

## METTERE IN RETE LE RISORSE: LE GREENWAY QUALI STRUMENTI PER IL PROGETTO DEL PAESAGGIO PERIURBANO

Antonella Valentini\*

### *Summary*

Green Net is become a recurrent subject in the European landscape planning and designing during the last decade. Greenway, as project category defined in the USA and Canada in the Eighties but coming from the ecological planning experiences, seems to be much interesting. As ecological networks are formed by nodes (core areas) and connecting structure (ecological corridors), greenways are formed by single elements – natural and cultural resources – and linking linear elements – rivers and different types of ways – along which the theme is structured. Greenways are linear systems of green spaces that, using infrastructure not in used or less used (paths along rivers, rail paths, rural paths) are able to reach a double aim: the conservation of landscape resources and the exploitation of recreational uses.

### *Key-words*

Greenway, green net, green ways, periurban landscape, natural and cultural resources.

### *Abstract*

Le reti verdi sono diventate un tema ricorrente nella progettazione e pianificazione paesaggistica europea nell'ultimo decennio. Le greenway, categoria progettuale definita negli anni Ottanta nel Nord America ma derivante dalle precedenti esperienze di pianificazione ecologica, hanno suscitato un particolare interesse. Come le reti ecologiche sono costituite da nodi (core areas) e strutture di connessione (ecological corridors), così anche le greenway risultano composte da elementi puntiformi - le risorse naturali e culturali del paesaggio – ed elementi lineari di collegamento, come corsi d'acqua e varie tipologie di percorsi lungo i quali si strutturano i temi della narrazione dell'itinerario. Le greenway si configurano infatti come sistemi lineari di spazi verdi che, utilizzando infrastrutture dismesse o obsolete (strade alzaie dei canali, strade rurali, ferrovie dismesse, eccetera), consentono di raggiungere un duplice obiettivo: la salvaguardia delle risorse paesaggistiche e la loro valorizzazione ai fini ricreativi.

### *Parole chiave*

Greenway, reti verdi, percorsi verdi, paesaggio periurbano, risorse naturali e culturali.

\* Dottore di Ricerca in Progettazione paesistica, Università di Firenze.

## PREMESSA

Parlare di reti nelle discipline territoriali è diventato oggi quasi una moda, sebbene persista ancora, nonostante gli studi e le pubblicazioni, una certa confusione forse legata all'ambiguità di fondo nell'utilizzazione di determinati termini: reti verdi, reti paesistiche, greenway e reti ecologiche. Se il *connettere* è indiscutibilmente il filo conduttore che lega le varie esperienze, se c'è condivisione sulla necessità di affrontare la progettazione degli spazi aperti urbani ed extraurbani in un'ottica di sistema e sulla opportunità di considerare le reti come strutture portanti dell'organizzazione territoriale contemporanea, le differenze si articolano nell'attribuire valenze specifiche al concetto di rete.

La definizione di 'rete verde' è generica, cioè omnicomprensiva, spesso legata ad una considerazione del verde quale infrastruttura urbana al pari delle altre opere pubbliche<sup>1</sup>; greenway e reti ecologiche si caratterizzano per il taglio prettamente tematico, le prime quali sistemi di verde lineari finalizzati alla valorizzazione e fruizione umana delle risorse naturali e culturali del paesaggio, le seconde come sistemi di aree, non esclusivamente protette, volte a garantire la continuità del sistema ecologico<sup>2</sup>. L'uso dell'aggettivo 'paesistica' sposta l'interesse della rete dalla continuità prettamente ambientale (volta principalmente a favorire gli spostamenti della fauna e della flora), al recupero di condizioni di frammentazione derivante da processi di trasformazione spaziale che hanno effetti significativi sull'articolazione morfologica del paesaggio e sui gradi della permanenza storica<sup>3</sup>.

Proporre il progetto di una rete nel paesaggio significa comunque operare su livelli diversi ed attribuire al sistema una molteplicità di ruoli, talvolta compresenti, talvolta esclusivi: una funzione strutturale, in grado di orientare le trasformazioni insediative; una funzione ecologica, finalizzata al recupero del sistema ambientale (riduzione dell'inquinamento dell'aria e dell'acqua, miglioramento delle condizioni microclimatiche, mitigazione degli impatti delle attività umane, eccetera); una funzione relazionale, nel senso di incentivare il collegamento delle risorse e l'uso di forme di mobilità alternative.

