

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

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 *Giulio Senes**, *Roberto Rovelli**, *Alessandro Toccolini**,
*Raffaele Bonsignori**, *Raimondo Sinibaldi***,
*Aleksandra Grbic***, *Francesca Gianti***, *Ilaria Maggiorotti****,
*Mattia Valente****

1. L'ispirazione

1.1. Le Vie Romee Maggiori e l'ingresso a Roma

La *Via Romea Strata* attraversa il Nord-Est d'Europa e il Nord-Est d'Italia e, valicati gli Appennini, si innesta sulla *Via Francigena* nel comune di Fucecchio, in Toscana. La *Via Romea Germanica* transita per il centro Europa e si innesta sulla *Via Francigena* a Montefiascone nel Lazio. Quindi, sulla *Via Francigena* si vanno a riversare i pellegrini provenienti da questi due grandi itinerari europei che camminano sulla stessa *Via* fino a Roma.

Le tre Romee Maggiori hanno firmato un protocollo di intesa volto a valorizzare la meta comune, Roma, presentarsi unitariamente alle istituzioni nazionali ed europee, definire una comunicazione congiunta al fine di evidenziare visivamente e comunicativamente la loro compresenza in questo specifico tratto fino alla meta.

Arrivati a Roma, a Monte Mario la percorribilità della *Via* diventa molto problematica perché i pellegrini transitano su strade molto trafficate e quindi è in pericolo la loro incolumità soprattutto se sono in gruppi organizzati, sia per chi va a piedi sia per chi arriva in bicicletta.

Inoltre, il percorso da Monte Mario a San Pietro da un punto di vista storico, artistico e paesaggistico è molto carente e immerge il pellegrino nel caos rumoroso della città. Questo non permette assolutamente di creare un clima adatto all'esperienza del pellegrinaggio per arrivare alla meta con il giusto spirito e l'opportuno atteggiamento.

* Alleanza Mobilità Dolce (Associazione Italiana Greenways) e Università degli Studi di Milano (Dipartimento di Scienze Agrarie e Ambientali).

** Fondazione Homo Viator - San Teobaldo e Associazione Europea Romea Strata.

*** Rete Ferroviaria Italiana.

Quindi, siccome da una parte arrivano molti pellegrini e, dall'altra, il percorso non è adeguato alla missione, abbiamo individuato una strada alternativa. La proposta è di lasciare la Via Trionfale all'altezza della stazione ferroviaria di Monte Mario per percorrere la nuova pista ciclopedonale che collega la stazione di Monte Mario con la stazione di Valle Aurelia attraverso il vecchio tracciato della ferrovia Roma-Viterbo dismesso in occasione dei lavori realizzati per il Giubileo del 2000.

1.2. *In cammino dal Monte della gioia al Monte della luce*

Fin dall'antichità tre erano le grandi mete di pellegrinaggio dette anche *Peregrinationes Maiores*: verso la Terra Santa e Gerusalemme, verso Roma, e verso Santiago de Compostela. Si andava verso le terre bibliche per andare alle origini e alle sorgenti della fede; ci si dirigeva verso la città eterna per andare al centro propulsivo della cristianità, e ci si indirizzava verso Santiago de Compostela per interrogarsi sul futuro della propria esistenza e quindi sul senso ultimo della vita. Era come una sorta di macchina del tempo perché si andava verso il passato (la Terra Santa), verso il presente (Roma) e verso il futuro (Santiago de Compostela).

Quando i pellegrini giungevano nei pressi di queste mete, vi era sempre presente un luogo dal quale finalmente vedevano l'obiettivo del loro cammino che era stato lungo, faticoso e talvolta doloroso, date le circostanze che si potevano incontrare lungo la strada. Per questo, tale luogo era sempre chiamato "il Monte della gioia": a Gerusalemme si chiama Nebi Samuil (la tomba del profeta Samuele), a Roma si chiama Monte Mario e a Santiago de Compostela si chiama Monte do Gozo. I pellegrini che giungevano dal Nord Italia, e quindi dall'Europa intera, arrivati nei pressi di Roma incontravano il loro *Mons Gaudi* che era Monte Mario e da qui vedevano la grande Basilica che era stata costruita sopra la tomba dell'apostolo Pietro. Quindi i pellegrini arrivati qui possono esclamare con gratitudine ed esultanza le parole del Salmo 122: "quale gioia quando mi dissero andremo alla casa del Signore ed ora i nostri piedi si fermano alle tue porte Gerusalemme".

