

Luisa Spagnoli
(a cura di)

ITINERARI PER LA RIGENERAZIONE TERRITORIALE TRA SVILUPPI RETICOLARI E SOSTENIBILI



Scienze geografiche

FrancoAngeli 

In ricordo di Antonella Primi

L'improvvisa e prematura scomparsa di Antonella Primi ha lasciato tutti sgomenti, gettando nello sconforto quanti di noi – geografi e non geografi – hanno avuto l'onore e la fortuna di conoscerla. Il presente volume, che si pregia di accogliere il suo interessante saggio (scritto insieme a Rebekka Dossche), è la testimonianza di quanto per lei fosse importante che la ricerca geografica sapesse alternare la “teoria” alla “prassi”, così come il suo maestro – Adalberto Vallega – ci ha insegnato. Il suo rigore metodologico, il suo consolidato approccio teorico e la sua significativa ricerca di terreno hanno rappresentato per la scrivente un contributo e un lascito imprescindibili nel cui solco è inscritta la traccia di questo volume. Dalla Val Bisagno, in considerazione della valutazione del rischio idrogeologico, al Basso Alessandrino, in relazione al problema dello spopolamento delle aree rurali montane, Antonella ha saputo delineare un modello di riferimento per la mappatura e la rappresentazione dei processi partecipativi in un'ottica di pianificazione territoriale.

Antonella, faremo tesoro dei tuoi preziosi consigli, delle tue letture dense, della tua profonda umanità.



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

FrancoAngeli Open Access è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

<https://www.francoangeli.it/autori/21>

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: www.francoangeli.it e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

Luisa Spagnoli
(a cura di)

**ITINERARI
PER LA RIGENERAZIONE
TERRITORIALE
TRA SVILUPPI RETICOLARI
E SOSTENIBILI**

FrancoAngeli 

Il presente volume è stato pubblicato con il contributo del Ministero della Transizione Ecologica, nell'ambito del progetto di ricerca "Paesaggi ferroviari lucani per la sostenibilità del territorio e lo sviluppo locale. Un cammino green lungo la Lagonegro-Spezzano Albanese" (NP 2.78), a valere sul Bando a supporto dell'attuazione della Strategia Nazionale per lo Sviluppo Sostenibile (SNSvS).

ISBN e-book: 9788835143222
ISBN edizione cartacea: 9788835127147

In copertina: elaborazione grafica di Danny Grano

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

Pubblicato con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 4.0 Internazionale* (CC-BY-NC-ND 4.0)

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito

<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/deed.it>

Indice

Premessa, di <i>Luisa Spagnoli</i>	pag.	11
Gli itinerari della rigenerazione territoriale: una grande varietà di forme, proposte e pratiche, di <i>Dino Gavinelli</i>	»	21
Una progettualità in divenire per comprendere e interpretare il potenziale di un'area interna, di <i>Luisa Spagnoli, Tiziano Gasbarro, Lucia Varasano, Cristiana Zorzi</i>	»	31

Parte prima

Linee nel paesaggio: vie verdi per la mobilità dolce e il riuso di patrimoni culturali diffusi

Percorsi di riscoperta e turismo lungo le Alpi: i passi partecipati e sostenibili del “Trekking delle Terre di Mezzo”, di <i>Stefania Cerutti, Paola Menzardi</i>	»	59
Rigenerare la montagna mediante percorsi di mobilità dolce: piste ciclopedonali per la valorizzazione delle aree dismesse nelle valli lombarde, di <i>Alessandra Ghisalberti</i>	»	67
Ripartiamo dalla lentezza. Progettare linee antifrangili per rigenerare l'Italia a piedi e in bici, di <i>Paolo Pileri, Rossella Moscarelli</i>	»	75
L'Atlante della Mobilità Dolce in Italia, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Gianpaolo Cirone, Paolo Ferrario, Anna Donati, Alessandra Bonfanti, Sara Venturoni, Luigi Contestabile, Alberto Fiorillo, Stefano Fondi, Claudio Bonomi</i>	»	84

