli Stati Uniti d'America avevano, nel 1916, la rete ferroviaria

più estesa del mondo con oltre 430.000 km di strade ferrate, la cui estensione, quindi, era sei volte superiore a quella dell'attuale rete autostradale.

Nel XX secolo i cambiamenti politici ed economici, abbinati allo sviluppo di nuovi mezzi di trasporto quali l'automobile e l'aereo, hanno portato alla dismissione di oltre 240.000 km di tale rete. A differenza di quanto avvenuto nella maggioranza degli altri paesi del mondo, negli Stati Uniti quasi la metà delle linee dismesse sono state abbandonate negli anni '80, dopo che la Interstate Commerce Commission, con lo *Stagger Act* del 1980, aveva rimosso gran parte dei vincoli che prima obbligavano le compagnie ferroviarie a mantenere in esercizio anche linee con pesanti deficit. Ancora oggi vengono ogni anno dismessi circa 5000 km di strade ferrate.

Il movimento volto alla conversione delle linee ferroviarie abbandonate in percorsi verdi è iniziato, a livello nazionale, nei primi anni '60. I primi *rails-trails* aperti al pubblico sono stati:

- l'Illinois Prairie Path (1966), lungo 88 km;
- l'Elroy-Sparta State Park Trail (1967), nel Wisconsin, lungo 51 km.

Queste prime realizzazioni fecero da guida a numerose altre iniziative che sorsero ben presto in tutto il paese.

Nel 1986 è nata la Rails to Trails Conservancy (RTC), un'associazione senza fini di lucro che attualmente conta oltre 85.000 soci, che mira al recupero dell'immenso patrimonio costituito dalla rete ferroviaria dismessa e fornisce supporto e assistenza ai promotori di questi progetti.

Quando venne costituita la RTC erano stati recuperati nell'intero territorio degli Stati Uniti non più di 90 percorsi. Questi sono saliti a circa 500 con una lunghezza di 8000 km nel 1992 e a 1000 per un totale di 16.000 km, nel 1997.

Anche in Spagna, dopo il boom del trasporto ferroviario degli inizi del '900 (esistevano circa 13.000 km di strade ferrate), sono iniziati i processi di dismissione e oggi vi sono più di 7000 km di linee ferroviarie dismesse.

All'inizio degli anni '90 è stato avviato un programma nazionale, chiamato *Vias Verdes*, di recupero delle linee ferroviarie dismesse. Fin dall'inizio questo programma ha visto una stretta cooperazione tra i diversi settori dell'amministrazione pubblica,

le compagnie ferroviarie, gruppi di cittadini e varie associazioni.

Il programma è coordinato dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la quale nel '92, su incarico del governo e delle due compagnie ferroviarie statali, fece un inventario delle linee ferroviarie dismesse presenti nel paese. Furono individuate 98 linee per una lunghezza complessiva di 5764 km, cui si aggiungevano 89 vecchie ferrovie utilizzate come raccordi da miniere e industrie aventi un'estensione di 1920 km.

Alla fine del 1993 sono iniziate le prime realizzazioni concrete. I primi progetti sono stati sviluppati direttamente dalla fondazione che, col passare del tempo, ha lasciato tale compito agli enti locali mantenendo comunque il coordinamento e la supervisione dei progetti.

Dal 1995 il programma è stato finanziato dal nuovo Ministero dell'Ambiente, insieme a diverse autorità locali e regionali.

Sette anni dopo l'inizio, il risultato del programma è molto positivo. Più di 60 miliardi di lire sono stati investiti per convertire circa 800 km di linee ferroviarie in disuso in *greenways*.

Il Belgio, all'uscita dalla seconda guerra mondiale, aveva la rete ferroviaria più densa del mondo con circa 5000 km di linee a scartamento normale cui si aggiungevano altri 5000 km di linee tranviarie, permettendo così di raggiungere una densità di 344 m di strade ferrate per km². Dopo la guerra 1600 km di linee a scartamento normale e la quasi totalità delle linee tranviarie sono state dismesse.

Verso la fine degli anni '70, iniziò a diffondersi una politica unitaria volta al recupero di questo patrimonio. Il Ministero dei Lavori Pubblici avviò alcuni progetti di riconversione in percorsi verdi destinati al traffico lento.

Nelle Fiandre, all'attività nazionale si affiancò quella delle province, delle città e dei comuni che acquistarono o presero in affitto le sedi ferroviarie delle linee dismesse dalla SNCB, la compagnia ferroviaria nazionale, per la realizzazione di percorsi che, insieme ad alzaie e strade campestri andava a costituire una prima rete di "vie verdi". A metà degli anni '90, nelle Fiandre oltre 250 km di linee ferroviarie dismesse erano già state sistemate in *chemins du rail*.

Al contrario, in Vallonia si erano sviluppate solo iniziative isolate e sparse. Nel 1987 la "Commission du trafic lent" promosse

la realizzazione di un inventario delle linee dismesse: i risultati misero in evidenza come le linee tranviarie fossero state frammentate in maniera tale da non poter più essere riutilizzate per la realizzazione di una rete di percorsi verdi. Di contro, le 80 linee dismesse della SNCB, aventi una lunghezza complessiva di circa 1000 km, potevano, costituire l'ossatura di una rete comprendente anche le alzaie, le piste ciclabili, i sentieri e le strade campestri.

Nel 1991 la Vallonia propose di realizzare un primo lotto di cinque linee, individuate come grandi vie per il traffico lento, che però, inizialmente, incontrarono alcune opposizioni, specialmente da parte della SNCB e dello Stato Belga.

Tuttavia, ha continuato a portare avanti l'idea di creare una vera rete di percorsi riservati al "traffico lento", chiamata RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes), fino a raggiungere, nel 1997, un accordo quadro con la SNCB. Questo prevede la concessione in enfiteusi di circa 1000 km di linee dismesse per 99 anni. Fino ad oggi sono stati costruiti 900 km di percorsi verdi, di cui quasi 200 km utilizzando linee ferroviarie dismesse.

4. LE FERROVIE DISMESSE IN ITALIA

4.1 *La situazione italiana*

In Italia non esiste al momento nessun programma coordinato, né a livello regionale né nazionale, di recupero del patrimonio ferroviario dismesso per la realizzazione di una rete di percorsi verdi.

Si sono avute, a partire dagli anni '80, alcune sporadiche realizzazioni di piste ciclabili sul tracciato di ferrovie dismesse.

Negli ultimi anni sono in costante aumento le proposte fatte alle compagnie ferroviarie e agli Enti Locali di utilizzo del patrimonio ferroviario dismesso per la realizzazione di percorsi verdi.

Ciò che manca è la visione d'insieme: considerare, cioè, il recupero dei singoli tratti come un passo verso la realizzazione di una rete. Tale mancanza ha fatto sì che, al contrario di quanto è avvenuto in altri paesi, non esista in Italia alcun dato certo circa l'estensione della rete ferroviaria dismessa.

Ciò anche se un notevole numero di appassionati ha intrapreso individualmente, senza alcun coordinamento, “ricerche” di vario tipo riguardo a questo patrimonio dimenticato.

In questo quadro, si è ritenuto necessario incominciare ad analizzare la situazione in modo più sistematico, cercando di arrivare a definire almeno il quadro generale di massima delle ferrovie dismesse in Italia. A tal fine, si è proceduto a un primo censimento, con successiva mappatura in scala 1:3.500.000, della rete ferroviaria dismessa.

Tale prima indagine si è basata su diverse fonti informative indirette:

- cartografia storica del Touring Club Italiano (1936);
- cartografia del Ministero dei Trasporti allegata al volume “Statistica dei servizi pubblici di trasporto in concessione relativa all’anno 1960”;
- elenco delle linee ancora in esercizio derivate dall’orario ferroviario (1999);
- materiale vario, relativo a specifiche linee, derivato da ricerche effettuate da appassionati del settore.

Il lavoro si è basato sull’idea di confrontare la rete ferroviaria esistente nel momento di sua massima espansione (anni ’20-’30) con quella esistente attualmente.

Pur nei limiti evidenti di una procedura del genere, i risultati ottenuti consentono di individuare l’ordine di grandezza del fenomeno nel nostro paese.

Come si evince dalla figura 1, è stato possibile mappare circa 3800 km di ferrovie non più in esercizio (1400 km delle FS e 2400 km in concessione ai privati). Tale misura è sicuramente in difetto rispetto alla realtà, sia perché il livello di dettaglio non ha consentito di prendere in considerazione tutte le linee (già dai primi controlli è emersa la mancanza di alcune linee secondarie), sia perché non si è tenuto conto di tutti i “tronchi” abbandonati appartenenti a linee ancora in esercizio e dismessi in seguito a varianti di tracciato.

Risulta comunque evidente che uno studio come questo non possa che rappresentare un primo piccolo passo verso la conoscenza della consistenza del patrimonio ferroviario non più utilizzato, in quanto, oltre ad essere incompleto, non fornisce alcuna indicazione circa la proprietà e l’utilizzo attuale del sedime.

4.2 *Alcune proposte di sviluppo*

Da quanto sopra esposto e tenuto conto anche delle positive esperienze degli altri paesi, si ritiene che il primo passo da effettuarsi, in vista di un possibile recupero del patrimonio ferroviario dismesso come percorsi verdi, sia realizzare un approfondito censimento delle linee ferroviarie non utilizzate (e, se possibile, anche delle tramvie) che metta in evidenza, per ogni tratto:

- localizzazione,
- proprietà,
- utilizzazione attuale.

In questo senso, appare di grande importanza l'iniziativa intrapresa dalle Ferrovie dello Stato Spa di affidare all'Associazione Italiana Greenways uno studio riguardante l'analisi della propria rete ferroviaria non in esercizio e l'individuazione di diverse possibili utilizzazioni in funzione dello stato attuale e del contesto ambientale in cui si trovano.

Sarebbe comunque auspicabile estendere (magari con fondi ministeriali) tale studio anche alla rete non di proprietà FS e alle tramvie, in modo da realizzare un completo Sistema Informativo (strutturato mediante GIS) sul patrimonio ferroviario e tranviario dismesso e "disponibile" per una conversione in "percorsi verdi".

Una volta completato il quadro della situazione attuale, sarebbe poi auspicabile la realizzazione di un "piano direttore" dei potenziali *rail-trail* italiani, che individui (in funzione di diversi fattori tra i quali lo stato attuale, il contesto ambientale, i possibili utilizzatori ecc.) le diverse priorità di intervento e le possibili connessioni con una più ampia rete di *greenways*.

Infine, è auspicabile anche un intervento normativo che faciliti in qualche misura la "non-frammentazione" dei "corridoi ferroviari". In tal senso, si potrebbe pensare a una normativa italiana tipo *rail-banking* che incentivi la creazione di *rail-trail*, in modo particolare per quei tratti considerati prioritari nel "piano direttore" di cui si è detto.

