

## NUMERO 33/34 – DICEMBRE 2004

### **Il paesaggio che ci sarà** *Roberto Vacca*

Sottile ironia o cinica, disperata follia della preveggenza scientifica?

### **Tecnologia, civiltà, paesaggio** *Pietro M. Toesca*

La civiltà tecnologica, superando una soglia critica, distrugge paesaggio e società, svuotandoli di significato, concentrando la propria attenzione esclusivamente su di sé e trasferendo ogni valore al proprio puro incremento quantitativo.

### **Elogio di un prefisso** *Alessandra Cazzola*

Un viaggio nel paesaggio per 'riconoscere', per vedere e per dare valore, per riflettere sugli oggetti, sugli strumenti, sui significati del fare progettazione paesistica oggi.

### **Il paesaggio tra fatti e valori** *Barbara Pizzo*

La transizione dal concetto di paesaggio a ciò che del paesaggio materialmente diviene oggetto di intervento, avviene attraverso una scelta, ovvero attraverso un processo, necessariamente selettivo, di attribuzione di valore. La complessità aggiuntiva, che deriva dall'ambiguità propria del concetto di paesaggio nel suo intersecarsi con il tema dell'incertezza della pianificazione, piuttosto che rendere il problema intrattabile, può aiutare a mettere in luce nodi irrisolti, e a indicare possibili vie d'uscita (non solo in riferimento al paesaggio).

## **Dal deserto al disordine** *Alessandra Cazzola*

Per un lungo periodo, e fino almeno al XIX secolo, Roma era l'unica grande città europea circondata da campagne malariche e da paludi, prive di abitanti, di campi coltivati con sistemazioni agrarie e di alberature. Una città popolosa in mezzo a un deserto, volutamente ignorato dai romani. Oggi, invece, il rapporto 'città-campagna' è profondamente mutato e nella realtà romana, intesa come ambito applicativo emblematico di una realtà agricola ben più ampia, le due 'componenti' si pongono in maniera differente.

## **Le strade rurali nel paesaggio contemporaneo**

*Gabriele Paolinelli*

Nell'ambito dei processi di pianificazione, con particolare riferimento a quello di coordinamento provinciale e a quello strutturale comunale, ormai anch'esso diffuso nell'ordinamento legislativo di molte regioni, il riconoscimento di risorse e sistemi di risorse del territorio come strutturali diviene fondativo delle politiche di tutela e conservazione del paesaggio, ma anche efficace fattore di orientamento delle politiche strategiche di valorizzazione culturale e socio-economica e di trasformazione.

## **Il paesaggio ri-trovato** *Maristella Storti*

Rispetto ai diversi e complessi strumenti informatici atti ad accelerare i processi di analisi, valutazione e progettazione del paesaggio, il passo lento, incerto, tortuoso della lettura iconografica storica può talvolta condurre a studi innovativi capaci di disvelare

importanti elementi del passato, per epoche ancora lontane dall'esplorazione fotografica.

**Antiche forme nuovi significati** *Laura Ferrari*

Da sempre molteplici e contrastanti, i rapporti tra città e vie d'acqua (fiumi e canali) hanno subito nel tempo profonde trasformazioni; oggi sono rintracciabili importanti esperienze che riportano al centro del progetto e dei processi di trasformazione contemporanei l'uso dell'acqua. Sono esperienze che rivelano e riscoprono 'antiche' forme, assumendo l'elemento fluido quale principio ordinatore ed elemento unificante in grado di ricomporre le relazioni fra le parti disgregate del territorio.

**Andar per paesaggi** *Antonella Valentini*

Il sistema dei navigli o altre vie d'acqua riqualificate come 'vie verdi'; oppure i vecchi tracciati ferroviari riconvertiti a piste ciclabili e percorsi pedonali: sull'esempio delle coeve esperienze internazionali anche in Italia si osserva la realizzazione di progetti nei quali le greenways diventano l'opportunità per riscoprire 'vecchie' strutture che hanno connotato il paesaggio, come le linee fluviali o ferroviarie ormai dismesse, e l'occasione per la formazione di un 'nuovo' paesaggio.