<i>Per aquam ad prospectus: itinerari lenti nell'Umbilicus Italiae, di Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Pierluigi De Felice</i>	pag.	92
Elementi dell'identità "sopiti" come chiave per nuove visioni della fruizione lenta dei territori: la Ciclovía dell'Acquedotto in Puglia, di <i>Mariateresa Gattullo</i>	»	101
Tra turismo lento e mobilità dolce. La ciclopedonale dei Laghi di Garlate e di Olginate (LC), di <i>Marisa Malvasi</i>	»	109
Rifunzionalizzazione di linee ferroviarie dismesse e promozione turistica. Il caso della città di Bosa (Sardegna nord-occidentale), di <i>Cinzia Podda, Paolo Secchi</i>	»	118
La Greenway di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio, di <i>Roberto Rovelli, Giulio Senes, Andrea Marchisio</i>	»	126
Il Cammino del Duca: un itinerario in costruzione tra università e territorio, di <i>Nico Bazzoli, Mauro De Donatis, Elisa Lello, Filippo Martelli, Elena Viganò, Paolo Piacentini</i>	»	134
Suoni, ritmi e turismo lungo la Via Silente, di <i>Daniele Paragano, Giulia Vincenti</i>	»	143
La Ciclovía del Sole: uno sguardo critico sul tratto Verona-Bologna, di <i>Simone Gamba</i>	»	151
La Costa dei Trabocchi lungo il litorale abruzzese: turismo lento, mobilità dolce, sinergie di sviluppo del territorio, di <i>Andrea Perrone</i>	»	159
Un esperimento di rigenerazione territoriale diffusa lungo i grandi cammini: il progetto TWIN, di <i>Ettore Donadoni, Anna Fera, Diana Giudici</i>	»	166
Parchi delle mura urbane come percorsi quotidiani e turistici, luoghi di attraversamento e socialità, di <i>Donata Castagnoli</i>	»	175
Recupero dei navigli milanesi: un bene culturale per il turismo?, di <i>Martina Lucarno</i>	»	183

Parte seconda
Itinerari lenti e cammini storico-culturali
per la valorizzazione e la riscoperta della memoria
e dell'identità dei luoghi

Il turismo dei cammini come opportunità per lo sviluppo locale nell'Italia minore: il caso di San Benedetto, di <i>Giovanni Baiocchi, Giacomo Zanolin</i>	pag. 193
Ferrovie dismesse, antichi tracciati e nuove forme di fruizione territoriale, di <i>Teresa Amodio</i>	» 202
Percorsi commerciali medievali e loro recupero in chiave culturale e turistica. L'itinerario del Passo del Gries (Alpi Lepontine), di <i>Guido Lucarno</i>	» 211
Pellegrini in arrivo a Roma: un unico ingresso per le tre Romee Maggiori (Francigena, Germanica e Strata). Una proposta per il Giubileo 2025, la rigenerazione urbana e la mobilità dolce, di <i>Giulio Senes, Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini, Raffaele Bonsignori, Raimondo Sinibaldi, Aleksandra Grbic, Francesca Giani, Ilaria Maggiorotti, Mattia Valente</i>	» 219
Camino buscando la modernidad: itinerarios y paisajes del paso de Despeñaperros en el siglo XVIII (Jaén, Andalucía), por <i>Francisco J. Pérez-Schmid Fernández, J. Miguel Delgado Barrado, José M. Valderrama Zafra, Ana Tirado de la Chica</i>	» 227
Un cammino tra le linee dell'Area Grecanica: la rigenerazione del paesaggio perduto, di <i>Giovanni Modaffari</i>	» 235
Transumanze nel Lazio: i tratturi dei Monti Simbruini e della Val Comino, di <i>Sara Carallo, Francesca Impei</i>	» 243
I cammini sacri in Abruzzo. Tra cultura, natura e spiritualità, di <i>Giacomo Cavuta, Fabrizio Ferrari</i>	» 252
I cammini sacri in Molise lungo le vie della transumanza, di <i>Carmen Silva Castagnoli</i>	» 259
Cammini religiosi e itinerari storico-culturali per la valorizzazione delle aree interne della Sardegna. Il distretto Gennargentu Mandrolisai, di <i>Sebastiana Nocco</i>	» 267

Il Cammino per la Madonna Nera di Tindari come strumento di rigenerazione territoriale, di <i>Barbara Sambataro, Gianni Petino</i>	pag. 275
Le strade militari del “fronte sud-occidentale” (Alpi Marittime) tra sfide di gestione e opportunità di sviluppo turistico, di <i>Pietro Piana, Mauro Spotorno</i>	» 284
Attraverso le carte, attraverso la storia. Una proposta di valorizzazione delle trincee della Grande Guerra in Trentino, di <i>Caro-lien Fornasari, Giannantonio Scaglione</i>	» 292
Il percorso “Akropolis”: un’esperienza diffusa di valorizzazione culturale fra i comuni di Palestrina e Castel San Pietro Romano, di <i>Roberta Iacono</i>	» 300
La ciclovia sulla Linea Oder-Neisse: tra memoria e occasioni di sviluppo, di <i>Laura Stanganini</i>	» 307

Parte terza

Turismo, sostenibilità e processi partecipativi per la *governance* territoriale

Potenzialità turistiche e di sostenibilità: la “Regione verde d’Europa” alla prova dei processi partecipativi per la <i>governance</i> territoriale, di <i>Marina Fuschi, Fabrizio Ferrari</i>	» 319
Il turismo dei cammini come strategia di rigenerazione e sostenibilità nelle aree interne: evidenze dal Mezzogiorno, di <i>Dionisia Russo Krauss, Nadia Matarazzo, Francesca Sorrentini</i>	» 329
La “Via Francigena nel Sud Italia” per la rigenerazione territoriale. Sviluppo di un modello di <i>governance</i> turistica tra i Monti Prenestini ed Ernici nella Regione Lazio, di <i>Ilaria Guadagnoli</i>	» 336
Itinerari partecipativi a supporto di processi di sviluppo locale: un’applicazione in aree rurali montane del Basso Alessandrino, di <i>Antonella Primi, Rebekka Dossche</i>	» 345
L’attivazione di reti e processi partecipativi per la promozione del turismo culturale nei piccoli comuni. L’esempio del progetto di cooperazione transfrontaliera “RACINE”, di <i>Maria Veronica Camerada, Salvatore Lampreu, Silvia Carrus</i>	» 354