Da Monte Mario inizia una *greenway* stupenda che porta verso il Monte Ciocchi, dal quale si vede la cupola della Basilica di San Pietro. Il pellegrino si immerge progressivamente nella vita degli uomini e scopre, dopo aver attraversato colline e campagne, di essere dentro la città eterna. Sente che la sua esperienza spirituale compiuta intimamente dentro di sé va collocata in uno spazio urbano dove è chiamato a portare dentro il mondo l'esperienza del suo cammino, sia interiore che esteriore, condividendo con chi incontra lungo le strade della città ciò che ha vissuto lungo il cammino. Questo diventa il senso e il significato di questi chilometri che congiungono Monte Mario con la sommità "verde" di Monte Ciocchi, da cui si vede in tutta la sua grandezza la

grande Basilica di San Pietro, che rimanda alla Gerusalemme terrestre che ci aiuta a ricordare la Gerusalemme celeste, come detto nel libro dell'Apocalisse.

Sul fianco del Monte Ciocci inizia un ponte che collega questa collina con l'antico "Colle Vaticano" da noi chiamato colle Vaticano. Questo ponte è il simbolo della congiunzione tra il cielo e la terra ed indica anche il senso della figura e il ruolo del Papa. Lui è il Pontifex (il Pontefice) cioè colui che costruisce, sostiene e propone questo ponte che unisce la terra al cielo. Infatti ogni pellegrino compie il suo cammino terreno sentendo dentro di sé il desiderio di orientare i propri passi verso l'incontro con Dio.

Attraverso questo ponte, si giunge alla porta che introduce in una galleria oscura. Infatti, per incontrare la luce molto spesso è necessario attraversare le tenebre e, talvolta, dopo avere vissuto dei momenti oscuri, la luce si fa ancor più radiosa. L'entrata in questa galleria diventa quindi paradossalmente la porta della luce e la porta del cielo in quanto al termine di un breve percorso oscuro si giunge alla luce piena, attraverso un percorso che anche fisicamente è ascensionale, cioè verso l'alto. Di qui, con un breve percorso, si arriva alla Basilica di San Pietro che rappresenta fisicamente il luogo da dove si irradia la luce, in quanto il Papa come vicario di Cristo ci offre la Sua luce.

Il cammino dal Monte della gioia al Monte della luce ha quindi un'alta valenza simbolica, rappresenta una vera via spirituale che riassume in sé una forte carica di valori religiosi, ritmato da tre momenti di riflessione che toccano gli aspetti essenziali dell'essere pellegrini in questo mondo, orientati verso il cielo.

1.3. *Giubileo 2025: un progetto per l'arrivo dei pellegrini a Roma e di rigenerazione urbana*

In occasione del Giubileo del 2025, si propone di offrire ai pellegrini romei un ingresso che percorra la città in un ambiente accogliente, tra verde urbano e spazi progettati per pedoni e ciclisti. Ciò potrebbe avvenire percorrendo il "parco lineare di Monte Mario - Monte Ciocci", sorto sul vecchio tracciato della ferrovia Roma-Viterbo, che collega la stazione di Monte Mario con Monte Ciocci e le stazioni della ferrovia e della metropolitana di Valle Aurelia.