**Http://paesaggio** *Claudia Cassatella*

Il paesaggio è un testo complesso e che va complessificandosi; ma anche la sensibilità e le forme di comprensione e apprezzamento del paesaggio si innovano, fino al riconoscimento di paesaggio dove

non c'era. Gli esempi sono nell'arte quanto nella cultura di massa.

**La straordinarietà del paesaggio** *Enrica Dall'Ara*

Se si indagano le origini dell'idea contemporanea di parco dei divertimenti e tematico, il percorso di ricerca incontra il giardino manierista, i pleasure gardens, le folies e i jardins spectacles, le esposizioni universali, gli amusement park americani, Disneyland. Luoghi ed eventi concepiti in compagini culturali diverse, ma costruiti con modalità analoghe: costruiti allo stesso tempo sia mediante modifica strutturale del territorio, sia mediante installazioni, spettacoli, elementi che non incidono il suolo ma vi si appoggiano effimeri, per creare una diversione dal paesaggio ordinario.

## ***Éupolis – Rivista critica di ecologia territoriale***

n° monografico «**IL PAESAGGIO RI-CONOSCIUTO**»

### ***Ri-Conoscimento: nuovi significati a “vecchie” strutture di paesaggio***

*Ri-scoprire le infrastrutture dismesse per una nuova conoscenza del paesaggio*

Antonella Valentini

E' dalla fine degli anni Novanta che in Europa la parola “greenway” è entrata nel linguaggio comune di chi si occupa di pianificazione e progettazione del paesaggio; in ritardo di una decina d'anni rispetto al contesto nord americano di origine<sup>1</sup>, in realtà evoca un concetto antico relativo alle modalità, sia funzionali che percettive, di connessione tra gli spazi verdi. Il termine è legato anche all'idea di una “via piacevole dal punto di vista ambientale”<sup>2</sup>, presentando evidenti affinità con organizzazioni territoriali di antica origine come i percorsi cerimoniali religiosi, ma soprattutto i boulevard francesi e le parkway americane, a testimonianza di come questo tema incida trasversalmente la storia urbana e non possa essere circoscritto in un ambito geografico limitato.

L'evoluzione del concetto stesso di spazio aperto ha però determinato mutamenti profondi nelle istanze contemporanee del progetto di greenway per cui se il boulevard ottocentesco rispondeva anche all'esigenza dei mezzi di trasporto nuovi e più ingombranti (la tranvia, l'automobile, eccetera), i percorsi pedonali in ambiti storici rispondono, oggi, ad un'indubbia politica di difesa dal traffico veicolare. E' invece interessante osservare la presenza di alcune invarianti nelle diverse realizzazioni susseguitesesi nel tempo, che potrebbero definire alcuni caratteri ricorrenti nel disegno dei “collegamenti verdi”, indipendentemente dal contesto storico di inserimento. E' proprio il caso dei boulevard ottocenteschi la cui storica riproposizione in luogo degli originari tracciati fortificati apre il campo al tema del recupero delle infrastrutture obsolete come occasione di ricollegamento tra tessuti urbani e paesistici interrotti, in modo non molto dissimile da come il recupero di una linea ferroviaria dismessa offra attualmente inusuali opportunità di progettazione.

Se si è comunque alla ricerca della paternità di questa idea, chiarificatrici le parole di Tom Turner: “Il termine “greenway” deriva dall'unione dei termini *greenbelt* e *parkway* [...]. “Parkway” è il termine più vecchio. Fu utilizzato per la prima volta da Frederick Law Olmsted per indicare il *collegamento* tra aree verdi pubbliche [...]. “Greenbelt” fu utilizzato per la prima volta da Ebenezer Howard per indicare una cintura di spazi verdi posti attorno ad una città”<sup>3</sup>.