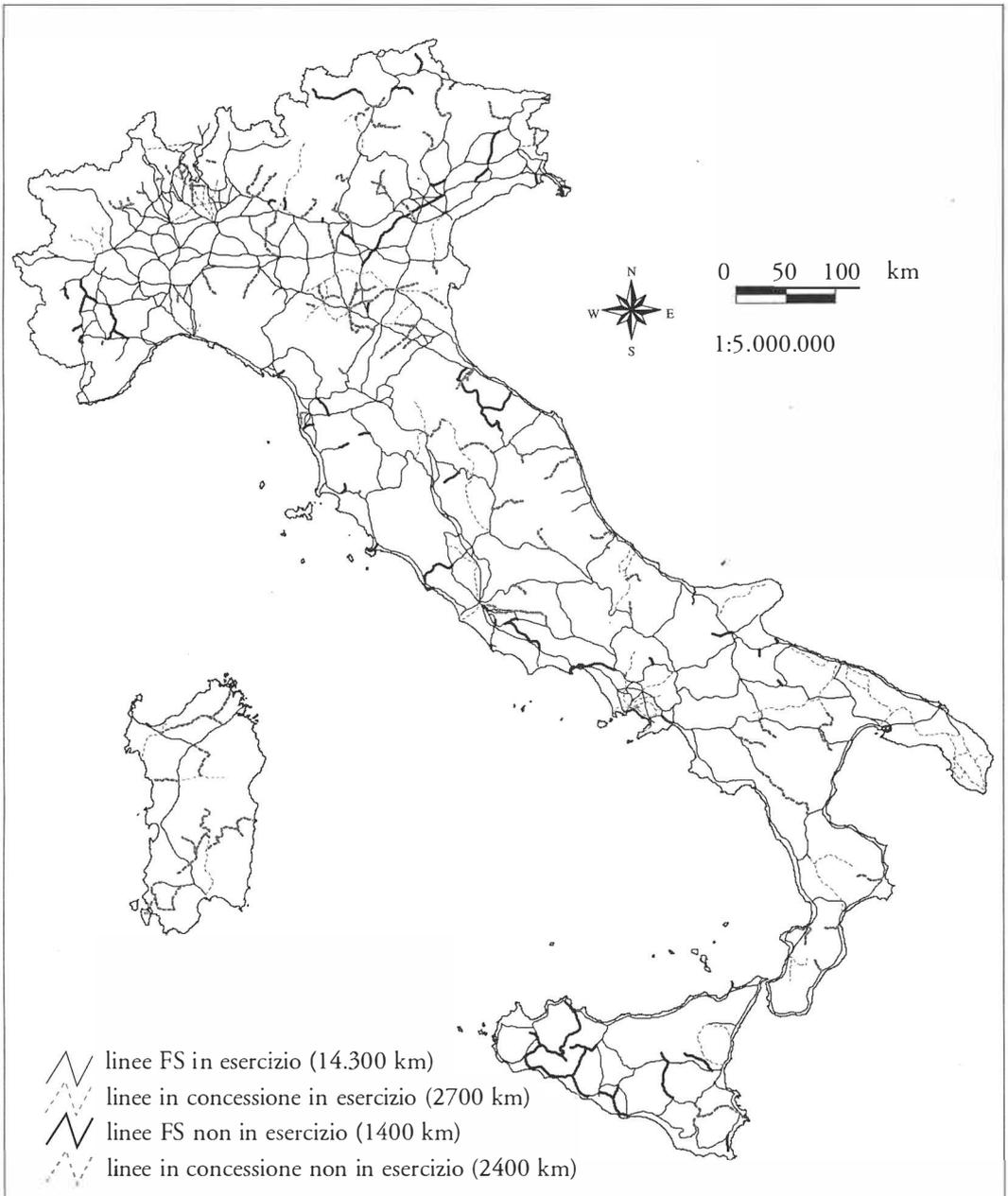


Fig. 1a *Rete ferroviaria italiana*

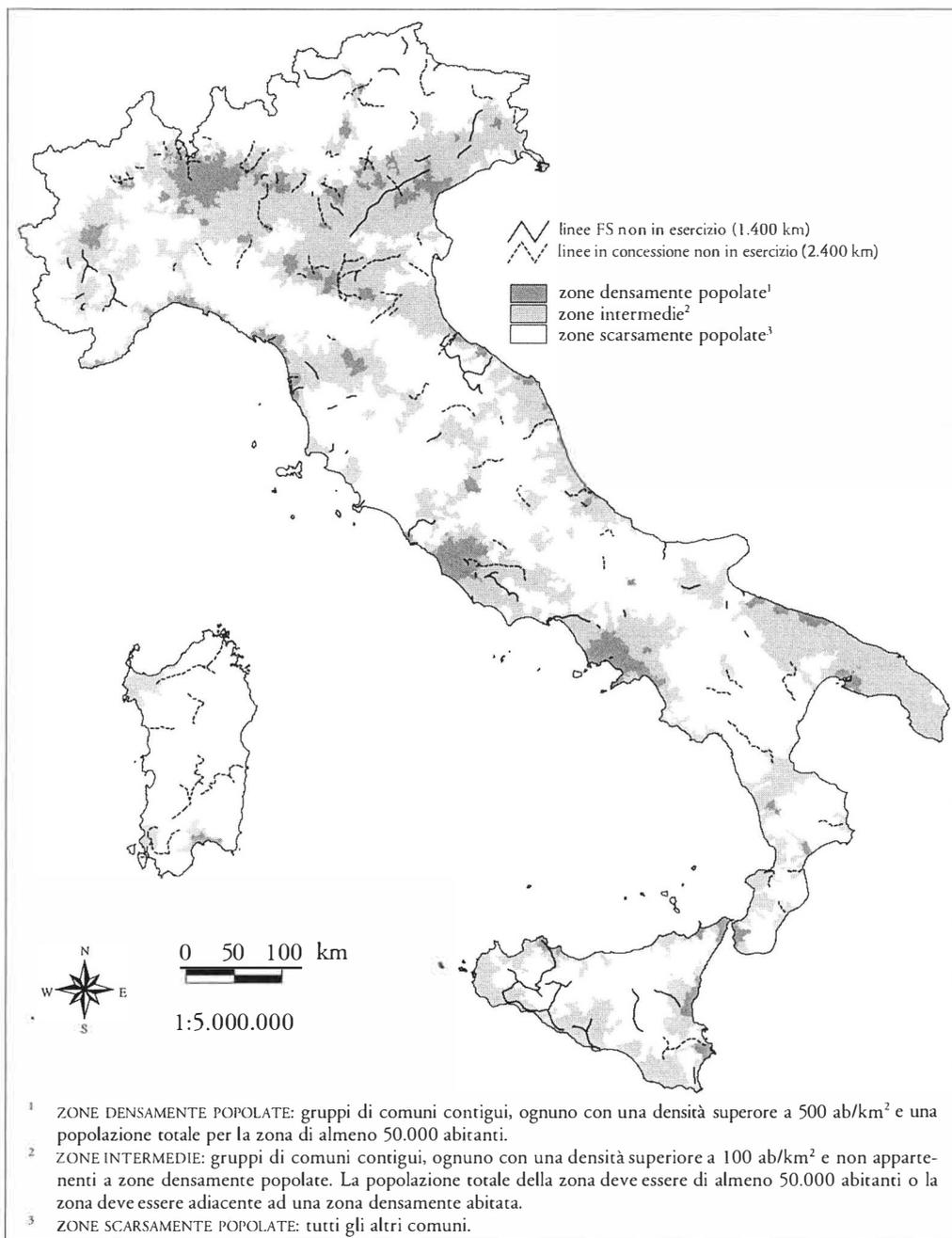


Fig. 1b *Rete ferroviaria italiana*

ABSTRACT

The recovery of abandoned railways

The recovery of abandoned railways represents a great opportunity for the realization of greenways.

After a short notice on the history of the conversion of the disused railways in greenways, the paper illustrates the problems related to the ownership of the railway corridor, both in Italy and abroad.

The situation is particularly complicated in our country, because of a lack of a specific law that regulates it.

Then, the paper analyses what other countries (USA, Spain, Belgium) are doing for improving project related to the recovery as greenways of abandoned railways.

Finally, the paper shows the first results of the survey of the disused railways in Italy (about 3.700 km) and propose some basic ideas to improve conversion of the disused railways in greenways in Italy.

BIBLIOGRAFIA

- EGWA (2000): *The European Greenways Good Practice Guide*, Namur, B.
- FABOS J.Gy. and AHERN J. (Editors) (1995): *Greenways: The Beginning of an International Movement*, Elsevier, Amsterdam.
- FLINK C.A. and SEARNS R.M. (1993): *Greenways. A guide to planning, design and development*, Island Press, Washington DC, USA.
- GROVE N. (1990): *Greenways. Paths to the future*, «National Geographic», 6.
- LITTLE C.E. (1990): *Greenways for America*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Rails to Trails Conservancy (1999): *Connecting Communities: Reconnecting America. A strategic Plan for Rails to Trails Conservancy*, Washington DC, USA.
- RYAN K.L. and WINTERICH J.A. (1993): *Secrets of Successful Rail-Trails. An acquisition and Organizing Manual for Converting Rails into Trails*, Rails to Trails Conservancy, Washington DC, USA.

LORENZO DEL FELICE*

IL RECUPERO DELLE VIE D'ACQUA

Il *Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi*, con sede in Milano, opera nella Lombardia nord-occidentale gestendo una rete di canali che è andata via via estendendosi sino a raggruppare oggi, oltre al *Canale Adduttore Principale Villoresi* realizzato alla fine del XIX secolo, anche i Navigli storici milanesi, la costruzione del primo dei quali (Naviglio Grande) risale all'inizio del II millennio. Essi sono stati affidati al Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi in virtù della evoluzione normativa che li ha trasferiti dapprima alla Regione Lombardia e da questa successivamente ai Consorzi di Bonifica.

Il *Naviglio Grande* nasce dal fiume Ticino e con un percorso di circa 40 km raggiunge la città di Milano; l'opera fu completata nel XII secolo.

Nel XV secolo fu costruito il *Naviglio di Bereguardo* che si stacca ad Abbiategrasso dal Naviglio Grande e si spinge in direzione sud sino a lambire la città di Pavia.

Sempre nel XV secolo fu realizzato il *Naviglio Martesana* che nasce, a differenza degli altri, dal fiume Adda e collega quest'ultimo a Milano; qui nel frattempo era stata costruita la cerchia dei Navigli, che nel 1497 fu collegata al Naviglio Martesana con la costruzione della chiusa dell'Incoronata, la cui paternità viene comunemente attribuita a Leonardo da Vinci, a quell'epoca presente a Milano.

* *Direttore Generale del Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi*



Foto 1 *Naviglio Grande*



Foto 2 *Naviglio di Paderno*

Nel corso dei secoli successivi, iniziò la costruzione del *Naviglio di Paderno* (XVIII secolo) per superare le rapide del fiume Adda e conseguentemente completare il collegamento tra Milano e il Lago di Como.

All'inizio del XIX secolo, fu costruito l'ultimo dei Navigli milanesi, il *Naviglio di Pavia*, per realizzare una più diretta via di trasporto tra Milano e Pavia quindi, tramite il fiume Ticino, raggiungere il Po e infine il mare.

I Navigli furono costruiti con lo scopo di trasporto militare, mercantile, di persone, ma la loro importanza ai fini irrigui fu subito apprezzata al punto che il Naviglio Martesana prevedeva una esclusiva disponibilità di risorse ai fini agricoli per una parte della settimana.

Il beneficio apportato all'agricoltura dalla dotazione irrigua garantita dai Navigli stimolò l'ingegnere Eugenio Villoresi che, con il canale che da lui prese il nome, realizzato a nord di Milano tra il Ticino e l'Adda, riuscì a portare anche a questa parte di pianura, sino allora asciutta, la ricchezza di colture irrigue.

Il Canale Principale Villoresi fu concepito anche con funzione di navigazione, ma in realtà non fu mai adibito a tale scopo sia per motivi di dotazione idrica, sia anche per il fatto che nel frattempo era iniziata la costruzione di numerose linee ferroviarie che si dipartivano da Milano e che costrinsero il progettista ad adottare, come soluzione per gli incroci tra canale e linea ferroviaria, grossi sifoni che evidentemente interrompevano la possibilità di navigazione.

L'esigenza di movimenti delle merci, che attorno a Milano trovò la possibilità di realizzarsi attraverso la rete dei Navigli, ebbe analogo sviluppo in tutta la bassa Lombardia dove, nell'arco dei secoli, molti furono i canali costruiti con specifiche funzioni di navigazione: ricorrente è il nome *Naviglio*.

A solo titolo di esempio mi piace ricordare: il *Naviglio sforzesco*, che con un percorso di 27 km da Vigevano taglia la Lomellina da nord a sud; costruito nel 1445 dal Comune di Vigevano su indicazione dei Visconti; importanti anche i Navigli cremonesi risalenti al XIII e XIV secolo (*Naviglio di Calcio*, *Naviglio di Casaleto*, *Naviglio di Melotta* e *Naviglio di Cremona*). A valle di Cremona si può ricordare il *Canale Delmona Tagliata* di cui si ha notizia sin dall'epoca dei romani. A fianco di questo canale corre per lunghi tratti la

via Postumia, dimostrando che l'affiancamento di via navigabile e strada percorribile da altri mezzi trova radici nei secoli lontani. Spingendosi ancora più a est ricordo il *Naviglio Grande Bresciano* che collega la valle del fiume Chiese alla città di Brescia con uno sviluppo di 18 km. Tale canale ebbe anche importanti funzioni di trasporto di legname oltre all'alimentazione di più di 50 mulini che fornivano energia meccanica alla fiorente attività pre-industriale della zona. Di questo Naviglio si hanno notizie sin dal 1253.

Come detto in precedenza, alla fine del XIX secolo il prepotente diffondersi della strada ferrata comportò un arresto delle iniziative di costruzioni di canali navigabili. Il colpo di grazia fu dato dopo la Seconda guerra mondiale, in particolare nel nostro paese dove il trasporto su gomma è assolutamente predominante rispetto a tutte le altre modalità di trasporto.

La conseguenza più nefasta di questa evoluzione fu una serie di leggi promulgate tra gli anni '50 e '60 in base alle quali i Navigli in questione furono declassati a semplici corsi d'acqua non navigabili. Iniziò così il loro definitivo declino e non si giunse al totale abbandono dei canali solo grazie alla funzione irrigua che essi hanno continuato ad assolvere nel corso degli anni.

Per fortuna a partire dagli anni '80 in modo inizialmente non coordinato, ma spinto da spontanee iniziative locali, i Navigli hanno cominciato ad essere oggetto di attenzione non solo per il loro valore storico ma anche per le possibilità di un utilizzo a fini ricreativi delle loro alzaie che, là dove non occupate da strade e da viabilità ordinaria, manifestano una reale possibilità di impiego come percorso ciclo-pedonale.

In modo molto marcato questo fenomeno si è sviluppato intorno alla metropoli di Milano trovando persino riscontro in disponibilità regionali e anche provinciali e comunali. Si possono citare a questo proposito i seguenti atti normativi: Legge Regionale 65/89 "Interventi regionali per favorire lo sviluppo del trasporto ciclistico" e Delibera della Regione Lombardia n. 41365 del 12/02/1999 "Iniziative per valorizzare i percorsi ciclabili in coerenza con gli strumenti urbanistici e con il piano paesistico regionale. Modalità e criteri per l'accesso ai contributi di cui alla Legge 366/98". Con tali atti la Regione Lombardia ha identificato come priorità negli strumenti di valorizzazione del territorio la realizzazione di una rete di

piste ciclabili che, per quanto riguarda la maggior parte di esse, si sviluppano proprio lungo il Canale Villoresi, ma ancor più sulle alzaie dei Navigli milanesi.

Conseguentemente questi percorsi, una volta destinati al transito dei cavalli o dei primi mezzi meccanici destinati al traino delle barche contro corrente, sono oggi percorsi da frotte di ciclisti che, grazie a queste iniziative, possono raggiungere luoghi di destinazione turistica nell'ambito di una nuova filosofia del godimento del territorio, non più legato a esigenze di spostamenti veloci ma inquadrabili in quel nuovo approccio che possiamo definire *turismo dolce*.