Per giungere alla basilica di San Pietro, sarebbe opportuno recuperare anche un ulteriore tratto della vecchia ferrovia: il ponte in muratura che sovrasta Via Anastasio II e Via Angelo Emo (realizzato sulla valle dell'inferno, nota per la presenza delle fornaci che hanno prodotto i mattoni con cui è stato realizzato) e la successiva galleria. Il loro riuso permetterebbe la creazione di una piccola "high line romana" di collegamento tra Monte Ciocci e San Pietro, speculare alla già apprezzata passeggiata del gelsomino, e capace non solo di offrire un luogo identitario e verde ai pellegrini ma anche di riunire alcune parti di

città oggi frammentate. Infatti, i collegamenti tra Valle Aurelia e il colle Vaticano sono privi di viabilità pedonale e carrabile diretta. Il ponte dismesso è situato in una posizione privilegiata: collega due colli romani (Monte Ciocci e il Colle Vaticano) ed è limitrofo alla basilica di San Pietro in Vaticano.

Il ponte potrebbe diventare l'icona del pellegrinaggio a Roma: immagine simbolica dell'unione tra i luoghi terreni e celesti che il pellegrino compie con il suo andare. Tale trasformazione offrirebbe al tratto urbano delle vie romee una sua evidenza, un percorso identitario, bello e significativo. Dal degrado attuale si ricaverebbe la continuazione del parco lineare a servizio dei pellegrini e del territorio, arricchito dalla flora autoctona e da servizi di accoglienza e ristoro per i pellegrini e gli abitanti. Si regalerebbe così ai pellegrini e agli stessi romani una via di pellegrinaggio alla sede di Pietro indimenticabile.

La bellezza del progetto e il sostegno del tessuto sociale interessato alla rigenerazione urbana sono garanti del successo dell'operazione che manterrà la memoria del Giubileo del 2025 ben oltre l'anno santo, regalando a Roma e ai suoi pellegrini un luogo iconico.

2. Il progetto

2.1. La greenway

Il percorso esistente, che parte dalla stazione di Monte Mario per raggiungere dopo 6 km quella di Valle Aurelia (connessa con l'omonima stazione della linea A della Metropolitana), è stato realizzato a seguito dell'interramento del tratto Valle Aurelia - Monte Mario (eseguito da RFI tra il 1998 e il 2000) della linea ferroviaria Roma-Viterbo (Via Capranica) completata nel 1894.

Già nello studio intitolato “Valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di *greenways*” del 2003, commissionato da Ferrovie dello Stato all'Associazione Italiana Greenways, veniva sottolineato come fosse “auspicabile il prolungamento del percorso in direzione sud [...] sfruttando il vecchio viadotto Valle Aurelia attualmente non più utilizzato [...] e la vecchia galleria Villa Alberici”.

Secondo la European Greenways Association, le *greenways* sono “Vie di comunicazione riservate a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche tali da garantirne un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenways*”.

Oggi in Italia vi sono oltre 7.000 km di tracciati ferroviari non più utilizzati, senza contare i raccordi industriali e le linee minerarie (www.ferrovie-

abbandonate.it). Un patrimonio importante, fatto di migliaia di chilometri di sedimi, di centinaia di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, spesso di notevole pregio ingegneristico), di quasi 2.000 stazioni e di migliaia di caselli. Un patrimonio che, se non tutelato, salvaguardato e valorizzato, col passare del tempo, non può che andare sempre più in rovina e scomparire, facendone perdere anche il ricordo.

Tale patrimonio può essere riutilizzato per la creazione di *greenways*, valorizzando i 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 persone con disabilità. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di punti a servizio dei fruitori dei percorsi (accoglienza, ristoro, informazione), tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio.

2.2. Le componenti del progetto

Il progetto proposto può essere suddiviso in 5 tratti successivi (fig. 1).



Fig. 1 - Schema concettuale ed elementi considerati per la creazione dell'Atlante della Mobilità Dolce (Fonte: elaborazione degli autori)

Il primo tratto da realizzare consiste nel raccordare il percorso esistente con il ponte. Tenendo conto della quota del viadotto, si ritiene ipotizzabile realizzare il nuovo tratto di connessione a partire dall'esistente rampa che scende da Monte Ciocci al parcheggio di Valle Aurelia (tra Via Anastasio II e

Via Angelo Emo), provvedendo nel contempo alla sistemazione della scarpata, all'illuminazione e alla protezione con parapetto.