Tutti gli autori esperti in materia sono concordi nell'eleggere Olmsted come padre putativo delle greenway - in qualità di inventore della parkway, letteralmente strada-parco, dalla quale più direttamente discendono - ma anche nel vedere affinità con un altro modello storico, quello della cintura verde. In realtà i principi che hanno portato all'affermarsi delle cinture verdi, in particolare in Gran Bretagna, sono completamente diversi da quelli che hanno condotto all'elaborazione delle greenways, non solo per il contesto culturale differente. Questi due modelli possono apparire addirittura in contrapposizione: le green belts nascono come elementi di separazione per limitare la crescita delle grandi conurbazioni e dividere la città dalla campagna, le greenways invece come strutture di connessione, per mettere in relazione varie parti del territorio. Ma esiste una forma di complementarità tra le due categorie progettuali e le greenways possono rappresentare non tanto

---

<sup>1</sup> Nel 1990 esce in America l'opera di Charles Little ed alcuni anni più tardi quella di Fabos e Ahern dell'Università del Massachusetts. Cfr. CHARLES E. LITTLE, *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore MD, 1990; JULIUS G. FABOS, JACK AHERN (editors), *Greenways. The beginning of an international movement*, Elsevier, Amsterdam 1995. In ambito europeo il dibattito cresce a partire dalla fine degli anni Novanta quando, nel 1998, si costituiscono a Namur, in Belgio, l'European Greenway Association (EGWA) e, a Milano, l'Associazione Italiana Greenways.

<sup>2</sup> Secondo la definizione di Turner. Cfr. TURNER TOM, *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, University Press, London 1990.

<sup>3</sup> TOM TURNER, “Greenways: theory and history”, conferenza Facoltà di Agraria, Università di Milano, 17 maggio 2001. [http://imiucca.csi.unimi.it/~agra/ingag/greenways/intervento\\_turner.htm](http://imiucca.csi.unimi.it/~agra/ingag/greenways/intervento_turner.htm)

un'evoluzione del modello di cintura verde ma un "modello evoluto", nel senso che, rispetto ad esse, rispondono meglio alle domande della società contemporanea anche coniugando le esigenze ecologiche a quelle ricreative. D'altronde questa complementarità era stata intravista dallo stesso Patrick Abercrombie, autore alla metà degli anni Quaranta della cintura verde di Londra, che scrive: "Tutte le singole forme di spazi aperti [*open space*] devono essere considerate come insieme e coordinate in un sistema di parchi intimamente connesso, in cui parkways lungo le strade esistenti e di nuova realizzazione formano i collegamenti fra i parchi più grandi. Gli spazi aperti esistenti all'interno della Contea e al di fuori sono già liberamente raggruppati in forma di cunei verdi; su questi è proposto di fondare il sistema dei parchi londinesi"<sup>4</sup>. Nella visione di Abercrombie dunque, è posta la massima attenzione all'interconnessione tra gli spazi - si parla di "...un facile collegamento di spazi aperti dal giardino al parco, dal parco alla parkway, dalla parkway al cuneo verde, dal cuneo verde alla cintura verde"<sup>5</sup> - in cui la cintura verde [*Green Belt*], nella sua forma circolare, è considerata parte integrante di un sistema dove i cunei verdi [*green wedges*] formati da aree libere non ancora costruite e da aree pubbliche costituiscono gli elementi indispensabili di connessione con il centro della città, mentre strade-parco [*parkways*] circolari collegano un cuneo all'altro.

"Greenway" è dunque l'attualizzazione di un concetto antico ed in quanto moderna categoria progettuale è in continua evoluzione; in particolare assume connotazioni differenti in ambito europeo rispetto a quello d'origine, anche se, ovviamente, esistono alcuni principi basilari condivisi. Le greenways si caratterizzano fundamentalmente per due aspetti: la configurazione spaziale lineare a cui è sotteso un tipo di fruizione dinamica del "verde" - inteso come sistema di parchi ed altri luoghi non esclusivamente pubblici - e la multifunzionalità, dalla funzione ecologica alla incentivazione delle attività ricreative, la connessione funzionale di luoghi e attrezzature, la riqualificazione di ambienti degradati, eccetera. Esse rappresentano, quindi, una tipologia innovativa della pianificazione e progettazione paesaggistica in grado di conciliare le istanze di conservazione e protezione delle risorse naturali con quelle di sviluppo e valorizzazione economica del territorio, forzando i confini del semplice recupero ecologico di specifici ambienti per costituire occasione di riqualificazione paesaggistica e di sviluppo sostenibile del territorio implementandone le potenzialità di sfruttamento turistico-ricreativo e valorizzando l'uso residenziale. Quest'ultimo aspetto è molto evidente nelle realizzazioni americane dove la riqualificazione ambientale diviene il mezzo attraverso il quale incentivare lo sviluppo delle attività terziarie e residenziali. Il *Riverwalk* del Chattanooga Greenway System nel Tennessee, ad esempio, è una greenway di due miglia di lunghezza (e costata cinque milioni di dollari) costituita da percorsi diversi che connettono varie attrezzature pubbliche, che ha suscitato l'interesse di molti imprenditori interessati a sviluppare programmi di sviluppo residenziale e commerciale lungo il suo corso.