Va infatti ricordato che tanto lungo il fiume Adda quanto lungo il fiume Ticino da anni sono presenti parchi regionali di estensione significativa.

I percorsi ciclabili lungo le alzaie dei Navigli, nella fattispecie Naviglio Martesana e Naviglio Grande, consentono il collegamento tra la città di Milano e questi parchi ove nel contempo si stanno sviluppando e realizzando altri percorsi paralleli ai fiumi.

Per citare un solo esempio di coinvolgimento della pubblica amministrazione che concretamente investe nella realizzazione di piste ciclo-pedonali, vorrei ricordare in questa sede la realizzazione della pista ciclo-pedonale tra Milano e il fiume Adda lungo l'alzaia del Naviglio Martesana.

Tale opera, che ha comportato investimenti di alcuni miliardi, è oggi in corso di completamento e ha visto il coinvolgimento, oltre che del Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi gestore del Naviglio, dell'Amministrazione Provinciale di Milano (che ha progettato, finanziato e realizzato l'opera) e delle Amministrazioni Comunali, presenti lungo il tracciato, che ne seguiranno la manutenzione su delega dell'Amministrazione Provinciale.

Il successo popolare di tali iniziative è veramente straordinario anche come risultato di una stretta collaborazione tra Ente gestore dei Navigli e le Associazioni ciclistiche che hanno molto premuto affinché esse potessero realizzarsi: non va dimenticato infatti il beneficio economico che ricade sicuramente anche sull'indotto turistico, della ristorazione ecc.

Vi sono addirittura dei tratti di queste piste ciclabili ove – per la loro facile accessibilità, in quanto prossime alla metropoli, e anche

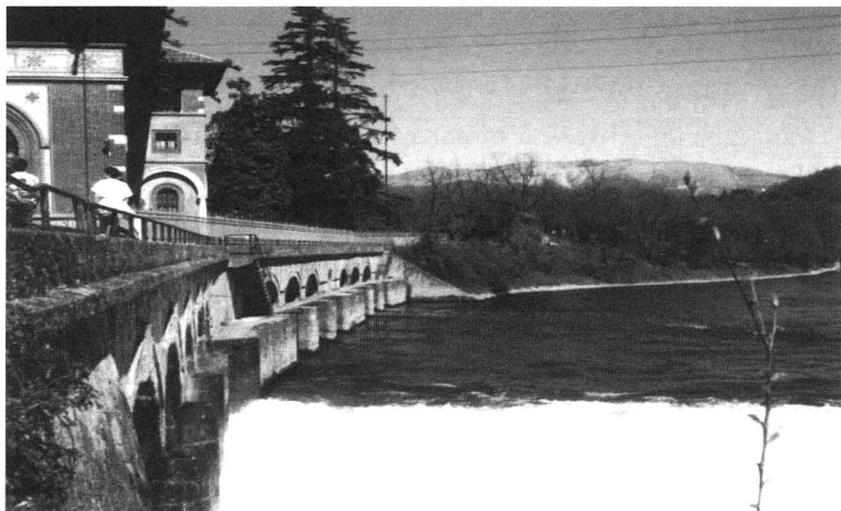


Foto 3 *Fiume Adda: centrale Esterle*

per la tipologia di tracciato adatto a qualsiasi tipo di utente – l'affollamento è addirittura tale da renderli impraticabili.

Per questo motivo (ma non solo per questo) si è sviluppata una serie di iniziative parallele per la valorizzazione e il recupero dei Navigli sotto un altro punto di vista, e cioè che ne prevedono l'uso ai fini di una navigazione turistica.

Il nostro Paese è forse arrivato in ritardo rispetto ad analoghe iniziative presenti in tutta Europa; ciò va attribuito senz'altro al fatto della scarsa diffusione delle vie navigabili in Italia e poi, come già citato, alla declassificazione dei corsi d'acqua per cui le vie navigabili in Italia sono poche e poco conosciute, e conseguentemente poco frequentate.

La più importante è certamente la linea fluviale Cremona-Po-Adriatico sulla quale è già in corso un'iniziativa commerciale di navigazione con un grande natante dotato di tutti i servizi alberghieri, di ristorazione e di alloggio per il pernottamento, che percorre regolarmente la via d'acqua tra Cremona e Venezia con sosta in tutte le località artistiche e storiche (Cremona, Mantova, Guastalla, Suzzara e via via fino a Venezia).

Questa linea di navigazione turistica è gestita da una Società Svizzera e tutte le corse sono prenotate con un anticipo di oltre un anno.

Ciò a dimostrare il successo che tale iniziativa sta già riscuotendo.

Non è un caso quindi che già da numerosi anni un'organizzazione volontaria nata a Milano (l'Associazione Amici dei Navigli) stia conducendo una difficile battaglia per ottenere la riqualificazione quale via navigabile dei Navigli milanesi con il sogno, forse tra qualche anno, di potere riprendere la navigazione per collegare, a scopo turistico, il Lago Maggiore con Venezia.

Accanto a questa iniziativa altri gruppi stanno promuovendo un recupero del Naviglio di Paderno in modo tale da potere ripristinare anche la navigabilità dal Lago di Como, via Adda e Naviglio Martesana, sino a Milano.

Sono progetti sicuramente impegnativi anche in termini economici (la stima del progetto Locarno-Venezia prevede investimenti superiori ai 200 miliardi di lire) ma, considerato l'interesse e l'attenzione che il settore turistico pone a tale iniziativa, si può sicuramente pensare che l'obiettivo possa essere raggiunto.

Basta rivolgere lo sguardo oltr'alpe per rendersi conto non solo che simili iniziative sono già giunte a buon fine ma che addirittura la Comunità Europea nell'ambito del progetto *Terra* sostiene e finanzia iniziative di valorizzazione dei canali storici.

Nel progetto *Voies d'eau vivantes* è inserito il percorso Lago di Como-Naviglio di Paderno-fiume Adda-Naviglio Martesana-Milano che ha tutta la dignità di affiancare gli altri quattro progetti europei (Canale Göta in Svezia, Canale di Caledonia in Scozia, Canal du Centre in Belgio, Canal du Midi in Francia). Inoltre non va dimenticato che *il tratto del fiume Adda* di cui si parla è candidato all'inclusione nell'elenco dei siti *patrimonio dell'umanità dell'UNESCO*.

Questi canali sono già oggetto di affollate frequentazioni turistiche: essi vengono percorsi con barche di diversissime dimensioni, vengono costeggiati da piste ciclo-turistiche lungo le alzaie ove si percorrono ampi tratti in cui, come già detto, non vi sono particolari asperità da affrontare. Molti tratti di questi canali, sia in Italia che in Europa, sono inseriti nel più ampio circuito di mobilità dolce quale è quello previsto da *Euro Velo*: questa è una Federazione delle Associazioni ciclo turistiche di tutta Europa che, operando su base volontaria, ha progettato una rete di percorsi ciclabili che attraversa in tutte le direzioni l'intera Europa: da Capo Nord a Gibilterra, dalla Scozia alla Grecia, dalla Normandia alla Turchia.



Foto 4 *Canale Göta (Svezia)*



Foto 5 *Canal du Centre a Houdemyn-Aimeriez (Belgio)*

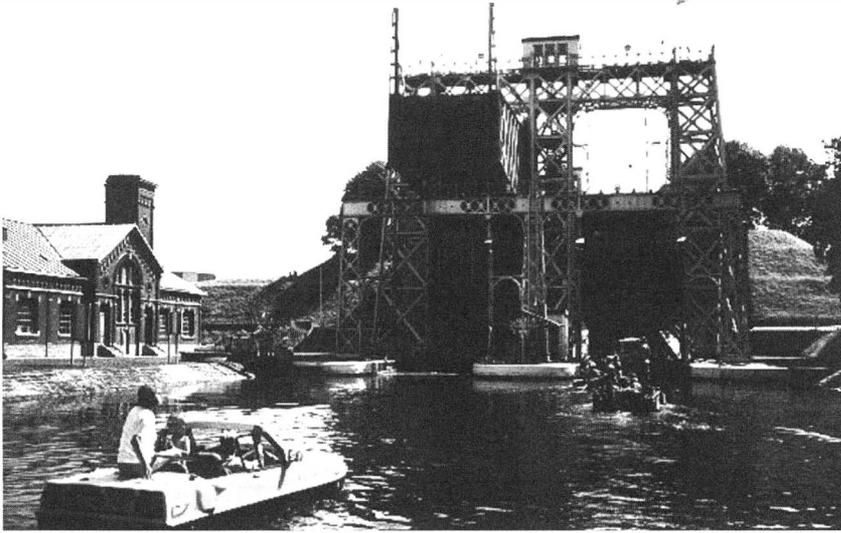


Foto 6 *Canal du Centre a La Louvière (Belgio)*

È significativo notare come la rete di questi percorsi ciclabili in molti tratti affianchi la rete dei canali previsti dal citato progetto *Voies d'eau vivantes*: ciò a dimostrare come sia da più parti sentita l'esigenza di valorizzare la struttura di canali storici come via di collegamento per chi vuole conoscere il territorio europeo seguendo itinerari più naturali e lontano dagli affollati percorsi autostradali.

Con riferimento al titolo dell'odierna Giornata di studio, *Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale*, vale la pena dedicarci a una breve riflessione.

Questa *riscoperta* di un patrimonio da conoscere e salvaguardare viaggia fianco a fianco con iniziative in corso a livello europeo volte alla tutela del paesaggio: concetto quest'ultimo ancora non definitivamente fissato, ma certamente ben presente al legislatore europeo al punto che nel *Progetto di Conservazione Europea del Paesaggio* è stata prevista l'istituzione di un «elenco dei paesaggi di interesse europeo»; viene inoltre definita la «gestione paesaggistica» come l'insieme delle «azioni volte, in una prospettiva di sviluppo duraturo, a garantire la regolare manutenzione del paesaggio e ad armonizzare le sue evoluzioni indotte dalle necessità economiche e sociali».

Ritengo certo che, in questo quadro, i progetti di cui parliamo occupino una posizione preminente per il loro valore sociale e di qualità della vita.

Desidero inoltre ricordare che proprio a Firenze si tenne nel mese di aprile del 1998 la *Conferenza di consultazione intergovernativa* che ha permesso di stabilire un dialogo costruttivo con le autorità governative degli Stati membri del Consiglio d'Europa responsabili delle questioni relative al paesaggio per quanto riguarda la definizione di regole comuni volte alla salvaguardia, alla gestione e all'assetto dei loro paesaggi attraverso il diritto internazionale.

Ancora a proposito di Firenze, va ricordato che il 21 ottobre 2000 vi ha avuto luogo il III Convegno Internazionale "Ciclo città": in tale occasione si sono affrontati proprio temi come la mobilità ciclo-pedonale in contesti storico-artistici, con ampi confronti con altre città (per l'Italia Pavia, di cui ho già parlato come estremo meridionale della ciclo-alzaia sul Naviglio Pavese, per la Germania Münster, che si trova addirittura al crocevia di due percorsi Eurovelo: il n. 2, che collega Kiev con Dublino, e il n. 3, dal nord della Danimarca a Santiago de Compostela).

Questo orientamento a livello di pubblica opinione e di amministrazione pubblica si sta sviluppando ovviamente non solo in Europa; cito a proposito una iniziativa che ritengo estremamente significativa sviluppatasi negli ultimi anni in Canada: il ripristino della navigazione del *Canal de Soulanges* nello Stato del Quebec.

Questo corso d'acqua, utilizzato come tronco intermedio del grande canale che collega l'Atlantico ai grandi Laghi, fu abbandonato negli anni '50 con l'apertura della grande via del fiume San Lorenzo: lungo quest'ultimo percorso potevano navigare imbarcazioni ancora più grandi di quelle che potevano percorrere il Canal de Soulanges (dimensionato per navi di stazza superiore alle 50.000 tonnellate: cifre che a noi appaiono incredibili ma che vanno considerate piccole nel quadro del mercato in cui queste vie navigabili si inseriscono).

Negli anni '90, su iniziativa di un gruppo privato, si sono investiti sul Canal de Soulanges ingenti capitali (dell'ordine di 300 milioni di dollari canadesi) ottenuti grazie a finanziamenti privati e in minima misura pubblici.