Il secondo tratto da realizzare consiste nel recuperare il ponte di Valle Aurelia, imponente viadotto a 14 arcate, lungo circa 270 m, che collega il Monte Ciocchi al Colle Vaticano, sovrastando Via Anastasio II e Via Angelo Emo ad un'altezza di circa 20 m dal piano stradale. Il viadotto si è reso disponibile a seguito del raddoppio della linea ferroviaria (con conseguente realizzazione di un nuovo viadotto) operato in occasione del Giubileo del 2000.

Il viadotto che si presenta strutturalmente ben conservato (a luglio 2021) necessita della sistemazione del sottofondo, della realizzazione della pavimentazione e dell'illuminazione, della messa in sicurezza tramite realizzazione di idoneo parapetto (vista anche la notevole altezza sul piano stradale).

A tale proposito, vista la maestosità del viadotto e la necessità di preservare la vista verso la cupola di San Pietro e il paesaggio circostante nonché di realizzare un intervento di grande qualità architettonica, si suggerisce di realizzare un parapetto in vetro, almeno per una parte della sua altezza.

Al termine del viadotto, prima dell'ingresso in galleria, sull'ex sedime ferroviario si incontrano due edifici: a sinistra l'ex edificio della sottostazione elettrica, attualmente abitato, e sulla destra un ex casello, attualmente disabitato.

Tale casello rappresenta in prospettiva una risorsa molto importante in vista della realizzazione del progetto: potrebbe diventare un punto di accoglienza e ristoro per i pellegrini e per tutti gli utenti della *greenway*, proprio a ridosso dell'arrivo.

Il terzo tratto prevede il recupero della galleria "Villa Alberici" (o, in alcuni documenti, "Aurelia"). La vecchia galleria, originariamente lunga circa 200 m, terminava in un tratto ferroviario in trincea all'altezza dell'attuale deposito AMA di Via di Villa Alberici. In occasione dei lavori per il raddoppio dei binari, la vecchia galleria (sostituita con una nuova in continuità col nuovo viadotto) è stata "prolungata" tramite la copertura del tratto ferroviario in trincea fino alla confluenza con il nuovo tracciato.

Il recupero della galleria "Villa Alberici" prevede la sistemazione della copertura e la realizzazione della pavimentazione e dell'illuminazione. Si ritiene, inoltre, opportuno prevedere interventi artistici innovativi in grado di trasformare un luogo "oscuro ed angusto" in un'esperienza fisica e spirituale affascinante.

Il quarto tratto corrisponde, quindi, all'uscita dalla galleria con la conseguente necessità di "emergere" in superficie, superando il dislivello di circa 7,5 m tra il piano ferroviario e la quota dell'attuale deposito AMA.

La vecchia galleria originale termina all'interno di un "camerone" ottenuto coprendo con una soletta di cemento armato l'originaria "trincea" ferroviaria. Tale camerone, lungo circa 35 m, è più largo della galleria originale, arrivando a circa 7,5 m di larghezza.

Al fine di organizzare il superamento del dislivello si è pensato di utilizzare lo spazio a disposizione per realizzare una rampa ellissoidale (larga 2 m, con pendenza del 4,5-5%) che consenta la salita dei ciclisti di “tutte le capacità e abilità” fino alla superficie. Con tale pendenza, per superare il dislivello esistente, sono necessarie 5 rampe (ogni rampa sale di circa 1,5 m), tra loro sovrapposte (con una “luce” di 3 m) con l’ultima che si affaccia alla superficie esterna.

Per i camminatori e tutti coloro che affronteranno il percorso a piedi è prevista la realizzazione di una scalinata centrale, larga 2,5 m, composta da 55 gradini (con pedata da 36 cm e alzata da 13,6 cm) divisi in 5 rampe da 11 gradini ciascuna e 4 pianerottoli profondi 2 m.