Itinerari di turismo lento e processi partecipativi per la valorizzazione del territorio nel Golfo Paradiso (Genova): tra conflittualità e collaborazione, di <i>Lorenzo Brocada, Alberto Girani</i>	pag. 362
377 project. Un'esperienza di rigenerazione culturale e territoriale in Sardegna, di <i>Nicolò Fenu, Paolo Giaccaria</i>	» 372
(Ri)costruire il paesaggio. Processi partecipativi e recupero dei versanti terrazzati valtellinesi, di <i>Luca Bonardi, Emiliano Tolusso</i>	» 382
Strategie di sviluppo territoriale in Basilicata: l'area del Vulture Alto Bradano, di <i>Ornella Albolino, Lucia Cappiello</i>	» 392
Il ruolo del patrimonio dismesso nello sviluppo del turismo lento di prossimità, di <i>Antonietta Ivona, Donatella Privitera, Rosario De Iulio</i>	» 400
Il turismo di comunità per la promozione di scale, rampe e gradonate: una sfida possibile tra fragilità e ri-attribuzione di valore, di <i>Germana Citarella</i>	» 410
Agriturismo e finanziamenti per lo sviluppo rurale: fattori di rigenerazione nelle regioni italiane. Un'analisi dell'efficienza tecnica, di <i>Nicola Galluzzo</i>	» 419
La rigenerazione sostenibile nei territori agrari. Il caso della Valdichiana, di <i>Alessandro Bianchi, Stefano Biagiotti</i>	» 427
Istituzioni nel turismo al servizio dello sviluppo territoriale sostenibile, di <i>Vincenzo Mini</i>	» 435
Misurare la predisposizione alla sostenibilità delle destinazioni turistiche. Una proposta operativa a partire da uno studio pilota della destinazione turistica Puglia, di <i>Federica Epifani</i>	» 442
Le cooperative di comunità per una <i>governance</i> sostenibile dei territori. Il caso di Capranica Prenestina, di <i>Lisa Scafa</i>	» 452

Parte quarta
Rappresentare e narrare le risorse territoriali:
pratiche e strumenti digitali per la rifunzionalizzazione
dei territori

Rural storytelling: itinerari di rigenerazione nell'area dei Sicani, di <i>Giulia de Spuches, Francesca Sabatini</i>	pag. 463
Tour esperienziali contemporanei nei paesaggi pittoreschi dell'Appennino Centrale, di <i>Antonio Ciaschi, Mario Morrica</i>	» 471
L'importanza della narrazione dei cammini: esperienze pugliesi, di <i>Sergio Fadini, Alberto Corbino</i>	» 479
Comunità, infoscape e geonarrazioni: i fattori attrattivi dei luoghi della natura, di <i>Luisa Carbone</i>	» 487
ICT al servizio dello <i>slow tourism</i> : nuove opportunità per i comuni di Manduria, Maruggio e Torricella, di <i>Marilù Campanelli</i>	» 494
In cammino sulle orme di Sant'Antonio. Georeferenziazione dei paesaggi significativi tra esigenze spirituali e valorizzazione dei territori attraversati, di <i>Sabrina Meneghello</i>	» 501
Mapping Place Identities: l'identità dei luoghi come risorsa rinnovabile dello sviluppo territoriale e turistico. Il caso della Via Appia, di <i>Danila Saulino</i>	» 510
Il patrimonio culturale materiale nella pratica digitale 4.0: modelli e forme di fruizione a confronto, di <i>Maria Grazia Cinti, Giorgia Di Rosa</i>	» 518
Il turismo fotografico in Friuli Venezia Giulia: un progetto pilota per l'individuazione di itinerari lenti, di <i>Gian Pietro Zaccomer</i>	» 525

La Greenway di Olgiate Molgora (LC): dal recupero del tracciato ferroviario dismesso di un'infrastruttura per la mobilità quotidiana e la valorizzazione del territorio

di Roberto Rovelli*, Giulio Senes*, Andrea Marchisio**

1. Le ferrovie dismesse e la loro valorizzazione come *greenways*

In Italia, a partire dagli anni Trenta, la preferenza per il trasporto su gomma negli spostamenti di persone e merci ha portato alla soppressione di decine di linee ferroviarie minori, che consentivano di viaggiare anche in aree marginali del Paese, godendo in molti casi di paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali. Ad esse si sono aggiunti centinaia di chilometri di sedimi dismessi in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato lungo le principali linee ferroviarie. Ciò ha determinato complessivamente la chiusura di oltre 7.000 km di linee ferroviarie, molte delle quali giacciono tuttora in stato di abbandono: un patrimonio che comprende sedimi continui che si snodano nel territorio collegando città, borghi e villaggi rurali, centinaia di opere d'ingegneria (ponti, viadotti, gallerie) e migliaia di stazioni e caselli (www.ferrovieabbandonate.it).