Negli Stati Uniti il significato prevalente che viene attribuito al termine greenway è quello di una "area verde lineare multifunzionale". L'approccio americano al tema vede da un lato le greenway come ampi territori che si sviluppano linearmente lungo corsi d'acqua o valli e che comprendono al loro interno una rete di percorsi; dall'altro la greenway può coincidere con un percorso di interesse storico-culturale o, soprattutto, naturalistico visto che la valenza ambientale è fortemente sentita in ambito americano. Un esempio del primo tipo è il *Grand River Corridor* in Ontario, Canada, greenway che attraversa molteplici paesaggi - aree agricole, naturali, urbane - in funzione dei quali è progettata la destinazione d'uso degli spazi, localizzando attività ricreative come campi da golf, spazi pic-nic, aree campeggio e parchi attrezzati.

In Europa il termine si carica di connotazioni culturali del vecchio continente deviando dalle finalità pure di protezione della natura per abbracciare le esigenze di fruibilità antropica dei percorsi: mentre nel Nord America le greenways assumono spesso il significato di rete ecologica, in ambiente europeo esse sono fundamentalmente connesse all'idea di percorso.

---

<sup>4</sup> JOHN H. FORSHAW, PATRICK ABERCROMBIE, *County of London plan*, Macmillan, London 1944. La traduzione è dell'autrice.

<sup>5</sup> Ibidem.

Si insiste molto sul fatto che una greenway è un percorso interessante da percorrere, sottolineando che l'utilizzo del termine "green" associato a quello di percorso [way] non indica la presenza esclusiva della vegetazione ma l'esistenza di una via apprezzabile da molteplici punti di vista, sotto il profilo naturalistico, paesaggistico, culturale, storico: "In tal senso i percorsi pedonali protetti piacevoli dal punto di vista ambientale (ad esempio i percorsi nei centri storici) sono 'greenway' anche se non vegetati, mentre vie ciclabili adiacenti a strade dominate dal traffico motorizzato, anche se con vegetazione ma sgradevoli dal punto di vista ambientale, non sono da considerarsi percorsi verdi"<sup>6</sup>. Sia nell'accezione ricordata, di percorso piacevole, sia intendendole come vere e proprie "infrastrutture ... essenzialmente dedicate al traffico non motorizzato, su sede autonoma, come linee ferroviarie dismesse, percorsi pedonali e canali navigabili"<sup>7</sup>, le greenways si configurano come elementi in grado di fornire alla popolazione un tipo di una mobilità alternativa e complementare a quella tradizionale, sia su scala urbana che territoriale. Sfruttando le peculiarità morfologiche dei luoghi ed il sistema delle infrastrutture esistenti, dismesse od obsolete, le greenways rappresentano una risposta qualitativamente elevata alla domanda di "mobilità lenta", cioè a forme di spostamenti non motorizzati sia dettate da esigenze di collegamento casa-scuola-lavoro, sia finalizzate allo svago e al tempo libero.

### Foto 1 e 2

La creazione di una mobilità lenta è un imperativo sempre più diffuso nella contemporaneità: viviamo in una società veloce ed estremamente mutevole dove la ricerca della lentezza diventa un valore, come dimostrano le numerose manifestazioni inneggianti uno stile di vita *slow* (i.e. *slow-food*). Camminare lentamente permette di ri-conoscere il paesaggio, valorizzando le risorse naturali, culturali, storiche presenti ed anche i suoi valori estetici, recuperando il senso dell'identità dei luoghi ed incentivando la popolazione ad una maggiore responsabilità nei confronti dell'ambiente.