Le attività indotte dalla ripresa della navigazione hanno portato

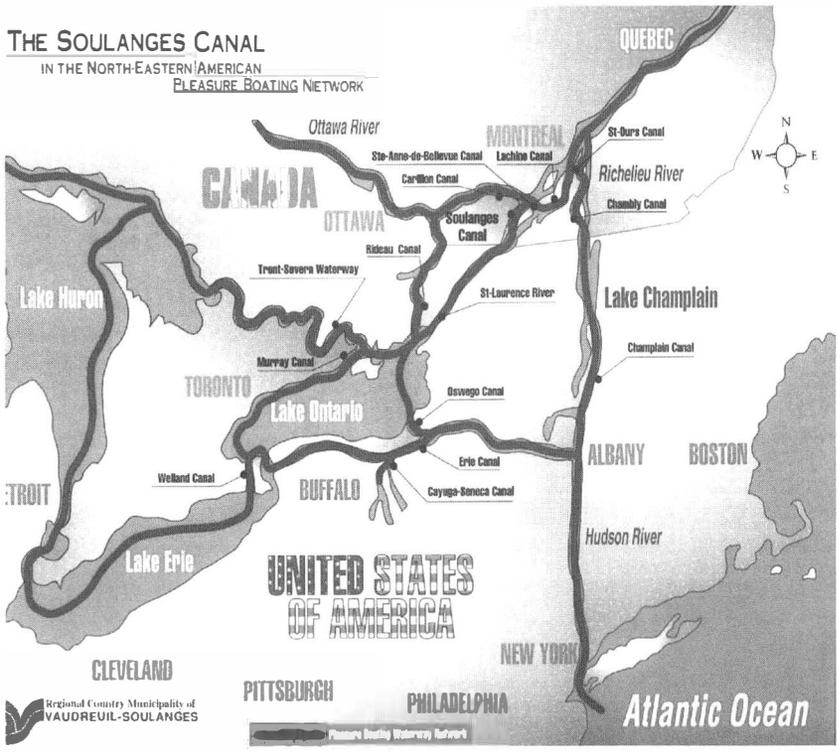


Foto 7 Rete dei grandi canali navigabili tra USA e Canada

un ritorno in termini economici in misura insperata, raggiungendo, con grande anticipo sulle previsioni, il pareggio.

I proventi derivano principalmente da concessioni di navigazione e dai contributi, versati dalle amministrazioni locali che fiancheggiano il canale, riscossi dalla cittadinanza in termini di oneri di urbanizzazione: la presenza di un canale percorribile da imbarcazioni da diporto o, sulle alzaie, da ciclo-turisti, ha fatto lievitare i valori immobiliari dimostrando come una oculata politica di gestione di queste risorse attuata di concerto tra gestore del canale e pubblica amministrazione, possa avere importante ricaduta economica sulla collettività.

Lo scenario mondiale non è peraltro tutto roseo: in materia di necessità di conservazione e ripristino di percorsi storici lungo i canali giunge un grido di allarme da Shanghai (Repubblica Popolare Cinese).



Foto 8 *Canal De Soulanges (Canada)*

Nell'entroterra della metropoli cinese, lungo il canale che collega il Mar della Cina al Lago Taihu, sono nate, a partire dal periodo degli Stati Guerrieri (476-221 a.C.) molte "città canale": di queste sino alla fine degli anni '80 ne esistevano ancora oltre 40. Oggi ne restano meno di 10: ciò per colpa di una inadeguata programmazione territoriale e di una assente politica di conservazione del patrimonio storico culturale.

Fortunatamente, su iniziativa del mondo universitario, sono state avviate le procedure per l'inclusione della "città canale" nell'elenco dei siti patrimonio dell'umanità dell'UNESCO: il programma riguarda in particolare le "città canale" di *Wuzhen*, *Nanxun*, *Xitang*, *Zhonzhuany*, *Tongli* e *Luzhi*.

Si conta così di trovare le risorse economiche – oltre che la volontà politica – di salvare questi villaggi dall'esplosiva espansione urbanistica di Shanghai.

Ciò dimostra però un altro aspetto: che la volontà di riscoprire e valorizzare il territorio non è solo prerogativa delle società "ricche", ove si torna a dare dignità alla vita umana. Il villaggio globale in cui viviamo consente lo scambio di informazioni e lo sviluppo di una nuova sensibilità anche in ambienti ove questo può apparire

anche prematuro. Per tornare nella Padania, il percorso navigabile lungo il fiume Po prevede brevi deviazioni a scopo anche gastronomico per raggiungere indirizzi famosi decorati da stelle Michelin o altri riconoscimenti della qualità gastronomica delle nostre regioni; ma sarebbe un elenco troppo lungo indicare tutti i temi di interesse turistico-culturale-storico-religioso che potrebbero essere proposti come mete di un viaggio a pedali lungo le alzaie dei canali o navigando le lente correnti che vi scorrono. Non vi è infatti angolo d'Europa che non sia ricordato da questi percorsi.

Sovrapponendo la mappa dei percorsi Eurovelo alla mappa dei canali inseriti nel programma *Voies d'eau vivantes*, si vede come tutto il territorio sia coperto da questi percorsi.

Ma cosa significa questo per chi gestisce i canali?

Mi permetto a questo punto di esprimere un parere personale che evidentemente è il risultato delle esperienze acquisite in un settore sicuramente piccolo rispetto a quelli su cui ci si è affacciati poc'anzi: l'area metropolitana milanese.

In quest'area, nevrotica per vocazione, i canali solo al di fuori della città sono sopravvissuti grazie alla loro funzione irrigua.

Nulla di più facile sarebbe stato il trasformare la loro sede in vie di scorrimento veloci per un traffico sempre più congestionato collegando le zone più lontane della provincia di Milano con il capoluogo.

Esempio di una conversione di un Naviglio a via di percorrenza automobilistica è la cerchia interna dei Navigli milanesi che oggi possiamo solo ammirare in nostalgiche fotografie in bianco e nero che ci ricordano come era la città in un mondo ovviamente molto diverso: non era invaso quotidianamente da 400.000 auto provenienti dall'*hinterland*!

La chiusura dei Navigli iniziò nel 1859 con la copertura del Laghetto di Santo Stefano che appariva a Francesco Giuseppe, futuro Kaiser asburgico, nella sua prima visita a Milano, come una pozza stagnante e maleolente.

Per uno strano scherzo dello storia, la copertura del tratto urbano del Naviglio Martesana per i circa 2 km di quella che oggi è la via Melchiorre Gioia, avvenne nel 1959, esattamente 100 anni dopo l'episodio sopra richiamato. Questo avvenne proprio come conseguenza del declassamento del Naviglio a canale non più navigabile.

Altra conseguenza di tale modifica normativa fu la costruzione

di ponti a raso cioè a poca distanza dal pelo dell'acqua, tale quindi da non consentire la navigazione. I navigli avevano ormai perso la loro funzione intrinseca e come detto sono restati vivi solo per fornire acqua alla fertile pianura milanese che ha sopportato, negli anni, tutti gli oneri per garantirne la sopravvivenza.

Oggi nel mutato scenario il Consorzio di Bonifica Est Ticino Villoresi approva le iniziative volte a valorizzare la ricchezza di questo patrimonio ma non può non manifestare una certa preoccupazione derivante da due motivi: principalmente la pressione derivante dalle richieste di utilizzo (cicloalzaie, navigazione turistica ecc.) che comporta l'esigenza di una gestione che non è solo quella della distribuzione irrigua ma deve tener conto di esigenze in sintonia con la nuova richiesta (in termini di portata, di profondità e velocità della corrente). Da questo nasce l'altro aspetto, ossia la scelta manutentiva della struttura che deve riportarsi al valore storico-artistico dei manufatti, ma far fronte a nuove sollecitazioni quali per esempio i moti ondosi cui le sponde non sono state adeguate.

Tutto questo comporta evidenti oneri di carattere tecnico progettuale e quindi economico.

Si verificano inoltre interferenze alla tradizionale gestione nelle stagioni irrigue che prevedono periodi di asciutta su canali nei momenti in cui l'agricoltura non ha esigenza di irrigare e al contrario deve poter intervenire sulla rete per la manutenzione dei manufatti e dei canali stessi. È significativo ricordare come durante il periodo delle asciutte autunnali, che in genere cadono da fine settembre a fine ottobre, in Milano si svolgono numerose manifestazioni proprio lungo i Navigli che, come ho detto, sono stati riscoperti dalla popolazione come un patrimonio della collettività da salvaguardare e valorizzare.

Per questo motivo l'Ente gestore ha fiducia che si troveranno anche le risorse economiche per eseguire le attività di manutenzione e la gestione della rete di canali che consenta di sfruttare le potenzialità turistiche e ricreative di cui abbiamo parlato.

Tavola Rotonda su:

PROPOSTE DI SVILUPPO DELLA TEMATICA

GIUSEPPE PELLIZZI*

INTRODUZIONE

Le relazioni della mattinata hanno esplorato molti dei temi relativi alla utilizzazione di alcune delle infrastrutture esistenti nel territorio rurale come percorsi verdi.

Quanto illustrato copre, però, solo in parte la vasta problematica della creazione di un sistema di mobilità alternativa, che per il territorio rurale può essere utilmente completato con la valorizzazione della vasta rete di viabilità rurale minore, in analogia con quanto sta avvenendo all'estero con la realizzazione di un sistema – non semplice da reperire e sviluppare – di *quiet roads* (letteralmente “strade tranquille”) in cui la “circolazione dolce” non motorizzata può convivere con una bassa densità di traffico motorizzato.

Altre tematiche potranno essere affrontate in futuro; penso, in particolare, al tema del rapporto tra percorsi verdi e centri e nuclei storici, che potrebbe formare oggetto di uno specifico, successivo incontro. Ciò, anche in sintonia con i recenti indirizzi di politica della mobilità, sempre più orientata verso il concetto di sostenibilità.

Mi preme, inoltre, sottolineare un altro importante ruolo svolto dai percorsi verdi in ambito periurbano, e cioè quello di consentire, attraverso la connessione tra città e campagna, una maggiore conoscenza, da parte delle popolazioni urbane, delle funzioni produttive e ambientali svolte dall'attività agricola.

Ciò premesso – nel dare inizio alla tavola rotonda – mi sembra importante sottolineare l'esigenza di attivare ulteriori azioni volte

* Istituto di Ingegneria agraria, Università degli Studi di Milano

ad approfondire i temi della conoscenza, della progettazione e della promozione.

Con riferimento agli aspetti conoscitivi, è utile attivare gruppi di lavoro (per tipologia di percorso) volti ad analizzare lo stato di fatto nelle diverse realtà regionali e ad individuare i possibili sviluppi futuri dei percorsi verdi.

Con riferimento al tema della progettazione, è fondamentale dare vita a gruppi di studio volti a definire adeguati standard progettuali e di sicurezza (in termini sia di sicurezza del tracciato sia di protezione da rischi esterni, quali il traffico motorizzato e la criminalità).

In termini di promozione, infine, desidero sottolineare l'esigenza di promuovere l'idea attraverso incontri sia nelle scuole di base (primarie e secondarie), sia nelle singole Regioni a livello di popolazione locale e di responsabili amministrativi e tecnici.

Se quanto sopra espresso è vero, Vi invito a prendere visione e ad approvare la *Carta di Firenze* che è stata preparata come documento conclusivo della giornata e che rappresenta un punto di partenza per lo sviluppo e l'affermazione dell'idea.

La parola, ora, al dottor Nunzio Marcelli del Ministero delle Politiche Agricole e Forestali.

NUNZIO MARCELLI*

POLITICHE PER LA SALVAGUARDIA
E LA VALORIZZAZIONE DEI TRATTURI

La presenza dei tratturi nell'Italia Meridionale è dovuta alla illuminata politica economica attuata dai regnanti in Italia Meridionale dal secolo XIII fino all'Unità d'Italia; la loro statuizione rappresenta l'affermazione di una autorità sovralocale in opposizione al prevalere degli interessi particolari di feudatari e baronie, con l'obiettivo di un utilizzo ottimale delle risorse naturali presenti, operando tra di loro una valorizzazione complementare. Gli abbondanti pascoli dell'Appennino, eccellente pastura nei periodi estivi, ma coperti da neve per il resto dell'anno, e le sconfinite pianure del Tavoliere delle Puglie e degli Stucchi della costiera adriatica con la Maremma e la campagna romana, con le loro produzioni erbacee nel periodo invernale, garantivano la continuità alimentare ma avevano bisogno di una strada di collegamento da considerarsi zona franca rispetto a qualsiasi tipo di provvedimento, anche di carattere amministrativo. Fu il superamento della suddivisione in feudi e baronie del territorio. Il suo effetto in termini economici fu quello di garantire la sopravvivenza delle popolazioni montane e non, oltre a una notevole capacità di accumulazione finanziaria. Ne sono testimonianza gli splendidi esempi di architettura sia religiosa sia civile dislocati lungo questi assi tratturali. L'atteggiamento tenuto dallo Stato unitario non è stato certo quello della loro conservazione; pervaso com'era da uno spirito ispirato alla proprietà privata dovunque e comunque, ha provveduto con una serie di atti alla liquidazione in parte del patrimonio, pur essendo questo vincolato da leggi di tutela monumenta-

* *Consulente del Ministro delle Politiche Agricole e Forestali sul comparto ovi-caprino*

le emanate sotto il periodo fascista. Ancora peggiore è stato il trattamento riservato ai tratturi, simbolo se vogliamo di una identità sovraregionale, da parte delle Regioni, che con la legge del 1970 avevano avuto attribuite la competenza su tali aree. Senza timore di eccedere, ritengo la modificazione della originaria destinazione d'uso delle superfici tratturali un vero e proprio scempio di un simbolo di unità nazionale oltre che di una risorsa ambientale ed economica.