Il disegno delle reti, pertanto, riveste nel progetto contemporaneo un peso determinante, assumendo principalmente valenze strategiche per la riqualificazione sia dei tessuti urbani che periurbani, con contributi significativi anche in ambito rurale e seminaturale.

Il riferimento alla rete quale strumento di strutturazione della città non è nuovo; può essere rintracciato negli anni Venti del XX secolo ed in particolare in Fritz Schumacher nel cui Piano per Colonia il sistema degli spazi verdi è struttura portante – funzionale come il sistema arterioso nel corpo umano – dell'espansione urbana. L'opera di Schumacher, così come le coeve esperienze di Schmidt nel bacino della Ruhr, sono legate a una concezione della città come un organismo: "Schumacher, riferendosi a Colonia, così scrive: «sotto l'aspetto igienico, pare evidentemente necessario considerare anche le aree verdi in senso proprio come un sistema di arterie, percorso da un flusso continuo. Occorre creare un sistema di parchi e specchi d'acqua che in una rete ininterrotta di canali e arterie inondi d'aria l'opera di pietra degli uomini [...]. La generazione che ci ha preceduto ha finora

---

<sup>1</sup> Il tema delle reti verdi è affrontato ad esempio da Massimo Angrilli che, a proposito dell'utilizzo del termine in relazione a quello di rete ecologica, scrive: "si ritiene più appropriato parlare di reti verdi in quanto ciò consente di aprire ad una pluralità di dimensioni, da quelle ecologiche a quelle paesaggistiche, che qualificano le reti verdi come reti polivalenti". MASSIMO ANGRILLI, *Reti verdi urbane*, q/DART Dottorato/13, Palombi Editore, Pescara 2002, pag. 18.

<sup>2</sup> Sul tema delle reti ecologiche i contributi scientifici sono numerosi; si veda in particolare LUIGI BOITANI, ALESSANDRA FALCUCCI, LUIGI MAIORANO, ALESSANDRO MONTEMAGGIORI, *Rete Ecologica Nazionale. Il ruolo delle Aree Protette nella Conservazione dei Vertebrati*, Università di Roma "La Sapienza", Ministero dell'ambiente e tutela del territorio, Istituto di ecologia applicata, Roma 2002; ROBERTA ANGELINI, ARIANNA ARADIS, PIERGIOGIO BELLAGAMBA e altri, *Pianificazione e reti ecologiche. Planeco-Planning in ecological network*, Gangemi, Roma 2003.

<sup>3</sup> Sul tema della frammentazione paesistica si veda: GABRIELE PAOLINELLI, *Dalla frammentazione ambientale alla frammentazione paesistica - Elementi generali di un metodo - La frammentazione paesistica reale. Condizioni di stato*, in GIANCARLO GALAN e altri, *Frammentazione paesistica: permanenze e interferenze nel territorio di Conegliano. Progetto INTERREG IIIC L.O.T.O. (Landscape Opportunities for Territorial Organization - Leader Regione Lombardia)*, Regione Veneto, Venezia 2005, pagg. 89-96.

trattato le zone verdi presenti nell'organismo della città come macchia isolata e non come arteria»<sup>4</sup>. Il pensiero di Fritz Schumacher esercita una notevole influenza sugli urbanisti suoi contemporanei, ma la metafora del corpo umano è tuttora utilizzata per sottolineare l'importanza del verde quale struttura vitale per l'organismo della città.

Il paradigma della reticolarità è infatti un elemento persistente nella cultura urbana ed è sicuramente a Olmsted che la cultura paesaggistica è debitrice di una impostazione sistemica nella progettazione del verde. L'approccio progettuale di Olmsted è teso ad organizzare un sistema organico e gerarchizzato di spazi pubblici (di diversa dimensione, carattere, funzione) a scala urbana e metropolitana, consapevole che ogni municipalità debba agire secondo criteri ed obiettivi comuni per valorizzare tutte le risorse esistenti nel territorio. Ne è un esempio Ocean Parkway a New York che permette il collegamento dell'area urbana con la costa oceanica al fine di coinvolgere le zone turistiche quali risorsa aggiuntiva nel sistema. Le parkway rappresentano infatti le estensioni dei singoli parchi nella trama della città, con un obiettivo non secondario di preparare lo stato d'animo del visitatore ad affrontare la particolare esperienza di passare da un ambiente urbano ad uno con un carattere più naturale. Esse rivestono, però, soprattutto un valore strutturante, costituendo gli elementi ordinatori dello sviluppo urbano delle città americane della seconda metà dell'Ottocento prefigurate da Olmsted e i suoi allievi<sup>5</sup>.