Nell'ultimo ventennio anche nel nostro Paese è cresciuta la consapevolezza del valore di tale patrimonio e della possibilità di riutilizzarlo per soddisfare la crescente domanda di percorsi per gli spostamenti con mezzi non motorizzati, la ricreazione all'aria aperta e il cicloturismo. Se nel secolo scorso le ferrovie dismesse erano considerate soprattutto un "problema", ora sono sempre più viste come una "risorsa", in grado di stimolare nuove forme di mobilità e turismo sostenibile e di generare ricadute economiche e sociali per i territori attraversati. Ciò è confermato dal fermento legislativo degli ultimi anni attorno a questo argomento, conclusosi con l'approvazione della Legge n. 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che ha previsto il recupero a fini ciclabili dei "sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario".

* Dipartimento di Scienze agrarie e ambientali - Produzione, territorio, agroenergia, Università degli Studi di Milano.

** Libero professionista.

Le vecchie ferrovie costituiscono infrastrutture privilegiate per la realizzazione delle *greenways*: hanno infatti tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli quali bambini, anziani e diversamente abili. Inoltre, attraverso il loro recupero come vie verdi, è possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari, come ponti, gallerie, stazioni e caselli, che possono animare le passeggiate e contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia tra le giovani generazioni. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di servizi per i fruitori, tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio. Senza dimenticare che, attraverso la trasformazione in vie verdi, è possibile preservare l'integrità dei tracciati in disuso per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, evitando che vengano cancellati dall'espansione dei nuclei urbani, dalla creazione di nuove strade, dall'occupazione abusiva da parte di privati o dalla natura che se ne riappropria (Rovelli *et al.*, 2004).

Al fine di valorizzare tali specificità delle *greenways* realizzate lungo le ferrovie dismesse è necessario che gli interventi di riutilizzo non si limitino alla creazione di semplici piste ciclabili di valenza locale pensate principalmente per la mobilità quotidiana, ma mirino allo sviluppo di veri e propri progetti integrati di sviluppo, in grado di far risaltare il passato ferroviario e promuoverne la fruizione turistica, creando un'infrastruttura per la riscoperta dei territori circostanti a piedi, in bicicletta e a cavallo, portando benefici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività economiche (Rovelli, 2019).

In tale quadro, il progetto della *Greenway* di Olgiate Molgora, in provincia di Lecco, vuole cercare di “andare oltre” l'infrastruttura creando una sequenza di spazi dove gli utenti potranno fare esperienze diverse, dalle più passive a quelle più attive.

2. I tratti ferroviari dismessi in seguito a varianti di tracciato della linea Monza-Lecco

I lavori di raddoppio della linea ferroviaria Monza-Lecco hanno determinato, tra il 2000 e il 2008, la dismissione di 10,7 km del tracciato ottocentesco a singolo binario tra le stazioni di Cernusco-Merate e Calolziocorte-Olginate, suddivisi in tre tronchi discontinui intervallati da porzioni di sede ferroviaria ancora in uso. Tale condizione è tipica dei tracciati ferroviari dismessi in seguito a varianti di tracciato e determina maggior complessità in fase di progettazione, in quanto è necessario un attento studio del tracciato della *greenway* per garantire la continuità e la piacevolezza del percorso anche dove non è possibile recuperare il vecchio sedime.

Il progetto di recupero come *greenway*, promosso dal comune di Olgiate Molgora e recentemente finanziato da Fondazione Cariplo, in una prima fase interesserà solo i seguenti tratti ferroviari dismessi:

- un tratto di circa 1,7 km in frazione Pianezzo nel comune di Olgiate Molgora (tratto “sud”), dal km 18+0 al km 19+8 della linea Monza-Lecco, che disegna un’ansa attorno alla collina di Roncaglia;
- un tratto di circa 2,9 km tra la frazione Olcellera nel comune di Olgiate Molgora e la stazione di Airuno (tratto “nord”), dal km 21+7 al km 24+6, ricadente in parte anche nel comune di Brivio, che aggira il Monte Crosaccia.