È indispensabile che ora il Ministero delle Politiche Agricole e Forestali ristabilisca un principio con cui ridare vitalità e interesse al patrimonio del demanio armentizio. Gli orientamenti di un mercato globale impongono di dare sempre maggiore identità culturale e produttiva a quelle che sono le risorse di uno stato. Gli assi tratturali rappresentano una opportunità di sviluppo attraverso una gigantesco sistema che può trasformarsi in offerta turistica con alta valenza culturale, produttiva e ambientale. È allo studio un decreto interministeriale con cui verranno definiti i requisiti professionali e tecnici che aziende agricole denominate "unità di presidio" dovranno avere per gestire gli spazi anche limitrofi degli assi tratturali, operando in agricoltura biologica, ricettività turistica, nonché servizio di *wellcoming* per la fruizione delle emergenze culturali, ambientali e antropologiche presenti nelle aree interessate. Tutte queste aziende saranno poi collegate in un'unica rete che avrà il vantaggio competitivo di essere distribuita lungo il territorio, con ricchezza di ambienti diversi, che rappresentano un corridoio naturalistico che corre lungo la penisola atto anche a garantire le naturali trasmissioni dei selvatici. La visibilità di una tale organizzazione di rete sarà sul mercato integrato notevole e già questo può essere motivo di successo; inoltre la gastronomia ad essa collegata rappresenterà una garanzia per la qualità e tipicità. Si ricostituirà ciò che in passato erano le "stazioni di posta" lungo le strade consolari, con un allargamento dell'offerta in chiave agrituristica. È evidente che data l'estensione e gli ettari interessati con i territori limitrofi tale progetto può interessare una produzione agricola e gastronomica di alta qualità con marcatura territoriale e produzione anche su dimensioni ragguardevoli, elementi questi di sicuro successo e in grado di attivare una potenzialità occupazionale decisamente interessante per creare opportunità di lavoro ecosostenibile.

Sarà compito delle Regioni riuscire a implementare questi prin-

cipi scaturenti dal decreto interministeriale in formazione anche per poter orientare gli investimenti finanziati dal progetto APE (Appennino Parco d'Europa) e che se daranno esiti positivi potrebbero essere rafforzati da una programmazione interregionale che consenta l'utilizzo di fondi del CIPE. Queste opportunità hanno bisogno di una diffusione tra gli operatori potenziali, pertanto è fondamentale che i vari enti interessati (enti locali e associazioni) trovino tavoli di concertazione in cui determinare un percorso che attribuisca compiti e stabilisca tempi.

Lo spirito con cui il Ministro intende rilanciare la conservazione di una infrastruttura così caratterizzante l'evoluzione storico-economica e ambientale del Meridione è quello di ricoinvolgere gli operatori agricoli, che nei secoli scorsi sono stati i manutentori e fruitori assieme di un complesso sistema di collegamento. È evidente infatti che una conservazione ambientale e culturale passa attraverso una presa di coscienza di coloro i quali poi operano materialmente organizzati in impresa il cui successo dipende dal mantenimento di quelle valenze che danno continuità all'attività umana. Per queste finalità tutto il progetto sarà preceduto da corsi formativi indirizzati alla preparazione di operatori agricoli culturalmente consapevoli del valore del territorio nella sua storia e nella sua composizione, in un confronto di ambiti internazionali.

VINCENZO MENNELLA*

LINEE GUIDA PROGETTUALI
PER LO SVILUPPO DI “GREENWAYS”

IL TERRITORIO RURALE TRA RICERCA E PROGETTO

Ringrazio l'Accademia per avermi invitato a partecipare a una Tavola rotonda in cui mi è data l'occasione di confrontarmi e discutere su una tematica, per certi versi innovativa ma sicuramente interessante, inerente la riscoperta e la valorizzazione del territorio rurale qual è quella delle *greenways*.

Vorrei preliminarmente soffermarmi sulle condizioni in cui si trova oggi il territorio a seguito della vertiginosa accelerazione del processo di trasformazione verificatosi nell'ultima parte di questo secolo.

Ci si domanda con sempre maggior insistenza se il territorio ed in particolare il territorio rurale storico, conseguenza ed espressione di relazioni fra molteplici componenti, costituisca oggi un sistema fragile privo di contenuti e pertanto in via di estinzione oppure le sue componenti (socio-economiche, culturali, strutturali, naturali ecc.) possano configurarsi come risorse a disposizione per possibilità future in grado di recuperare forma, valori e contenuti originari degli spazi umani e naturali sia pure per nuovi adeguati utilizzi.

Alcuni studiosi sostengono che il territorio, ridotto ormai a “contenitore” di attività e funzioni che trovano solo nel sistema economico e produttivo la loro razionalità e loro capacità generativa, è stato disarticolato in parti che non hanno più alcuna relazione con il loro

* Dipartimento Uomo e Territorio, Università degli Studi di Perugia

ambiente; il territorio in sostanza è stato sommerso da uno spazio artificiale di oggetti e attività che tendono sempre più a distruggere le relazioni diacroniche su cui sono edificati i luoghi.

Questo processo di trasformazione, che altro non è che un *processo di artificializzazione e occupazione del territorio* messo in atto dal modello industrialista della crescita illimitata, ha determinato effetti irreversibili che possono sintetizzarsi così come di seguito descritto:

- dal *punto di vista fisico*, l'occupazione del territorio delle periferie metropolitane e la trasformazione dei territori agricoli in indefinite aree fabbricabili hanno annullato il sistema storico di sinergie fra insediamento urbano e ambiente, dando origine a un paesaggio indifferente alla qualità dei luoghi e omologante gli stili dell'abitare. Il crescente degrado dell'immenso patrimonio edilizio e urbanistico ha investito in modo particolare la collina, la montagna, le piccole città e villaggi determinando la marginalizzazione di nuclei che costituivano valori significativi della ruralità. La distruzione dello spazio fisico si è manifestata nell'urbano attraverso il consumo abnorme di suolo per l'edificazione e la crescita illimitata della urbanizzazione metropolitana e nel territorio extraurbano attraverso l'impoverimento e il degrado dei terreni agricoli e delle foreste, lo spopolamento di intere aree, l'accumulo di carichi inquinanti e di rifiuti tossici, la desertificazione.
- Dal *punto di vista ambientale*, il degrado e l'inquinamento diffuso hanno interessato il suolo, l'aria e l'acqua.
- Dal *punto di vista sociale*, si è verificato lo sradicamento delle comunità dai luoghi edificati da lunghi processi di territorializzazione e la loro ricollocazione in siti estranei.
- Dal *punto di vista culturale*, la cultura industriale e postindustriale (astratta, omologante e indifferente ai luoghi in cui s'insedia) ha sostituito culture specifiche (produttive, linguistiche, etniche), concrete, differenziate, intimamente legate ai luoghi da cui sono generate e che esse stesse avevano contribuito a generare; si è inoltre determinata la risoluzione progressiva e la marginalizzazione di attività autonome e integrate alla qualità dei luoghi, che sono state sostituite con attività estranee all'ambiente.

Per superare questa situazione e consentire uno sviluppo ecosostenibile del territorio rurale una strada valida è quella di consenti-

re il riappropriarsi del territorio da parte dei locali attraverso metodologie di pianificazione del territorio che si basino sul confronto tra grado di pressione esercitato dall'azione antropica insistente su quel territorio e la *carrying capacity* del sistema territoriale-ambientale destinato a supportare tali attività.

Il seguire questa strada implica: la preliminare conoscenza delle funzioni naturali delle risorse, della loro vulnerabilità e dei rischi connessi alla loro utilizzazione o alle modalità del loro uso; secondariamente la conoscenza delle loro intrinseche capacità e suscettività d'uso; da ultimo la verifica di compatibilità tra domanda d'uso e offerta ambientale.

Ciò presuppone a monte una conoscenza permanente, completa e integrata del territorio e delle sue risorse, attività e servizi in grado di guidare il processo stesso.

In tabella 1 sono riportati alcuni elementi tecnici guida per lo sviluppo di un progetto di turismo rurale.

A questo riguardo sembra opportuno fare una riflessione sul sistema di ricettività e di servizi connessi con il turismo rurale.

Il turismo rurale identifica genericamente flussi e servizi turistici nello spazio rurale, fortemente motivati da contenuti ambientali e culturali legati all'agricoltura e alla ruralità. Poiché lo sviluppo del turismo rurale trova la sua essenza nella tutela e valorizzazione delle risorse rurali (agricoltura, enogastronomia, ambiente, paesaggio, costume) è necessario che si crei un sistema di caratterizzazione *della ruralità* e di salvaguardia da forme di turismo rurale estranee alla cultura e all'ambiente del luogo. Nel nostro paese tra le forme più idonee si stanno affermando le *greenways*. Una gamma di possibili chiavi tematiche per la progettazione e la realizzazione di *greenways* è indicata in tabella 2.

Va infine osservato che il processo di disancoramento dal locale è sicuramente in atto nel mondo d'oggi. Le forme dei luoghi (periferie, campagne ecc.) non comunicano più alla collettività la ragione della presenza dei loro segni e l'uomo non è più capace di comprendere i messaggi da loro trasmessi.

La società oggi, in virtù delle nuove tecnologie, sembra perdere il radicamento fisico con il territorio, ma nel contempo ricerca sempre con maggior insistenza informazioni che al territorio rimandano, quasi a riannodare un rapporto che quarant'anni di scempi impuniti hanno indebolito.

IN RELAZIONE ALLE MODALITÀ DI OFFERTA DI SERVIZI TURISTICI
Ospitalità in stanze; ricezione in appartamenti (vacanze verdi <i>country clubs</i>); ristorazione; campeggio o agricampeggio; attività culturali e ricreative; risorse territoriali vicine e facilmente accessibili; eventi turistici già presenti (come festività, sagre, manifestazioni culturali, festival); relazioni tra calendario delle manifestazioni e stagionalità delle presenze; collaborazione di associazioni e/o consorzi; guide o cataloghi; agenzie e <i>tour operator</i> ; sistema di <i>greenways</i> già predisposte ed individuate secondo la valenza prevalente; standardizzazione delle informazioni turistiche per l'eventuale informatizzazione o individuazione delle classi di qualità o di eccellenza.
VALUTAZIONE DELLA DOMANDA GIÀ PRESENTE
Analisi della provenienza; durata della visita; segnalazione di esigenze dei visitatori (attività richieste, servizi ecc.); calendario mensile di presenza nel corso dell'anno; mappa delle esigenze strutturali e di attrezzature in relazione alla domanda attuale o potenziale.
STILE DI OSPITALITÀ (PERSONALIZZAZIONE DELL'OFFERTA)
Arredamenti (analisi dell'esistenza di tipologie tradizionali, ricerca di fornitori possibilmente locali); servizi (personalizzazione dei servizi attraverso una specifica preparazione di operatori); sistemazione a verde e funzionalità delle strutture esterne (parcheggi, piazzole).
OFFERTA DI PRODOTTI TIPICI
Quantità prodotta per anno; confezionamento aziendale; vendita diretta e/o in punti vendita aziendali o collettivi; analisi della metodologia di produzione ed alimenti delle problematiche connesse; metodologia di produzione e di garanzia (prodotti biologici, IGP, DOC-DOB, tutelati da marchi di qualità associativi e/o ufficialmente riconosciuti); procedure autorizzazione sanitaria (preparazione, vendita, somministrazione); procedura autorizzazione vendita diretta.
VALUTAZIONE DEGLI STRUMENTI PROMOZIONALI E DI COMUNICAZIONE
Depliantistica aziendale; etichette; trasferimento in guide, opuscoli, mappe turistiche; sistemi di prenotazione on-line.

Tab. 1 *Elementi tecnici per lo sviluppo di un progetto di turismo rurale*

FILOSOFIA E CONTENUTO DI UNA PROPOSTA

Per consentire la riappropriazione del territorio da parte delle popolazioni locali è necessario riaffermare il paesaggio attraverso la complessità di tutte le sue componenti, dalle memorie storiche alle dinamiche economiche attuali, per consentire alla vita umana di riprendere la consapevolezza e l'evidenza delle ragioni che la determinano.

Una possibilità di inversione degli stravolgimenti attuali è il ritorno alla realtà locale, dove ciascuno sia responsabile di vivere il proprio luogo, il proprio territorio in termini sinceri, autentici e consapevoli.

Lo sviluppo di sistemi di *greenways* consentirebbe di sperimentare, tramite la realizzazione di progetti di tipo innovativo, che caratterizzino la ruralità, una metodologia di attuazione idonea ad

IN RELAZIONE AI MEZZI DI PERCORRENZA	IN RELAZIONE ALLE RISORSE DA VALORIZZARE
Automobilistici; cicloturistici; mountain bike; equituristici attrezzati; equituristici non attrezzati (trekking a cavallo); escursionistici (trekking); sci escursionismo; sci di fondo; sci alpino; canoa fluviale; torrentismo.	Gastronomici ed enologici (strade del vino, strade dell'olio ecc.), folkloristici; sagre e feste locali; museali; fiere e mercati locali tipici; di turismo religioso; naturalistici/botanici; naturalistici/ <i>bird watching</i> ; culturali (risorse storico artistiche- architettoniche, ville, castelli, abbazie, eremi ecc.); naturalistici/faunistici; archeologici; dell'artigianato tipico; vie consolari e storiche maggiori; viabilità storico minore; termalismo; pesca sportiva).

Tab. 2 *Esempi di chiavi tematiche per la progettazione e la realizzazione di greenways*

assicurare la migliore integrazione possibile tra la valorizzazione delle risorse rurali (agricoltura, enogastronomia, paesaggio costume, patrimonio edilizio e urbanistica) e la fruibilità del territorio stesso coinvolgendo direttamente risorse umane e tessuto produttivo locale.

Infatti le greenways, essendo caratterizzate dal contesto territoriale in cui vengono attuate, sono in grado di raccordare culture e identità del territorio e pertanto tali da rendere l'area riconoscibile e di attivare una domanda specifica in relazione al servizio offerto.