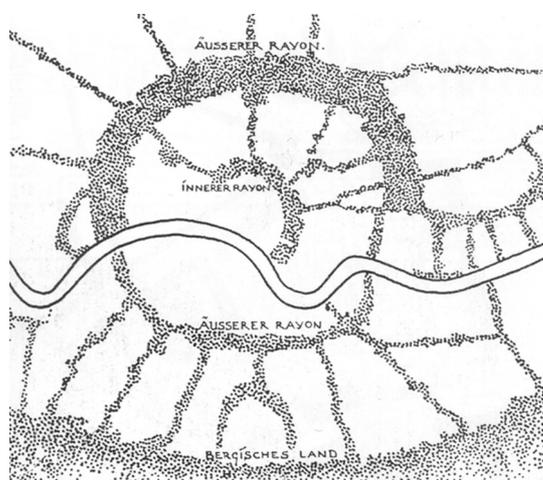


Figura 1. Il sistema del verde proposto da Fritz Schumacher per Colonia negli anni Venti, dove un anello di un chilometro di profondità sulla cinta delle fortificazioni esterne è collegato sia alle riserve boschive comprensoriali sia alla città attraverso corridoi di verde.

Figura 2. Il *Park System* progettato, a partire dal 1868, da Olmsted a Buffalo.

Considerando la struttura attuale del territorio, collegare le risorse naturali o culturali qui presenti assume un significato importante nella pianificazione e progettazione paesaggistica contemporanea, soprattutto nei territori di margine urbano. In questi paesaggi, infatti, le recenti modalità insediative hanno prodotto cambiamenti di tali profondità che la tradizionale contrapposizione città-campagna non appare più utile a descriverli, non solamente per la loro crescente antropizzazione, quanto per la contrazione del rapporto spazio-tempo e la conseguente pervasività della cultura urbana<sup>6</sup>. Vedere il paesaggio periurbano in relazione al

<sup>4</sup> FRITZ SCHUMACHER, ARNTZ WILHELM, *Köln. Entwicklungsfragen einer Gross-Stadt*, Callwey, München 1923, pag. 11, cit. in URSULA VON PETZ, *Le ragioni di una tradizione*, in ANTONIO LONGO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pag. 127.

<sup>5</sup> Olmsted realizza un complesso organico di parchi e parkways a scala metropolitana sia a Buffalo che a Boston; nella capitale del Massachusetts prosegue il suo allievo Charles Eliot, sebbene solo per pochi anni a causa della sua morte prematura, mentre a Minneapolis lavora William Shaler Cleveland. Alla fine del XIX secolo molte altre città americane applicano il modello: Chicago, Denver, Portland, Kansas City, Washington, Cleveland, Dallas, Indianapolis, Atlanta, Cincinnati, per citarne alcune.

<sup>6</sup> Cfr. ANDRÉ CORBOZ, *Il territorio come palinsesto*, in ANDRÉ CORBOZ, *Ordine sparso. Saggi sull'arte, il metodo, la città e il territorio*, a cura di Paola Viganò, Franco Angeli, Milano 1998.

sintagma città-campagna appare dunque riduttivo perché tale visione dualistica comporta un approccio statico al problema che non tiene conto della dinamicità, velocità e profondità delle trasformazioni avvenute ed in itinere. A causa proprio del modificarsi della struttura dei territori periurbani in seguito alla diffusione reticolare degli insediamenti, anche parlare di tali paesaggi in funzione dell'antitesi tra città diffusa e città compatta può condurre parimenti a fare considerazioni errate.

La ricerca di strategie non ricadenti nelle logiche urbano-centriche di valorizzazione dei paesaggi periurbani trova, per Roberto Gambino, un riferimento importante proprio nel riconoscere la struttura reticolare del territorio dalla quale discende che *mettere in rete le risorse* diventa obiettivo prioritario.