Il tratto ferroviario “sud” è stato dismesso nel 2007 e si sviluppa a livello del piano di campagna con una pendenza massima dell’11%. Attraversa l’alta pianura agricola lungo il torrente Molgora, lambendo il nucleo storico di Pianezzo, è completamente disarmato ed è utilizzato come strada campestre o abbandonato, con sviluppo in alcuni tratti di vegetazione avventizia lungo il sedime. Limitata e poco significativa risulta la presenza di vegetazione arborea. In questo tratto sono presenti 3 attraversamenti a raso con strade comunali e un attraversamento del fiume Molgora, che veniva effettuato per mezzo di un ponte in muratura di circa 5,00 m di luce non più esistente. In corrispondenza dell’ex passaggio a livello con l’attuale Via Pianezzo in comune di Olgiate Molgora è presente una casa cantoniera doppia, attualmente inutilizzata, mentre un’altra casa cantoniera doppia che sorgeva in corrispondenza dell’ex passaggio a livello con l’attuale Via Pilata/Via del Calendone, sempre ad Olgiate, è stata demolita.

Il tratto ferroviario “nord” è stato dismesso nel 2008 e si sviluppa generalmente a mezza costa a monte di zone residenziali e industriali, attraversando una zona di terrazzamenti storici e un’area boschiva con significative presenze di *Carpinus betulus*, *Quercus robur* e *Castanea sativa*, offrendo numerosi spunti panoramici. Presenta una pendenza massima dell’11%. Il binario e la palificazione che sosteneva la linea di contatto aerea sono stati rimossi, mentre resta in sito la massicciata ferroviaria. Eccetto un breve tratto all’estremità sud che è stato locato ad un privato per l’accesso alla propria abitazione, il restante tratto è inutilizzato e per lunghi tratti invaso da una rigogliosa vegetazione avventizia (*Robinia pseudoacacia*, *Buddleja davidii*, *Rubus* spp., *Clematis vitalba*, *Phytolacca americana*). Lungo questo tratto dismesso vi sono 10 ponti e ponticelli su torrenti, fossi e sentieri, di luce non superiore a 3,00 m, e una galleria artificiale di circa 160 m (con aperture sul lato a valle). Non vi sono attraversamenti a raso con strade. All’inizio del tratto dismesso, nei pressi del nucleo storico di Valmara ad Olgiate, è presente una casa cantoniera doppia, attualmente inutilizzata.

3. Il progetto della *Greenway* di Olgiate Molgora

Il progetto della *Greenway* di Olgiate Molgora nasce dalla volontà delle amministrazioni locali di recuperare il sedime ferroviario dismesso della linea Milano-Lecco per realizzare una dorsale ciclopedonale avente sia una valenza

locale che una funzione turistica, in accordo con quanto previsto dai rispettivi Piani di Governo del Territorio (PGT), dal Piano Provinciale di Rete Ciclabile e come desiderato dalla popolazione. Un'indagine svolta nel 2017 su un campione di residenti aveva infatti evidenziato che, nonostante gli spostamenti a piedi e in bicicletta per motivi di studio e lavoro fossero limitati (meno del 7% degli intervistati si sposta con tali mezzi a fronte del 27% che lavora o studia entro 5 km dalla propria abitazione), l'89% effettua passeggiate a piedi all'aperto e il 48% uscite in bicicletta. Il 98% degli intervistati è favorevole al progetto di valorizzazione come *greenway* del vecchio sedime ferroviario e la maggioranza (54%) intende usare il percorso per passeggiate a piedi, mentre il 46% privilegerebbe l'uso in bicicletta. Prevalgono significativamente coloro che vorrebbero usare il percorso con la famiglia (47%), mentre il 28% lo userebbe da solo e il 25% con amici.

L'area attraversata dalla *greenway* è densamente popolata, con una popolazione totale di circa 35.000 abitanti e una densità abitativa di circa 1.000 ab/km², discretamente urbanizzata (circa il 16% della superficie) e riccamente innervata dalle infrastrutture viarie; è altresì interessata da due parchi, il Parco Regionale di Montevecchia e della Valle del Curone e il Parco Locale di Interesse Sovracomunale Monte di Brianza, che ne sottolineano il valore naturalistico e paesaggistico.

Le scelte progettuali sono state ispirate ai seguenti criteri guida, condivisi con le amministrazioni locali:

- creazione di un'infrastruttura adatta alla mobilità dolce, attraverso la scelta preferenziale di percorsi poco pendenti;
- assicurazione di adeguate condizioni di sicurezza ai fruitori, in rapporto ai tipi di utenza prevedibili;
- contenimento dei costi di realizzazione e manutenzione della *greenway*, evitando l'espropriazione di aree private;
- connessione dei servizi pubblici esistenti nelle vicinanze.