L'emergere di chiari segnali che il settore agricolo sta abbandonando l'approccio produttivo di tipo intensivo in favore di processi produttivi in grado di integrarsi con le funzioni di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e la crisi di sistemi urbani sempre più inidonei a soddisfare pienamente i bisogni dei cittadini, impongono nuovi approcci alla concezione e utilizzazione del territorio extraurbano. L'impresa agricola infatti non può più essere soltanto quella delle produzioni materiali ma deve diventare anche impresa agricola polifunzionale e di servizi proiettandosi verso uno sviluppo più significativamente legato alle vocazioni naturali del territorio, del quale si afferma come primo garante.

Il territorio non va pertanto inteso soltanto come sede di svolgimento di attività aziendali isolatamente considerate e proiettate verso un mercato talvolta lontano, ma come sistema coerente di attività: agricole ed extra agricole. In questo contesto possono trovare armo-

OBIETTIVO GENERALE	RISULTATI ATTESI	OBIETTIVI SPECIFICI
Offrire strumenti in grado di attivare la migliore integrazione possibile tra valorizzazione delle risorse territoriali e fruibilità del territorio in forma di <i>greenways</i> .	Sviluppo rurale ecosostenibile.	<ol style="list-style-type: none"> 1. Incrementare i flussi del turismo rurale; 2. incrementare i flussi economici nei settori delle produzioni tipiche di eccellenza; 3. promuovere la tutela del territorio e dell'ambiente attraverso lo sviluppo di un turismo ecosostenibile; 4. innalzamento della qualità della vita dei residenti; 5. sistema informativo territoriale; 6. gestione e coordinamento dell'intero progetto; 7. generare progetti innovativi per la sperimentazione della metodologia proposta; 8. campagna di formazione; 9. campagna di comunicazione e pubblicizzazione esterna via Web.

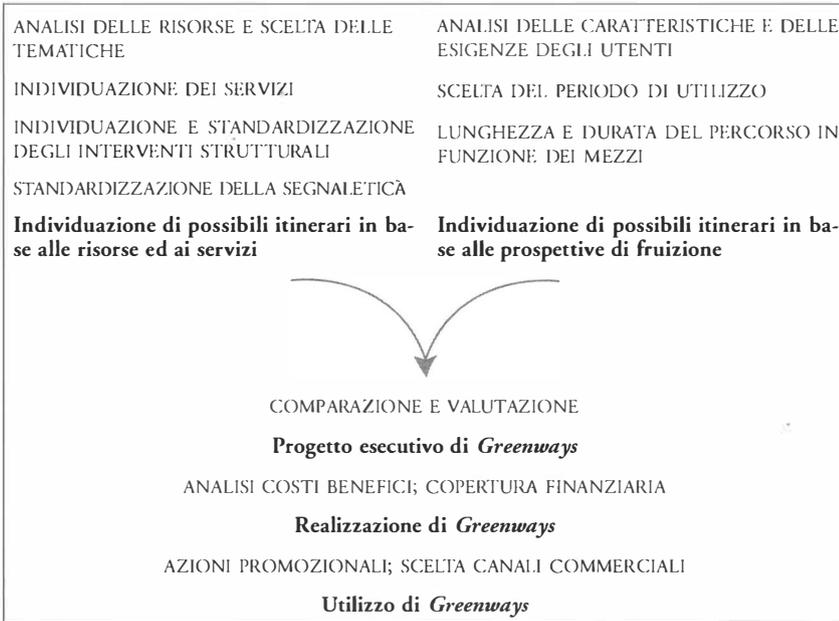
Tab. 3 *La logica dell'intervento*

nico sviluppo e compatibilità forme di paesaggio e di insediamento, qualità della vita, risorse naturali, tradizioni e processi culturali, per la cui gestione s'impongono forme di governo del territorio adeguate che tengano contemporaneamente conto di tali plurime valenze.

Moltissime realtà territoriali del nostro paese evidenziano in modo più o meno drammatico:

- spopolamento di vasti territori con degrado del contesto ambientale e un aumento dei rischi di calamità naturali;
- polarizzazione e intensificazione della produzione in aree ristrette con rischio di alterazione dell'ambiente complessivamente inteso;
- presenza di numerosissime risorse (naturalistiche, paesaggistiche, antropiche) diversificate e diffuse sul territorio e non adeguatamente conosciute e valorizzate.

Conseguentemente una valorizzazione del territorio, che si basi su un approccio integrato delle sue problematiche, potrebbe su-



Tab. 4 *Struttura di un progetto di greenways*

perare le distorsioni di una logica di programmazione settoriale pur mantenendo la necessaria flessibilità rispetto alle esigenze del territorio stesso, dei settori produttivi e del mercato. In questo spirito si può prefigurare un modello di sviluppo sostenibile, basato su un insieme di azioni finalizzate alla valorizzazione delle risorse territoriali e alla creazione di strumenti per un uso adeguato ed equilibrato delle risorse stesse.

La *proposta strategica* che si avanza è caratterizzata da azioni organizzate in base alle prospettive di fruizione e in base alla valorizzazione e pubblicizzazione delle risorse e delle strutture di ospitalità e di servizio presenti sul territorio.

Poiché in base all'evoluzione della domanda, le *greenways* assumono un carattere sempre più tematico e specializzato l'utente dovrà percepire con molta chiarezza la chiave scelta per l'approccio al territorio.

Le azioni quindi dovranno essere in grado di promuovere un'of-

ferta caratterizzata secondo un preciso stile individuando le caratteristiche degli utenti e la gamma delle risorse fruibili e utilizzabili allo scopo precipuo.

La logica dell'intervento è sinteticamente riportata nella tabella 3, mentre nella tabella 4 è indicata la possibile struttura di un progetto di *greenways*.

ABSTRACT

The author analyzes the situation of the rural landscape, with particular attention being given to the physical, social, and culture effects of the transformation process that so heavily influenced the rural landscape in the latter part of the century.

A number of project guidelines are then indicated for the creation of an integrated system of greenways, which the author believes to be a new approach to the conception and fruition of the rural landscape, capable of stimulating ecocompatible and sustainable development of the landscape.

BIBLIOGRAFIA

- FABOS J.G. and AHERN J. (editors) (1996): *Greenways: The Beginning of an International Movement*, Elsevier Science, New York, USA.
- TURNER T. (1998): *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, UCL Press, London UK.
- VAN LIER H.N. and TAYLOR P.D. (editors) (1993): *New challenges in recreation and tourism planning*, Elsevier, Amsterdam.

FRANCO SANGIORGI*

“GREENWAYS”, TERRITORIO
E FABBRICATI RURALI

PREMESSA

Spesso si legge sulla stampa, sia specializzata sia generalista, dei nuovi ruoli che dovrebbero essere assolti dall'agricoltura nel prossimo futuro: ambiente, ecologia, paesaggio, ricreazione, qualità dei prodotti ecc. Le *greenways*, riassumendo al loro interno molte delle citate valenze, potrebbero costituire proprio il ponte gettato verso una nuova organizzazione del territorio rurale e, quindi, verso una nuova agricoltura, più trasparente e aperta verso il pubblico.

Ma *greenways* e territorio rurale, almeno per il nostro ambiente costituiscono entità destinate a compenetrarsi e non necessariamente ad amarsi. Ciò in quanto pur avendo come referente comune l'ambiente naturale nel suo complesso lo interpretano in maniera spesso antitetica.

All'estero le *greenways* si sono sviluppate principalmente, ma non esclusivamente, in aree poco sfruttate da un punto di vista agricolo e dove, causa la presenza di elementi naturali, o altre discontinuità (anche legate alla politica agraria) è possibile acquisire o destinare ampie fasce di terreno da utilizzare per lo svago, il turismo a corto raggio ecc.

La realizzazione dei percorsi “verdi”, può seguire due approcci distinti a seconda che questi ultimi siano destinati a congiungere

* Istituto di Ingegneria Agraria, Università degli Studi di Milano, Presidente di RURALIA

due luoghi o costituiscano essi stessi la meta. È evidente, nel primo caso, che oltre al punto di arrivo il percorso deve potersi affacciare su un paesaggio di elevata qualità mentre nel secondo, essendo il sentiero stesso la meta, dovrà essere costituito da componenti naturalistiche notevoli. Il primo caso potrebbe essere rappresentato da un percorso che congiunge due abbazie umiliate, il secondo da una *greenway* che si snoda lungo un fiume.

Individuare i percorsi adatti a realizzare una *greenway* è quindi relativamente semplice se si possono sfruttare aree non idonee per l'agricoltura, presenza di corsi d'acqua, ferrovie dismesse, repentini cambiamenti di pendenza dei terreni ecc., ma è impresa difficile, ad esempio nell'ambiente padano, in quanto il rapporto fra agricoltura e *greenways* è particolarmente complesso perché l'agricoltura deve fornire il *supporto fisico* (il terreno) su cui sviluppare il percorso e soprattutto il *paesaggio* che possa adeguatamente valorizzarlo. Si tratta di condizioni che non si possono attualmente soddisfare ma che lo potrebbero pensando alle sfide cui deve far fronte l'agricoltura nell'immediato e nel prossimo futuro.

LE TENDENZE DELL'AGRICOLTURA

Alla luce di quanto sopra, trattare il tema *greenways* comporta quindi e necessariamente un esame delle tendenze dell'agricoltura italiana.

L'agricoltura nel suo complesso sta subendo, ma in realtà ciò avviene continuamente nel corso del tempo (basta considerare l'evoluzione o l'involuzione di ogni singola azienda agricola per rendersene conto), una profonda trasformazione strutturale legata alle attuali esigenze di mercato. Da una parte vi sono le aziende "intensive" che chiedono di fare agricoltura competitiva utilizzando al meglio ciò che la tecnologia è oggi in grado di offrire e, dall'altra, vi sono le aziende, spesso marginali, che, invece, puntano a produzioni tipiche, alla salvaguardia ambientale e al mantenimento dell'antropizzazione del territorio. Questo secondo modello ben si sposa, peraltro, con quanto indicato nella regolamentazione relativa alla produzione "biologica".

Il primo tipo di agricoltura punta sull'alta specializzazione produttiva, con campi grandi e senza ostacoli per facilitare il lavoro di

macchine sempre più grandi, in grado di far fronte alla sempre minor disponibilità di manodopera, mentre il secondo tipo fa riferimento a un modello di elevata differenziazione produttiva in cui l'azienda cerca di produrre di tutto sia per soddisfare le esigenze del sistema stesso, che fa scarso ricorso a input esterni, sia per giustificare la fornitura di prodotti per il settore agrituristico o per la vendita diretta.

Infatti, dice Casati (conferenza tenuta alla Società Agraria di Lombardia il 21 febbraio 1997): «un esame della situazione strutturale e produttiva induce a ritenere che sempre più assisteremo a una polarizzazione del sistema agricolo basata su due agricolture: una forte basata su aziende dinamiche e in grado di affrontare la situazione competitiva, e una caratterizzata da aziende strutturalmente deboli, fuori dal mercato, legate a obiettivi extraeconomici come la salvaguardia dell'ambiente o la presenza antropica in aree difficili. Occorre pensare con coerenza a una politica agraria differenziata che si conformi alle esigenze delle due agricolture e che quindi si orienti a sviluppare capacità competitiva nel caso della prima e a organizzare un adeguato sostegno in quello della seconda».

È fin troppo evidente che i due modelli di agricoltura succitati portano a conseguenze opposte sul paesaggio e costituiscono una attrattiva diversa per la popolazione in genere. Nel caso dell'agricoltura intensiva, i visitatori non sono graditi anche per ragioni di sicurezza e igienico sanitarie, mentre nel caso dell'agricoltura marginale è importante attirare il visitatore, se non altro per vendergli i prodotti. Ciò richiede, però, la creazione di un ambiente allettante, anche da un punto di vista paesaggistico.

IL PROBLEMA DEL PAESAGGIO

Per comprendere le conseguenze che l'evoluzione dell'agricoltura ha sul paesaggio è sufficiente partire dalla sua definizione, così come si ricava dalla risoluzione del Consiglio d'Europa: «*Paesaggio* è una porzione determinata di territorio il cui aspetto è il risultato dell'interazione dell'uomo con la natura». Quale miglior esempio è rappresentato dal paesaggio rurale!

Paesaggio agricolo e naturale non vanno confusi: il primo, oltre

ad essere frutto del lavoro dell'uomo (ma si tratta di interventi effettuati a livello aziendale ed eventualmente sommati) è anche frutto delle politiche agricole, dell'andamento demografico ecc. Ma, come indicato in precedenza, all'agricoltura viene richiesto di fornire paesaggio, ovvero un "paesaggio qualificato".

Il paesaggio che scaturisce dall'attività agricola è il paesaggio antropizzato per eccellenza, ma è anche il frutto della cultura e delle caratteristiche pedo-climatiche di un certo luogo. La sua armonia dipende da campi (e si ritorna a quanto riportato nel paragrafo precedente) e da fabbricati costruiti con i materiali tipici del sito.

Parafrasando Turri si può dire che «la cascina, la terra arata, l'albero sono "iconemi", ovvero lettere di un alfabeto di immagini che messe insieme raccontano una storia», la storia dell'agricoltura. Il cervello traduce gli iconemi così: "qui abita una civiltà contadina solida che ama il proprio ambiente ed è in grado di costruire edifici di proporzioni armoniche (e se c'è la chiesetta, significa che ha anche una tradizione religiosa)". Tutto ciò ci rassicura e soprattutto ci orienta a interpretare la realtà in cui viviamo.