La grande potenzialità delle greenways, che in qualche modo ne rappresenta il fattore di successo, è determinata dal loro essere "ecologiche" (altro tema della contemporaneità), poiché non si produce un ulteriore consumo di risorse ma si valorizzano quelle già presenti nel territorio rurale, sfruttando fondamentalmente il sistema dei percorsi esistenti. La compenetrazione tra greenway e territorio rurale è sicuramente il fulcro della questione, determinante nel momento di effettuare scelte progettuali, poiché questo è un rapporto difficile, almeno nel contesto europeo dove manca, in effetti, la dimensione ed il carattere incontaminato dello spazio americano mentre è indubbia la compressione e lo sconfinamento dei percorsi di fruizione dei luoghi nelle aree produttive o le incompatibilità visive che conseguono a tale coesistenza. Nel paesaggio italiano, fortemente antropizzato dove spesso, in particolare nei territori di pianura, ogni più piccola area viene sfruttata ai fini agricoli, l'introduzione di un percorso fruibile dalla popolazione in mezzo alle aree produttive può generare attriti per problemi di delimitazioni tra attività diverse, tra luoghi destinati alla greenway e quelli destinati alla produzione, oltre provocare problemi di incompatibilità visiva attraversando un territorio non gestito "paesaggisticamente".

Come già sottolineato le greenways europee, pur intimamente legate all'idea di percorso, si contraddistinguono per la complessità che consegue al disegno degli elementi di connessione ed alla valorizzazione delle entità fisiche attraversate. Possiedono cioè dentro di sé un senso di fisicità, un concetto spaziale di luoghi ed elementi di connessione che devono essere progettati. Più che percorsi vengono chiamati "itinerari". Con questa definizione si tenta di superare un limite ben visibile in molte delle prime realizzazioni europee ed italiane, che scontano difficoltà di ordine culturale oltre che normativo, di far passare un concetto che, per quanto semplice (è un percorso!) innesca un complesso sistema di relazioni indispensabili a valorizzare e mettere in rete le risorse che la greenway attraversa.

---

<sup>6</sup> ALESSANDRO TOCCOLINI, *Il significato di percorso verde o greenway e le sue radici storiche*, in ALESSANDRO TOCCOLINI, NATALIA FUMAGALLI, GIULIO SENES, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Rimini 2004, p. 15.

<sup>7</sup> European Greenways Association, Statuto, art. 1.

La realizzazione di una greenway è infatti innanzitutto un progetto di uso e gestione delle risorse esistenti, incentrato sul riconoscimento delle peculiarità e delle diversità che sono presenti lungo il corso di un fiume o un antico tracciato stradale, e mira alla costituzione di un sistema di spazi aperti coinvolti in una complessa serie di relazioni funzionali e percettive. Se è possibile realizzare una greenway di un elevato livello qualitativo quando il paesaggio in cui essa si struttura presenta una buona qualità complessiva, agendo esclusivamente sul suo percorso e prevedendo adeguate misure di tutela ed organici interventi di segnalazione, informazione e valorizzazione, questo non avviene in paesaggi rurali di frangia metropolitana, semplificati dai processi di trasformazione agraria dove lo stesso paesaggio rurale è degradato e degradante, dove i corsi d'acqua o la rete della viabilità secondaria hanno subito modificazioni determinate dalla presenza di reti infrastrutturali sempre più dense e frange urbane caratterizzate da fenomeni di dispersione insediativa. Qui l'efficacia del progetto risulta determinata dalla possibilità di intervenire con opere di equipaggiamento vegetale che soffrono però di alcune limitazioni di ordine normativo, che in realtà tradiscono alcune ben più gravi limitazioni culturali. La possibilità di realizzare alberature con funzione di separazione visuale o di segmentazione delle vedute critiche lungo strade extraurbane risulta ridotta dalle indicazioni vincolanti del codice della strada (per quanto disposizioni su un tema importante come quello della sicurezza stradale), riducendo anche la più generale capacità di ricomporre e riequilibrare gli spazi del paesaggio rurale o agrario di pianura nella congestione delle aree periurbane. La possibilità di realizzare alberature lungo corsi d'acqua, soprattutto se questi risultano delimitati da rilevati arginali, è ridotta dal fatto che esigenze di sicurezza relative alla loro stabilità e conseguente efficienza idraulica, impediscono di fatto qualunque tipo di piantagione arborea ed arbustiva fino ad alcuni metri dal piede esterno dei rilevati stessi.