La struttura portante (sia delle rampe che della scalinata) è pensata in acciaio, visto i grandi pesi in gioco e i ridotti spazi a disposizione, con una serie di pilastri posizionati tra la scalinata e la rampa a cui si agganciano, alle diverse quote, delle travi trasversali che sostengono la scalinata e la rampa.

Al fine di consentire la più ampia illuminazione naturale possibile, tutti i parapetti (sia della scalinata che della rampa) saranno realizzati in vetro, come pure l’alzata dei gradini. Per lo stesso motivo, anche la copertura superiore è pensata in vetro trasparente.

La copertura superiore è stata pensata per garantire idonea protezione dalla pioggia di tutto il “grande buco” (circa 8,5 x 38 m) e avrà un’altezza complessiva di circa 10-11 m rispetto al fondo, in modo da essere alta circa 3 m rispetto al piano stradale superiore.

L’utente che esce dalla galleria troverà alla sua destra l’inizio della rampa e centralmente la scalinata per la salita. Sulla sinistra, anche al fine di non consentire agli utenti di avventurarsi nel camerone al di sotto della struttura della rampa, è prevista la realizzazione di un locale chiuso destinato ad ospitare i servizi igienici.

Sempre sulla sinistra, ma addossata all’uscita della vecchia galleria, è prevista la realizzazione di un ascensore (obbligatorio per legge per le persone con disabilità) che consentirà a tutti gli utenti che ne necessitano l’uso di salire in superficie.

I flussi sono stati organizzati in modo da ottimizzare gli spazi a disposizione ed evitare il più possibile gli eventuali conflitti tra le diverse tipologie di utenza: i ciclisti che imboccano la rampa, i pedoni che prendono la scala, le persone in sosta che attendono di accedere all’ascensore e/o ai servizi igienici.

Anche una volta raggiunta la superficie, il progetto ha posto particolare attenzione alla gestione dei flussi, prevedendo spazi idonei e sufficienti sia per i pedoni che per i ciclisti.

Inoltre, l’area esterna in superficie è stata pensata non solo come area di “passaggio” ma, soprattutto, come area di sosta e accoglienza, dove i pellegrini, e tutti gli utenti, potessero fermarsi, rifocillarsi, sistemare la propria attrezzatura e i propri bagagli, informarsi e prepararsi.

Visto il livello iniziale del progetto, non è pensabile poter determinarne i costi di realizzazione, anche perché questi dipenderanno dalle scelte finali che verranno fatte relativamente alle scelte progettuali, ai materiali, agli arredi, ecc. Ciononostante, al fine di consentire, a coloro che hanno il compito di decidere, di comprenderne la concreta realizzabilità e, conseguentemente, dare avvio all'iter progettuale e realizzativo, è possibile stimare il costo di massima per la realizzazione del presente progetto pari ad una cifra compresa tra i 3,2 e i 4,5 milioni di euro.

Riferimenti bibliografici

- European Greenways Association (2002), *Declaration of Lille*, testo disponibile al sito www.aevv-egwa.org.
- Maggiorotti I., a cura di (2017), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, RFI, Roma.
- Maggiorotti I., a cura di (2019), *Atlante delle greenways su linee FS. Dal disuso al riuso*, RFI, Roma.
- Marcarini A., Rovelli R. (2018), *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Istituto Geografico Militare, Firenze.
- Rovelli R., Senes G. (2018), “Binari Verdi: un marchio di qualità per valorizzare come greenways le ferrovie abbandonate”, *Reticula*, 19: 20-28.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N. (2004), *Ferrovie dismesse e greenways*, Associazione Italiana Greenways, Milano.
- Senes G., Rovelli R., Fumagalli N. (2004), “Le greenways come rete di mobilità alternativa. Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways: sintesi di una ricerca”, in Aa.Vv., *Ferrovie, Territorio e Sistema di Greenways*, RFI, Roma, pp. 44-71.
- Toccolini A., Fumagalli F., 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.