Ora che è cambiata la struttura dei campi (campi grandi, meno alberature) ed è cambiato il loro grado di utilizzazione (meno persone, meno trasformazioni dei prodotti, meno cura dell'intorno), i fabbricati rurali tradizionali diventano le emergenze più rilevanti di un paesaggio estremamente impoverito.

Il sistema produttivo, prima basato su rotazioni complesse (anche settennali) che consentivano di mantenere una copertura verde per oltre l'80% del tempo e della superficie, è ora imperniato sulla monocoltura che lascia scoperti i campi per oltre sette mesi. Ciò è coerente con quanto detto circa le crescenti necessità di specializzazione che comportano l'aumento delle dimensioni dei campi, la riduzione delle alberate ecc.

Tutto questo però ha una ricaduta negativa sull'ambiente (concentrazione delle attività in pochi giorni dell'anno, maggior uso dei mezzi tecnici ecc.) e sul paesaggio (alberi e siepi vengono limitati e soprattutto per sette mesi i campi sono privi di verde) oltre a far peggiorare le difese naturali delle colture, con conseguente maggior ricorso a fitofarmaci e fertilizzanti.

La realizzazione di *greenways* non può non tenere conto del tipo di agricoltura in cui si inserisce e del contributo che, paesaggistica-

mente parlando, potrebbe da essa venire. D'altro lato, la realizzazione di *greenways* che darebbero accesso al territorio rurale da parte del grande pubblico potrebbe costituire l'occasione per aiutare l'agricoltura a modificare le tendenze in atto all'estremizzazione produttiva e, di conseguenza, a migliorare l'immagine e, di conseguenza, il peso "politico" dell'agricoltura.

Ma questo processo di compenetrazione fra *greenways* e territorio rurale non porta solo aspetti positivi. Infatti le *greenways* nascono come strutture ricreative ed essendo la pressione antropica molto forte nel nostro territorio, si verrebbero a creare problemi di "sconfinamenti" poco tollerati dal mondo agricolo causa la presenza di macchine che lavorano i campi, di fitofarmaci, di reflui e la stessa presenza di animali.

QUALI I POSSIBILI CAMBIAMENTI

A questo punto occorre valutare come legare le esigenze dell'agricoltura e quelle connesse con la possibilità di realizzare le *greenways*.

Per far sposare *greenways* e agricoltura occorre, innanzitutto, varare una politica che riporti l'agricoltura stessa nel campo della sostenibilità. Si tratta cioè di tornare a un modello di agricoltura che era ancora presente 40-50 anni fa e che, appunto, è stato quasi del tutto abbandonato e che potrebbe ritornare attraverso la produzione biologica. Ritornare a un modello di quel tipo ha un costo non immediatamente recuperabile attraverso i prezzi dei prodotti agricoli che sono in discesa a causa delle politiche comunitarie e allora chi paga i conti?

Occorre quindi varare un progetto che coinvolga pubblica amministrazione e agricoltori allo scopo di ridisegnare il territorio per renderlo più rappresentante dell'attività agricola e meno vulnerabile alla speculazione. Ma l'agricoltura ha anche dei modelli da mostrare sui quali è già possibile lavorare, quali, per la sola Lombardia, il Parco del Ticino, il Parco Adda Sud, il Parco Agricolo Sud Milano e il Parco della Valle Lambro ecc. Si può quindi pensare a realizzare un sistema di circolazione a "rete" per collegare diversi possibili tematismi (le marcite, le cascine storiche, le abbazie, i mulini, i fiumi ecc.). Ciò potrebbe essere ottenuto ad esempio attraverso la creazione di fasce tampone non solo lungo i corsi d'acqua principa-

li, ma anche lungo i percorsi verdi. La realizzazione delle *greenways* potrebbe anche essere legata a un piano per la riduzione dei nitrati nelle acque di falda. Si tratta di un processo che potrebbe dare ottimi risultati, ma che richiede tempi lunghi (occorre pensare a una prospettiva decennale).

IL RUOLO DI RURALIA

Già si è fatto cenno all'importante ruolo giocato dai fabbricati nel paesaggio rurale attuale. Un tempo erano, grazie anche all'abbondanza di manodopera, le campagne ordinate. Gli edifici erano ben tenuti oltreché ben utilizzati. Oggi, al contrario, l'eccedenza di volumetrie o il semplice abbandono di talune aree, costituiscono una specie di condanna a morte per i fabbricati. Comincia a rompersi qualche tegola, la capriata e i solai sottostanti marciscono, iniziano i primi crolli e nell'arco di qualche anno l'edificio è fatiscente. Che lettura può essere fatta di questo iconema?

Si ha sicuramente l'impressione che l'agricoltura non sia più interessata a se stessa e alla sua funzione, ma solo allo sfruttamento della terra. Ma l'agricoltura non può inserire nei propri costi di produzione anche la manutenzione di edifici, o parti di essi, non più interessanti per la produzione agricola. E allora ecco la necessità di offrire, da un lato, l'apertura del territorio rurale, opportunamente attrezzato, alla popolazione in genere e, dall'altro di indirizzare fondi pubblici per la manutenzione straordinaria o il ripristino dei fabbricati rurali, soprattutto se di valore storico.

Si tratta di individuare il tipo di recupero per definire, da un lato, le caratteristiche architettoniche imprescindibili che vanno salvaguardate e, dall'altro, le modalità di intervento più consone a preservare le caratteristiche intrinseche dei fabbricati. A questo scopo e per promuovere un nuovo tipo di intervento, rispettoso dei valori dell'esistente, delle esigenze del mondo agricolo e degli utenti chiamati a intervenire, presso l'Istituto di Ingegneria Agraria di Milano è stata fondata RURALIA, Associazione Italiana per il Recupero Unitario delle Realtà Agricole e dei Luoghi.

Priva di scopo di lucro, RURALIA è una struttura di servizio e di sensibilizzazione sul territorio finalizzata a favorire un'azione coor-

dinata ed efficace sul degrado del patrimonio rurale e si configura con una rete operativa a doppio livello:

- internazionale: come punto di raccordo con le esperienze degli altri paesi, con la funzione di avvicinare i ricercatori europei sul tema del recupero e del riuso del patrimonio rurale;
- nazionale: formando commissioni interdisciplinari di esperti, distribuite sul territorio, che, valutando congiuntamente le specifiche realtà locali, possano essere di supporto a utenti e amministratori nel riutilizzo dell'esistente.

È anche evidente il ruolo complementare che RURALIA può svolgere nello studio e nella progettazione di “vie verdi”, per una generale riqualificazione del territorio rurale.

ABSTRACT

Greenways, landscape and farm buildings

Greenways and rural areas, at least in Italy, are two entities that should cooperate but not necessarily do. Designing a greenway can follow two different criteria depending on whether the greenway itself is the aim or it is a way to connect emerging landscape elements. In any case, alongside a greenway there are cultivated fields. If they are intensively managed, most of the time the soil is covered by straw residues and the landscape is poor. Old agricultural practice or the new “organic farming” can be the solution because there will be a permanent green cover on at least 80% of the soil, but again this type of agriculture cannot be spread everywhere.

Farm buildings are, in general terms, emerging elements of the landscape and should be preserved in order to safeguard the identity of a certain area. That is why RURALIA (Associazione Italiana per il Recupero Unitario delle Realtà Agricole e dei Luoghi) was set up: to help farmers, field advisors, planners, builders and officials find the most appropriate way to stop further degradation of farm buildings and therefore of the environment.

EUGENIO ZAGGIA*

IL FATTORE QUALITÀ NELLA PROMOZIONE DELL'AGRITURISMO

L'agriturismo è, ormai, nel nostro Paese, una realtà consolidata al centro dell'interesse crescente sia degli agricoltori, sia dei consumatori: ciò fa di esso un settore dotato di grandi potenzialità di sviluppo.

Incentrato sulla famiglia coltivatrice, organizzato e sviluppato in stretta correlazione con le caratteristiche e le potenzialità dell'azienda agricola, l'agriturismo, mentre testimonia i valori costitutivi della produzione e della cultura rurale, introduce elementi di polifunzionalità dell'impresa agricola e della gestione aziendale e di pluri-professionalità degli operatori, non più solo operatori agricoli, ma soggetti interessati alla corretta gestione delle risorse naturali, al potenziamento delle funzioni ambientali, alla promozione della cultura, del turismo e delle attività ricreative.

Se l'agriturismo è la risposta alla domanda turistica, oggi fortemente diffusa, di vacanze diverse da quelle offerte dalla società di massa, industrializzata e urbana, sul piano economico e produttivo, esso può costituire un importante volano di "moderno sviluppo rurale sostenibile", basato sul principio fondamentale della sussidiarietà e dell'integrazione degli interessi e dei bisogni dei diversi settori presenti nel territorio rurale, quali l'agricoltura, le attività artigianali, la piccola e media industria, il turismo ecc. Un territorio rurale, infatti, che non è solo l'insieme di tali attività, ma anche punto di convergenza di una identità culturale, espressione del legame tra tradizioni e risorse del territorio.

È con questa visione dell'agriturismo che ANAGRITUR opera da

* *Presidente ANAGRITUR*

sempre. Oggi c'è una consapevolezza in più, e cioè che occorre legare il successo delle imprese agrituristiche alla qualità e sicurezza dei servizi offerti. Qualità, affidabilità, normazione, sono concetti che nel giro di pochi anni sono usciti da ambiti esclusivamente specialistici per entrare nel lessico quotidiano anche delle associazioni agrituristiche.

Oggi operiamo nella consapevolezza che la domanda sarà sempre più in grado di valutare le qualità e che la scelta sarà condizionata da un insieme di fattori quali: la maggiore correlazione tra prezzi praticati e servizi resi, la diminuzione del ricorso alle vacanze organizzate a favore della gestione in proprio, favorita anche dalla telematizzazione, la differenziazione e specializzazione delle vacanze, la ricerca della qualità ecologico-ambientale delle località, il grado di integrazione delle strutture ricettive con la realtà locale e la capacità di rispondere alle esigenze di vacanze più brevi, frequenti e meno tradizionali. Il nostro impegno è quello di fornire ai nostri associati l'assistenza e gli strumenti adeguati per raggiungere questa domanda e di offrire ai consumatori garanzie che i luoghi e le strutture ricettive conservino quei caratteri distintivi che hanno alimentato la domanda, che ci sia rispondenza alle caratteristiche dichiarate e servizi che facilitino e rendano piacevole la fruizione del patrimonio storico, culturale, ambientale e produttivo dei territori rurali.

GLI ITINERARI TURISTICI: UN'OCCASIONE DI PROMOZIONE
E SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO DEL MONDO RURALE.
IL RUOLO DELL'AGRITURISMO

Quando si dibatte, fra addetti ai lavori e non, di nuove opportunità legate a forme particolari di turismo ambientale, sociale, scolastico, gastronomico e territoriale, è ormai opinione ed esperienza consolidata degli operatori turistici e degli esperti del settore che l'agriturismo non solo sia uno strumento di promozione dello sviluppo socio-economico del mondo rurale, ma, soprattutto una forma alternativa di turismo fondata sulla valorizzazione integrata e sinergica dell'ambiente, dell'agricoltura, del turismo e della cultura e che esattamente la combinazione di questi fattori costituisca il peculiare "marchio di qualità" dell'agriturismo. Caratterizzare, pertanto,

l'offerta di questo comparto, con una "rete di servizi culturali integrati", significa promuovere un'immagine di qualità che renda "unico" ed inimitabile questo segmento del turismo italiano. Proprio per quest'aspetto vogliamo soffermarci sull'utilità di uno strumento promozionale quale quello della progettazione di itinerari tematici agrituristici.

GLI ITINERARI AGRITURISTICI: UN MODO ORGANICO E COERENTE PER PROMUOVERE LA CONOSCENZA DEL MONDO RURALE

L'efficacia promozionale degli itinerari turistici è fin troppo nota agli operatori del settore, né richiede ulteriori approfondimenti; ma l'agriturismo, per la specificità della sua offerta in grado di coniugare ambiente, agricoltura, turismo, cultura, produzione enogastronomica di qualità, si presta alla promozione di itinerari di particolare valenza culturale e in grado di interessare e intercettare settori o flussi di domanda assai ampi e diversificati.

La progettazione di un itinerario agrituristico, infatti, non dovrebbe mai, a nostro caso, prescindere dall'obiettivo primario di offrire al turista di città non certo la visione bucolica e irrealistica del mondo agricolo, ma, al contrario, l'immagine complessa del territorio rurale e della ruralità, intesa, appunto, come sistema integrato di risorse naturali e umane, espressione e convergenza degli interessi e dei bisogni anche dei diversi settori economici e sociali in esso presenti.

Ne discendono una ricchezza di temi di ricerca e una potenzialità di target di domanda da mirare che non ha eguali in altri settori turistici.

Ci limiteremo pertanto solo a suggerire alcuni possibili temi di ricerca o a citare esperienze già consolidate e di particolare importanza, che alcune Associazioni Regionali o Provinciali di Terranostria hanno promosso nel territorio, sottolineando come l'efficacia di tali iniziative sia stata più evidente là dove esse hanno suscitato e attivato la collaborazione integrata di enti locali, consorzi turistici, organismi preposti alla promozione turistica, associazioni locali imprenditoriali o artigiane, storici ed esperti del territorio o di tradizioni locali, oltre, naturalmente al contributo del mondo agri-

colo con il suo fondamentale bagaglio di tecnologie produttive, storia, tradizioni e valori.