In un contesto dove sono forti le limitazioni normative appare dunque difficile, o forse semplicemente più lento (si sa, ogni innovazione richiede di essere metabolizzata), il passaggio – che è soprattutto di ordine culturale - da considerare la greenway un semplice percorso al progettargli, realizzarla e gestirla come sistema lineare complesso di spazi aperti, con significativi potenziali di conservazione e miglioramento dei caratteri paesistico-ambientali del territorio.

Proprio in relazione alla complessità del tema che travalica i confini della sola dimensione lineare del percorso, tra le difficoltà maggiori che il progetto di una greenway incontra nella sua realizzazione vi è il regime di proprietà delle aree, poiché non sempre è possibile che il percorso si sviluppi su aree pubbliche rendendo necessarie azioni coordinate pubblico-private ed introducendo modalità innovative di gestione. I sistemi urbani delle greenways delle città di Vancouver e di Victoria in Canada, ad esempio, interessano sia aree pubbliche che private con accordi per l'uso e diritto di passo. La situazione diventa ancora più difficile quando non solo le aree attraversate ma lo stesso percorso non è di proprietà pubblica, come avviene ad esempio per i sentieri lungo fiume dove spesso le proprietà private arrivano fino al corso d'acqua o come nel caso di antichi tracciati ferroviari abbandonati e riconvertiti in percorsi<sup>8</sup>.

I temi della connotazione funzionale e del collegamento dinamico consentono di introdurre un elemento aggiuntivo alle classificazioni tradizionalmente conosciute<sup>9</sup>: “greenways con funzione di ricostruzione dell'identità urbana o territoriale in contesti infrastrutturali obsoleti contraddistinti da decisi caratteri di cesura e condizionamento del tessuto”; è il caso delle linee ferroviarie, in ambito urbano o extraurbano, in corso di dismissione a seguito dei processi di revisione delle politiche sulla

---

<sup>8</sup> Per quanto riguarda il patrimonio ferroviario abbandonato, in Italia non esiste alcun programma per la sua riconversione in percorsi verdi; esistono però alcuni tentativi di riuso da parte di Amministrazioni locali, sebbene questi siano spesso resi difficili, o addirittura bloccati, dagli alti costi necessari per l'acquisto del sedime richiesti dalla società che gestisce il patrimonio delle Ferrovie dello Stato. La Regione Veneto nel 2000, ad esempio, ha deliberato l'acquisto di cinque linee locali dismesse, compreso caselli e stazioni, tra cui la Treviso-Ostiglia della quale sono stati comprati trentacinque chilometri sui centosedici totali e riconvertiti a percorso verde; la richiesta economica eccessiva per l'acquisto delle restanti tratte ha però bloccato il progetto generale.

<sup>9</sup> La classificazione di Little prevede: Greenways urbane situate lungo fiumi e canali; Greenways con funzione ricreativa; Corridoi naturali con significato ecologico; Itinerari storici e paesaggistici rilevanti; Sistema o rete di greenways. Cfr. CHARLES E. LITTLE, op. cit., 1990. Fabos distingue le greenways in tre tipologie in relazione al loro ruolo: Greenways con funzione ricreativa, Greenways con funzione ecologica, Greenways con funzione di conservare l'eredità storica e i valori culturali. Cfr. JULIUS G. FABOS, JACK AHERN (editors), op. cit., 1995.



mobilità o della viabilità declassata dalle opere di potenziamento della rete o, ancora, delle infrastrutture fluviali non più adatte a rispondere alle attuali esigenze di trasporto delle merci.

Il tema della riconversione dei tracciati infrastrutturali introduce caratteri di novità significativi nell'ambito disciplinare trattato, la cui singolarità emerge sia a scala vasta, dove i vantaggi offerti dal riuso e i benefici di carattere ecologico mitigano le problematiche legate alla proprietà dei tracciati, ma anche in ambito urbano dove il progetto, ad esempio delle ferrovie dismesse, interviene direttamente su uno dei vincoli storicamente ricorrenti nei processi di trasformazione della città moderna che privato, con l'abbandono, dell'autoreferenzialità, da limite autorevole diviene terra di nessuno.

### Foto 3, 4

L'ambito di intervento specifico in merito al recupero della linea ferroviaria, che possiamo chiamare con l'appellativo *green rails*, per le caratteristiche intrinseche e per le nuove relazioni in grado di attivare con l'esistente, diventa un tema progettuale di grande attualità.