La *greenway* proposta, che costituisce parte dell'itinerario 16 “*Greenway* della ex ferrovia Airuno-Cernusco-Carnate” del Piano Provinciale di Rete Ciclabile, sarà realizzata attraverso il recupero di 4,1 km dell'ex tracciato ferroviario: 1,6 km del tratto dismesso “sud” e 2,5 km del tratto “nord”. Il loro collegamento avverrà attraverso la valorizzazione di piste ciclopedonali esistenti (0,9 km) e strade rurali (0,4 km), la realizzazione ex novo di piste e corsie ciclopedonali lungo strade comunali (1,2 km) e l'utilizzo promiscuo di alcuni tratti di strade a scarso traffico all'interno di Zone residenziali a Traffico Moderato (Zone 30) esistenti o in progetto (1,5 km), garantendo così la continuità del percorso e, allo stesso tempo, la connessione delle principali risorse e centri di vita del territorio. Complessivamente la *greenway* avrà uno sviluppo di 8,1 km, partendo dal confine nord-occidentale del comune di Cernusco Lombardone (da dove è possibile raggiungere la relativa stazione per mezzo di un percorso ciclopedonale già esistente) e terminando alla stazione di Airuno;

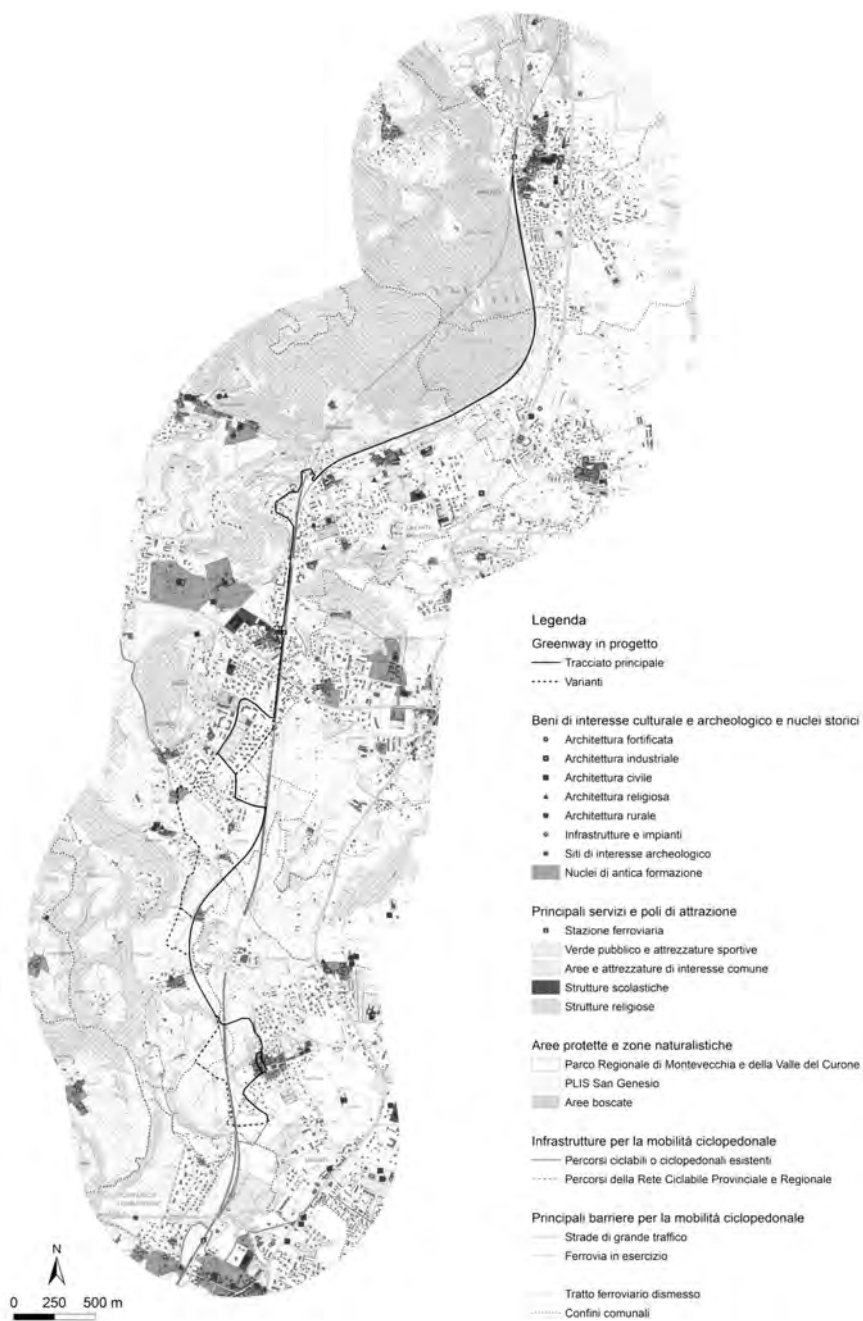


Fig. 1 - Tracciato della Greenway di Olgiate Molgora e connessioni con il territorio (Fonte: elaborazione degli autori)

costituirà un'infrastruttura multifunzionale, utilizzabile sia per la mobilità quotidiana a piedi e in bicicletta tra i centri abitati, le loro frazioni, gli insediamenti produttivi e i servizi comunali, sia per le attività ricreative e sportive all'aperto (fig. 1). Connettendo tre stazioni ferroviarie (Cernusco-Merate, Olgiate-Brivio-Calco e Airuno) promuoverà altresì l'intermodalità bici+treno per gli spostamenti più lunghi. Accanto al percorso principale della *greenway* sono stati progettati dei percorsi secondari, da realizzare in un secondo tempo, che permetteranno un miglior collegamento delle frazioni di Beolco e Pianezzo del comune di Olgiate e che, insieme ad altri percorsi e itinerari ciclopedonali previsti dai PGT che si conetteranno in futuro alla *greenway*, consentiranno di consolidarne il ruolo di asse portante della rete di mobilità dolce locale e di ampliarne le connessioni con il territorio.