ITINERARI PER AREE OMOGENEE PER ATTIVITÀ COLTURALI O CARATTERISTICHE DEL TERRITORIO

Individuare un territorio “omogeneo” nella nostra grande provincia rurale per la progettazione di un itinerario ha, in primo luogo, lo scopo fondamentale di far conoscere il complesso delle risorse naturali, paesaggistiche e produttive offerte dal territorio e dalle attività agricole, in una prospettiva prettamente unitaria. Ciò comporterebbe l'evidenziazione degli ordinamenti colturali, l'ovvio legame con le produzioni tipiche e la gastronomia locale e il complesso delle tradizioni culturali quali gli aspetti folclorici, le feste, le ricorrenze locali e le tradizioni del mondo rurale.

Un esempio in tal senso è certamente l'itinerario agriturismo delle colline del Chianti, promosso alcuni anni or sono dall'ANAGRITUR, che mirava alla presentazione di un territorio di straordinaria omogeneità dal punto di vista paesaggistico-ambientale, artistico, storico-culturale, gastronomico-folcloristico e delle tradizioni produttive agricole, nonché caratterizzato da un'offerta di ricettività agrituristica di elevata qualità.

Gli esempi in questo settore possono essere infiniti: l'Associazione Terranostra di Cuneo ha promosso, nel tempo, itinerari alla riscoperta non solo delle testimonianze storiche nei paesaggi della Langa, ma anche delle tradizioni artigianali di quel territorio attraverso l'osservazione dal vivo delle fasi di produzione di vasellame e ceramiche in botteghe artigiane e in aziende agrituristiche dell'area, o la stessa partecipazione, in azienda agricola, a momenti del ciclo produttivo del formaggio, dei salumi o dei vini tipici del territorio.

L'associazione Terranostra Toscana ha promosso la conoscenza di alcune aree interne del suo territorio, quali la Garfagnana, la media Valle del Serchio e l'Alta Versilia, attraverso l'offerta di alcuni itinerari caratterizzati da particolari produzioni tipiche (la castagna e il farro), dal comune denominatore di una peculiare cultura rurale connessa all'economia del bosco e a un'agricoltura di

sopravvivenza, dall'omogeneità di tradizioni artigianali, oltre che di caratteristiche socio-storiche quali i fenomeni dell'emigrazione e della pastorizia.

ITINERARI AGRITURISTICI E PRODUZIONI TIPICHE

È il settore dove la progettazione di itinerari tematici enogastronomici è praticamente infinita grazie al rilevante ventaglio di offerta di prodotti tipici, a denominazione protetta, o anche di qualità, che numerosissime aziende agrituristiche in Italia presentano.

Gli esempi e le proposte già presenti nel mercato sono ormai numerosi: le “Strade dei vini” realizzate in diverse Regioni per iniziativa di Consorzi di Produttori ed enti locali; le “Strade degli Alimenti”, quali i formaggi DOC, salumi, produzioni cerealicole od orticole pregiate; le “Strade del tartufo”, dei funghi, dell'olio ecc.

La straordinaria varietà del nostro patrimonio di produzioni tipiche, rispetto anche ad altri paesi europei, la persistenza di aree omogenee dal punto di vista delle tecniche e delle tradizioni produttive e delle caratteristiche del prodotto, permettono una efficace progettazione di itinerari agrituristici enogastronomici in specifici territori, di sicuro successo in un mercato turistico caratterizzato da una domanda crescente in questa direzione. Anche in questo caso, l'offerta di ospitalità, di ristorazione o di produzioni di qualità da parte delle aziende deve costituire il tassello di base nella ricostruzione di una identità rurale del territorio dove gastronomia e prodotti sono il frutto di una vocazione socio-economica spesso di antichissima tradizione.

L'agriturismo può costituire dunque una funzione di raccordo tra attività economica e trasmissione di cultura assicurata dall'offerta di prodotti tipici che connotano un territorio e l'azienda, espressione di usi o tradizioni, abitudini alimentari locali, costumi e tecniche produttive consolidate e tramandate nell'area interessata e che la progettazione di un itinerario agrituristico locale può far emergere nel suo rilevante spessore culturale.

Le tipologie di itinerario possono essere pertanto assai varie, ma si può iniziare dalla semplice offerta di un percorso paesaggistico-ambientale nell'area di produzione di un prodotto tipico, che per-

metta al turista di compiere un viaggio alla scoperta di sapori e con la garanzia di acquisto in aziende dove la produzione avviene ancora nel rispetto della genuinità degli ingredienti e delle tecniche di lavorazione consolidate nel tempo.

Una progettazione più complessa dovrebbe puntare a far emergere l'identità di un territorio connessa a una produzione di qualità (si pensi, ad esempio, alle aree di produzione di alcuni salumi della bassa Padana o a quella dei classici formaggi padani o della bassa piemontese, o del caciocavallo silano o della mozzarella di bufala ecc, solo per citare il settore caseario), attraverso un'indagine storica integrata che permetta di offrire al turista informazioni sulle tradizioni produttive di quel territorio, sui rapporti sociali tra le classi proprietarie e produttrici, sul peculiare patrimonio di usanze, riti, leggende, testimonianze storiche, abitudini alimentari connesso al prodotto tipico di quell'area. Tutto ciò potrebbe suscitare la costituzione di musei o raccolte etnografiche o di tradizioni contadine (esistono già alcuni casi di aziende agrituristiche che hanno provveduto a conservare la memoria del proprio passato attraverso la catalogazione e raccolta per il pubblico di strumenti e oggetti agricoli); potrebbe stimolare, negli enti locali, o negli organismi di promozione turistica, una maggiore sensibilità verso la conservazione e riproposizione di feste, riti collettivi, antichi mestieri o lavorazioni, connessi al prodotto interessato.

Infine, da parte delle stesse aziende agrituristiche, una promozione di questo genere potrebbe, nel campo della ristorazione, favorire il recupero di ricette, tradizioni culinarie o riti gastronomici in grado di ricostruire l'identità peculiare di quel territorio.

ITINERARI AGRITURISTICI STORICO-CULTURALI

Con questo tipo di itinerari intendiamo percorsi agrituristiche in territori connessi a particolari e rilevanti eventi storici che abbiano lasciato tracce evidenti non solo nella memoria storica o collettiva del luogo, ma nelle tradizioni e nella cultura locali, nelle emergenze architettoniche, nella organizzazione del territorio e delle attività economiche in esso presenti. Anche in questo settore Terranostra può citare alcune esperienze significative, a partire dagli Itinerari napoleonici in provincia di Cuneo, progettati in collaborazione con il Consorzio Turistico

Mongalese, enti locali, storici ed esperti, la Guardia di Finanza di Mondovì e altre Associazioni, al fine di ripercorrere la direttrice di penetrazione di Bonaparte nel territorio fra Ceva, Millesimo, Cherasco e Alba durante le campagne di conquista del 1796. Lungo questi itinerari, si son voluti rivedere i paesi o i villaggi rurali così come erano allora, storia ed economia come strumento del “loro divenire”, che giunge all’oggi e lo supera prospettandosi nel futuro: turismo, paesaggio, artigianato, vita agricola e delle industrie, commercio, cultura, costume e organizzazione civica ecc. Certamente, la ricchezza degli eventi che hanno coinvolto il nostro paese può costituire una miniera infinita per ricostruzioni storiche in microterritori significativi: ad esempio, l’Associazione Regionale Terranostra Lombardia ha qualificato la sua offerta di ricettività turistica ricostruendo le strade dei pellegrini medievali nelle valli lombarde; un’area geografica come quella del Montello o del Piave, dove la presenza di aziende è assai significativa, potrebbe indubbiamente prestarsi, per esempio, a una interessante progettazione di percorsi commemorativi della Prima guerra mondiale.

ITINERARI AGRITURISTICI AMBIENTALISTICI E SPORTIVI

È il settore in cui le esperienze sono ormai numerose e diversificate: l’abbinamento agriturismo-ambiente si presta in modo assai efficace alla promozione di itinerari finalizzati all’esplorazione di parchi naturali, riserve, aree rilevanti sul piano faunistico o paesaggistico, anche attraverso trekking, percorsi a cavallo o in bicicletta o in treno. In questo caso, l’agriturista sarà condotto alla scoperta di prodotti, artigianato e tradizioni rurali anche attraverso la creazione di reti organizzate di sentieri e itinerari attrezzati per l’escursionismo, l’offerta di ricettività e ristorazione in aziende agricole, la valorizzazione dell’artigianato locale e l’esplorazione organizzata di un’area che esprime ancora continuità storica e culturale con il proprio passato.

ITINERARI AGRITURISTICI ALLA RISCOPERTA DELL’EDILIZIA RURALE

Non occorre qui sottolineare la ricchezza del patrimonio architettonico rurale italiano e la sua diffusione su tutto il territorio del no-

stro paese, con caratteristiche, tipologie e soluzioni abitative assai differenziate a seconda dell'organizzazione del lavoro agricolo, dei rapporti di produzione nelle campagne, delle tipologie colturali, delle tradizioni culturali, etniche e storiche locali. La valorizzazione di tale patrimonio, che non ha eguali in altri paesi europei e che spesso rischia il degrado o l'abbandono, potrebbe anche passare attraverso la progettazione di itinerari che ricostruiscano l'identità abitativa delle popolazioni rurali di comprensori territoriali omogenei, ben consapevoli che tali strutture sono state, e sono ancora oggi in molti casi, il centro di un modello di vita, di relazioni umane, di trasmissione di cultura e di valori, di organizzazione produttiva che ha profondamente segnato la storia del nostro paese.

Al termine della Giornata di Studio del 6 dicembre 2000, sul tema “*Percorsi Verdi*”: *una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale*, è stata approvata la seguente:

CARTA DI FIRENZE

1. L’attuazione di efficace tutela e sviluppo del territorio comporta l’esigenza di disporre, oltre che di un organico insieme di norme legislative, di collaudati metodi di pianificazione e di una struttura amministrativa esperta e motivata, anche di un supporto culturale attivo da parte della popolazione nei processi di conoscenza e conservazione del territorio.

Conservare significa tutelare e proteggere il territorio stesso in modo intelligente per attivare circuiti di sviluppo socio-economico e ambientale. A tal fine, i *percorsi verdi* costituiscono uno strumento formidabile nei processi sia di conoscenza, sia di valorizzazione delle risorse presenti.

Realizzare, infatti, un sistema di tali percorsi (a livello nazionale, regionale, provinciale e locale) significa promuovere una “circolazione dolce” sul territorio. Ciò rappresenta un passo importante verso lo sviluppo sostenibile, suscettibile di essere mantenuto e difeso nel tempo con consapevolezza e impegno da parte delle popolazioni e delle amministrazioni locali.

2. La creazione di una “mobilità lenta” è elemento fondamentale di una comunità viva e in buona salute fisica e mentale. Costruire un sistema di itinerari verdi significa realizzare una rete di percorsi accessibile ad ognuno così come oggi avviene per la viabilità ordinaria. Tale realizzazione permette di recuperare il paesaggio, valorizzando le risorse e i valori estetici del territorio e inducendo la popolazione ad una maggiore responsabilità nei confronti dell’ambiente. Inoltre, tali

percorsi, aiutando a comprendere come il territorio sia stato costruito attraverso il tempo, recuperano il senso dell'*identità dei luoghi*.

3. La maggioranza dei percorsi esiste già (sentieri, strade storiche, alzaie e vie d'acqua, linee ferroviarie dismesse, viabilità rurale minore); esiste, quindi, tutto un potenziale sistema che va censito, valutato, adattato alle esigenze di creazione di una rete di percorsi. Il sistema, dunque, aspetta solo di essere rivitalizzato attraverso lo sforzo congiunto della gente, delle autorità e dell'imprenditoria pubblica e privata, con costi ragionevolmente contenuti.

4. Per attuare tale visione pianificatoria, occorre:

- salvaguardare i percorsi verdi esistenti (attuali o potenziali), preservandoli dal degrado o, peggio, dalla distruzione. Ciò significa anche promuovere interventi legislativi mirati a salvare la nostra rete di infrastrutture viarie minori;
- censire, organizzandoli in un Sistema Informativo Territoriale, le reti di percorsi esistenti, in progetto o possibili, unitamente alle risorse territoriali presenti;
- connettere e coordinare le diverse iniziative a livello nazionale ed europeo, favorendo il dialogo e la collaborazione tra i diversi enti ed attori operanti ed ottenendo l'appoggio delle istituzioni, anche con opportune iniziative legislative;
- definire e sviluppare procedure, standard e norme per la realizzazione dei percorsi, formando al contempo una classe di progettisti in grado di portare a compimento tale disegno territoriale;
- diffondere l'idea attraverso idonei mezzi di comunicazione, stimolando l'intervento delle popolazioni locali e dell'imprenditoria privata.

5. In questa ottica, i convenuti, unanimi, decidono di:

- dare preliminarmente luogo a una serie di attività quali giornate di studio e visite tecniche in diverse località del paese, dandone ampia informazione;
- promuovere e realizzare il coordinamento delle attività in corso da parte dei diversi enti e organizzazioni interessati;
- dare vita a commissioni di esperti per lo studio delle normative;
- provvedere all'attivazione di un censimento delle varie iniziative in atto.

Finito di stampare
nel mese di giugno 2001
dalla TIPOGRAFIA ABC
SESTO F.NO - FIRENZE

ISSN 0367/4134

Direttore responsabile: prof. Sergio Orsi
Autorizzazione del Tribunale di Firenze n° 1056 del 30 Aprile 1956