Greenbelts e greenways presuppongono una relazione con il tessuto urbano che non ne modifica la natura: l'una circonda e tutela, l'altra connette introducendo, semmai, varietà nel paesaggio. La *green rails* interviene, invece, su un vincolo costituito e, negandone la sussistenza, contiene in sé la possibilità di scardinare gli effetti pluriennali della frattura aprendo allo sviluppo di nuove relazioni da governare. "La ferrovia dunque appartiene a quelle eterotopie più volte descritte da Foucault, in quanto essa «ha il potere di giustapporre in un solo luogo reale diversi spazi, diversi posizionamenti incompatibili tra loro», e il potere di compiere «una sorta di rottura assoluta con il tempo tradizionale»"<sup>10</sup>. Il recupero e la conversione dei tratti ferroviari abbandonati in "percorsi verdi" è favorito dalla loro separazione dalla rete stradale ordinaria che rende questi percorsi sicuri e lontani dalle fonti di inquinamento, mentre la presenza di lunghi tratti rettilinei con curve ad ampio raggio consente di godere di un'ampia visibilità e la pendenza regolare e generalmente molto modesta del tracciato garantisce una "circolazione dolce". La riconversione, per contro, è ostacolata dalla proprietà del sedime, che impone di acquistare il tracciato della vecchia linea o acquisire il diritto di utilizzarla per i propri scopi. La greenway è realizzata utilizzando la massicciata della linea ferroviaria non più attiva<sup>11</sup>, che consente di disporre di un punto d'osservazione privilegiato, o semplicemente ricalcando il sedime laddove i binari e le traversine sono state divelte oppure, se l'intervento dell'uomo ha cancellato del tutto il segno dell'infrastruttura, la continuità della greenway è ottenuta sfruttando altri sentieri rurali o strade a basso traffico veicolare.

Nel progetto di *green rails* non vi è prioritariamente difesa dell'ambiente naturale bensì restauro di una condizione paesistica precedente allo sviluppo dell'infrastruttura che, per effetto di quest'ultima, ha subito profondi condizionamenti e contraddittorie trasformazioni.

In ambito urbano il progetto si apre alle stimolanti ed innumerevoli occasioni di ridisegno urbano delle aree dove il tema della connessione supera i confini della relazione tra punti e si cimenta su questioni complesse della ricucitura di intere superfici segnate dall'isolamento reciproco. Ancor più "l'infrastruttura verde" può incidere sull'immagine della città e questa volta come elemento di riqualificazione dei "bordi" urbani (o degli affacci secondari sui vecchi tracciati) per cui le opere di restauro si connotano per la possibile ricerca di una nuova leggibilità del tessuto urbano di limite.

Se nel paesaggio urbano non si recupera la sintassi originaria dell'infrastruttura ma il suo negativo, cioè la cesura creata nel tessuto storico, innescando significativi processi di trasformazione dello stesso che trova così occasioni di relazioni reciproche prima negate, nel "territorio aperto" il tracciato mantiene inalterata l'originaria costruzione sintattica di elemento lineare di collegamento tra luoghi che nella propria rigidità d'impianto, oramai assimilata dal paesaggio, ritrova una

<sup>10</sup> MARCO NAVARRA, *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria, 2002, p. 14.

<sup>11</sup> In genere le strade ferrate riutilizzate appartengono a tratti che, inaugurati agli inizi del XX secolo, sono stati dismessi intorno agli anni Sessanta perché sostituiti da linee più veloci o da altre modalità di trasporto. Tra i progetti si citano quello che coinvolge l'ex ferrovia della Val Brembana e quella della valle Staffora in Lombardia, oppure la *greenways* della ferrovia della val di Fiemme o quella delle Dolomiti in Trentino Alto Adige.

coerenza altrimenti insostenibile. Il progetto, solidamente basato su una direttrice che costituisce già un elemento del paesaggio, può limitarsi ad agire su un livello di trasformazione discreta costituito da azioni di semplice ripristino funzionale delle architetture di servizio (case cantoniere, stazioni, eccetera), introducendo però un significativo contributo di novità, quello di recuperare un tracciato di attraversamento invasivo del paesaggio in un'esperienza piacevole di fruizione dello stesso.