L'estensione, in una seconda fase, del progetto di riutilizzo come *greenway* al terzo tratto dismesso della linea Monza-Lecco tra Airuno e Calolziocorte (di cui è già stato recuperato ad uso ciclopedonale il ponte in ferro sul fiume Adda) consentirà il collegamento della *Greenway* di Olgiate Molgora con la città di Lecco e l'itinerario "Adda" della Rete Ciclabile Regionale, incrementandone la fruizione anche a scopo turistico. Valenza turistica che sarà ulteriormente incrementata quando saranno completati gli altri tre itinerari del Piano Provinciale di Rete Ciclabile (n. 10 "Collegamento Media Brianza", n. 14 "Nord Meratese-Parco Montevecchia-Sartirana-Parco Adda" e n. 5 "Brianza Centrale Est-Ovest") che si interconnettono con la *greenway*.

4. Le soluzioni progettuali adottate

Entrando maggiormente nei dettagli progettuali, i tratti di *greenway* realizzati lungo il vecchio sedime ferroviario avranno una sezione trasversale variabile tra 5 e 7 m, con una pista centrale pavimentata di 3 m e due fasce laterali a verde, dove saranno piantumati alberi e arbusti per ombreggiare il percorso, schermare le viste meno gradevoli e accrescere la piacevolezza delle passeggiate. Laddove presente, la massicciata ferroviaria potrà essere reimpiegata come sottofondo per la nuova pavimentazione, che sarà realizzata in terra stabilizzata, per favorire la permeabilità all'acqua e una miglior integrazione nel contesto rurale circostante. Per la sistemazione a verde si utilizzeranno essenze tipiche della zona, che ben si integrano nel paesaggio circostante e richiedono poche cure, a foglia caduca (per favorire il passaggio dei raggi solari nella stagione invernale), con apparato radicale non superficiale (per evitare danni alla pavimentazione) e con impalcato alto (per non creare problemi agli utenti e garantire un'ampia visuale) (Mezzano *et al.*, 2018). Nel comune di Olgiate Molgora è prevista l'installazione di una passerella in legno di 5,00 m sul torrente Molgora, che sostituirà l'originario ponte in muratura non più esisten-

te, mentre nel comune di Brivio si provvederà ad illuminare adeguatamente la vecchia galleria ferroviaria.

Nei tratti urbani, le nuove piste ciclopedonali saranno generalmente realizzate sui marciapiedi, avranno una sezione trasversale di 2,5 m con pavimentazione in conglomerato bituminoso, e saranno ricavate attraverso interventi di riqualificazione delle strade interessate, con spostamento di parcheggi e corsie stradali. Solo in un breve tratto a senso unico di Via Olcellera ad Olgiate, a causa della ridotta sezione stradale, sarà realizzata una corsia ciclabile monodirezionale.

Gli attraversamenti a raso tra i tratti di *greenway* in sede propria e la rete stradale sono stati progettati con l'obiettivo di minimizzare i conflitti tra gli utenti deboli e i veicoli motorizzati e garantire adeguate condizioni di sicurezza. Oltre all'installazione della segnaletica orizzontale e verticale prevista dal Codice della Strada, si è scelto di utilizzare una pavimentazione differente per evidenziare la discontinuità esistente, di installare dei moderatori di velocità lungo le strade più trafficate e di posizionare dei dissuasori mobili all'ingresso della *greenway* per impedire l'accesso ai veicoli a motore (eccetto eventuali mezzi di soccorso) e costringere i ciclisti a ridurre la velocità in prossimità dell'attraversamento (Toccolini *et al.*, 2004). Le intersezioni presenti nei tratti promiscui lungo strade veicolari saranno invece generalmente regolate dall'attuale segnaletica, con l'aggiunta di segnali di pericolo rivolti agli automobilisti per indicare la presenza della *greenway* e dei suoi utenti.

Accanto agli interventi di realizzazione dell'infrastruttura e di messa in sicurezza degli attraversamenti, per offrire un'esperienza confortevole ai fruitori e favorire la riconoscibilità della *greenway* nei tratti lungo le strade veicolari o in promiscuo, è stata progettata una specifica segnaletica informativa da installare lungo l'intero percorso accanto ai segnali di divieto e obbligo previsti dal Codice della Strada, ed è stata prevista la realizzazione di quattro aree di sosta.