Accanto al recupero delle infrastrutture ferroviarie anche la creazione di "greenways d'acqua" è, ancora una volta, un progetto di riuso delle risorse esistenti: gli argini dei fiumi, le strade alzaie dei canali, le sponde dei navigli rappresentano una trama connettiva utilizzabile per la creazione di un sistema di percorsi pedonali e ciclabili completamente separato dalla viabilità ordinaria, con un costo contenuto e a basso impatto. Sviluppando infatti l'itinerario generalmente su percorsi inerbiti esistenti che fiancheggiano le vie d'acqua, senza modificarne la loro natura, si garantisce con minima spesa la sostenibilità economica del progetto.

Il riuso di infrastrutture come i navigli che hanno perduto la loro funzione originaria di vie di comunicazione<sup>12</sup> permette di restituire loro nuova vitalità realizzando una vera e propria trama territoriale. In Lombardia, ad esempio, sfruttando le alzaie a servizio di canali e navigli con i quali si è da secoli irrigata la fertile pianura di Crema e Cremona, è stata realizzata una rete di piste ciclo-pedonali che collega tre aree protette regionali - i parchi dell'Adda, del Serio e dell'Oglio. Tali progetti promuovono un uso di mezzi e modi eco-compatibili che consentono, accanto al recupero della stessa infrastruttura, di salvaguardare il paesaggio agrario, valorizzandone le risorse agro-ambientali e naturalistiche e sviluppando forme di fruizione ricreative e turistiche, e contemporaneamente di sostenere le attività agricole migliorandone la compatibilità.

Il progetto di recupero di antiche strutture lineari *del* paesaggio (e *nel* paesaggio) diventa un motivo di stimolo e un elemento di suggestione per riscoprire, con l'occhio del "viaggiatore", luoghi dimenticati o attribuire nuovi significati a paesaggi noti.

#### Bibliografia essenziale

- ANGRILLI MASSIMO, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pp. 92-97.
- ANGRILLI MASSIMO, *Reti verde urbane*, Quaderni del Dipartimento di Architettura e Urbanistica di Pescara, 13, Palombi editore, Roma 2002.
- European Greenways Association, *The European Greenways Good Practice Guide*, 1999.
- FABOS J. G. E AHERN J., editors, *Greenways. The beginning of an international movement*, Elsevier, Amsterdam 1995.
- FUMAGALLI N. E TOCCOLINI A., "Il sistema delle greenways" in Toccolini A., *Piano e progetto di area verde*, Maggioli, Rimini 2002.
- Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003.
- LITTLE C. E., *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore (MD) 1990.
- MATERNINI G. E PEZZAGNO M., *Le caratteristiche funzionali delle greenways: un primo approccio metodologico*, 2° Convegno Europeo Greenways, Milano 22 ottobre 1999. Atti del convegno sul sito [www.greenways.it](http://www.greenways.it).
- NAVARRA M., *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria 2002.
- TOCCOLINI A. et alii, "Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale", *Quaderni I Georgofili*, 1/2000, Firenze 2001.
- TOCCOLINI A., FUMAGALLI N., *Il sistema delle greenways* in TOCCOLINI A., *Piano e progetto di area verde*, Maggioli, Rimini 2002.
- TOCCOLINI A., FUMAGALLI N. E SENES G., *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Rimini 2004.
- TUNER T., *Greenways and otherways*, in *City as landscape*, Spons., London 1986.
- TURNER TOM, *Greenways, blueways, skyways and other ways to a better London*, "Landscape and Urban Planning", 33, 1995, pp. 269-282
- Università degli Studi di Brescia, Università degli Studi di Milano, X Conferenza Internazionale, *Vivere e Camminare in Città. Mobilità non motorizzata e risorse territoriali*, 12-13 giugno 2003, cd-rom consegnato alla conferenza contenente i papers presentati.

---

<sup>12</sup> I navigli erano utilizzati per il trasporto di materiali e merci. Il ruolo come vie di comunicazione dei navigli milanesi, ad esempio, divenne secondario nell'Ottocento, con l'affermarsi del trasporto su ferro, fino ad essere declassati al solo uso irriguo agli inizi del Novecento.