I segnali informativi includeranno: cartelli di indicazione di direzione, per segnalare le località, i punti di interesse, le aree di sosta e i punti di interscambio, con le distanze per raggiungerli; cippi chilometrici con l'indicazione delle distanze dall'inizio e dalla fine del percorso (utili ai fruitori per essere informati sulle distanze percorse e su quelle ancora da percorrere); cartelli con nome e logo del percorso per indicare la *greenway*, in particolare nei tratti promiscui con la viabilità ordinaria; totem informativi, da installare nei punti principali di accesso, con la mappa dell'intero percorso, le risorse presenti nel territorio circostante, le principali aree di sosta e i punti di accesso (Toccolini *et al.*, 2004).

Le aree di sosta saranno realizzate lungo i tratti ricavati dalla sede ferroviaria dismessa (due nel tratto "sud" e due nel tratto "nord"), sfruttando l'ampiezza del corridoio, e posizionate in luoghi panoramici o strategici ai fini dell'intermodalità, garantendo agli utenti la possibilità di fermarsi e riposarsi

ad intervalli regolari. Tali aree saranno dotate di panchine, tavoli da pic-nic, fontanelle, punti di ricarica per le bici elettriche ed elementi di attrazione (giochi per bambini, cornici panoramiche, reperti ferroviari, ecc.), con l'obiettivo di invitare i fruitori a fare una sosta per godere del paesaggio o acquisire informazioni sulla vecchia ferrovia. Proprio quest'ultimo costituisce un elemento da valorizzare nelle *greenways* realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari, in quanto ne determina l'unicità e permette di trasformare un semplice viaggio nello spazio in un viaggio nel tempo, in grado di arricchire l'esperienza degli escursionisti. Le aree di sosta saranno completate da vegetazione arborea e arbustiva in grado di offrire varietà di colori e fioriture. Per il futuro è auspicabile anche il recupero degli ex caselli attualmente inutilizzati, che con il coinvolgimento dell'imprenditoria privata potranno diventare luoghi di sosta e ristoro a servizio dei fruitori della *greenway*.

Il costo complessivo per la realizzazione della *Greenway* di Olgiate Molgora è stimato in circa un milione e seicento mila euro.

Riferimenti bibliografici

- Mezzano E., Andriano L., Rovelli R., Toccolini A. (2018), "La qualità nella progettazione di una *greenway*: un esempio per il ponente ligure", *Reticula*, 19: 61-69.
- Rovelli R. (2019), "Le *greenways* in Italia. Stato dell'arte, opportunità e problematiche per la trasformazione", in RFI, a cura di, *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, FS, Roma.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004), *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Associazione Italiana Greenways, Milano.
- Toccolini A., Fumagalli N., Senes G. (2004), *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Santarcangelo di Romagna.

Da alcuni anni è in atto un processo di rigenerazione territoriale che si manifesta anche attraverso il riuso di itinerari e cammini nell'ottica di un turismo lento e di una mobilità dolce. Sia nel più ampio dibattito geografico e scientifico in generale, sia nei principali indirizzi di programmazione nazionale e sovranazionale, è diffusa l'idea che il recupero di itinerari "lenti" restituisca valore e centralità alle risorse territoriali, diventando un importante attrattore turistico e contribuendo a innescare processi di sviluppo locale. La riscoperta di tali percorsi può rappresentare, dunque, l'opportunità per il recupero e la valorizzazione di patrimoni e risorse, nonché per la rifunzionalizzazione del territorio stesso.

Queste le premesse per ripercorrere il tema della rigenerazione sostenibile dei territori attraverso una messe nutrita di saggi che, a partire da approcci teorici diversi e casi empirici variegati, sollecitano un dialogo e un confronto aperto e costruttivo, lasciando spazio a un dibattito intra e transdisciplinare sui temi del viaggio lento, del turismo slow, della mobilità dolce, della partecipazione, della narrazione territoriale e degli sviluppi reticolari.

Luisa Spagnoli è ricercatrice presso il Consiglio Nazionale delle Ricerche CNR, Istituto di Storia dell'Europa Mediterranea ISEM. Dottore di ricerca in Geografia storica, insegna Geografia storica e fondamenti del pensiero geografico presso l'Università degli Studi di Roma Tor Vergata, Dipartimento di Storia, patrimonio culturale, formazione e società. Ha ottenuto l'abilitazione scientifica nazionale alle funzioni di professore di seconda e prima fascia nel settore concorsuale 11/B1 (geografia). È autrice di diverse monografie e numerosi articoli scientifici riguardanti le trasformazioni territoriali e paesaggistiche, i processi di innovazione nel campo dell'agricoltura, la geografia storica, la cartografia storica e la storia del pensiero geografico. È impegnata, inoltre, in diversi progetti di ricerca concernenti la valorizzazione e la rifunzionalizzazione di risorse e patrimoni culturali soprattutto di contesti fragili, in un'ottica di sviluppo locale.