Non si tratta infatti di individuare nuovi modelli astratti di intervento nel territorio ma sperimentare nuove modalità di tutela e di gestione delle aree di frangia, non ignorando i profondi cambiamenti avvenuti, e tuttora in corso, che hanno portato alla perdita della centralità urbana e ad una organizzazione territoriale reticolare. Ogni azione progettuale dovrebbe essere guidata dalla consapevolezza che “le nuove forme dell'urbano stanno cambiando in profondità le radici dell'identità e le prospettive della territorialità umana intercettando spesso traumaticamente e riaprendo i processi di significazione che i paesaggi storici hanno continuamente espresso”<sup>7</sup>. Se prima esisteva una corrispondenza tra segni naturali e antropici, oggi “l'azione antropica sembra sommergere o escludere ogni condizione naturale, sembra libera di esprimersi come e dove la conducono i suoi interessi contingenti, legati alle grandi organizzazioni territoriali, che escludono ogni legame con i luoghi fisici, talché l'uomo si direbbe incamminato verso l'atopia, verso un mondo senza luoghi, senza legami topografici”<sup>8</sup>.

Connettere significa *strutturare* il paesaggio, dargli cioè una struttura come è sempre avvenuto nella città ‘centrale’ con le strade, le piazze, le mura. La strategia di valorizzazione può avvenire attraverso l'applicazione di modelli progettuali diversi – come ad esempio la cintura verde, i cunei verdi o le greenway – configurando sistemi equilibrati di risorse e consentendo di integrare in una visione complessiva coordinata una serie di episodi, ciascuno con le proprie regole e la propria storia, configurandosi contemporaneamente come *elementi regolatori* della molteplicità delle preesistenze ed *elementi innovatori* nella struttura del paesaggio.

#### PROGETTARE GREENWAY PER METTERE IN RETE LE RISORSE

Sebbene discendano da altre più antiche categorie di organizzazione territoriale legate a modalità di percezione dinamiche degli spazi verdi, come i boulevard o le parkway, le greenway rappresentano una tipologia innovativa, potenzialmente in grado di coniugare esigenze ecologiche e ricreative. Una greenway è un sistema di spazi verdi, non esclusivamente pubblici, che si sviluppa linearmente lungo elementi come corsi d'acqua e percorsi, stradali e ferroviari in disuso, collegando risorse di diverso tipo. Se la connessione funzionale di luoghi e attrezzature accomuna questa tipologia alle precedenti, essa si distingue fondamentalmente per la multifunzionalità degli obiettivi che si pone: dalla conservazione e protezione delle risorse naturali, alla riqualificazione di ambienti degradati, all'incentivazione delle attività turistiche e ricreative, alla creazione di un sistema di percorsi, eccetera. Una greenway si presenta dunque come strumento progettuale attraverso cui poter conciliare le istanze di salvaguardia delle risorse naturali con quelle di sviluppo e valorizzazione economica del territorio. Quest'ultimo aspetto è molto evidente nelle realizzazioni americane, contesto nel quale il termine entra in uso alla fine degli anni Ottanta, dove ad esempio la riqualificazione ambientale dei corsi d'acqua, attraverso il

---

<sup>7</sup> ROBERTO GAMBINO, *Oltre la insostenibile periferia*, in ROBERTO CAMAGNI (a cura di), *La pianificazione sostenibile delle aree periurbane*, Il Mulino, Bologna 1999, pag. 181.

<sup>8</sup> EUGENIO TURRI, *Il paesaggio e il silenzio*, Marsilio, Venezia 2004, pag. 135.

modello della greenway, diviene il mezzo attraverso cui incentivare lo sviluppo delle attività terziarie e residenziali.

L'approccio americano al tema vede da un lato le greenway come ampi territori che si sviluppano lungo corsi d'acqua o valli e che comprendono al loro interno una rete di percorsi; dall'altro la greenway può coincidere con uno specifico percorso di interesse storico-culturale o, soprattutto, naturalistico visto il carattere incontaminato di molti paesaggi americani<sup>9</sup>.

Il contesto culturale di origine è quello delle ricerche e delle esperienze di pianificazione ecologica che sono state condotte, a partire da Olmsted, negli Stati Uniti durante il XX secolo ed in particolare negli anni Sessanta da parte di G. Angus Hills, Philip Lewis, Ian McHarg e, attualmente, da Julius Gy. Fabos, John T. Lyle, Carl Steinitz e Frederick Steiner.

Tra le esperienze dalle quali il concetto si sviluppa è particolarmente interessante lo studio condotto negli anni Sessanta da Lewis sul paesaggio del Wisconsin allo scopo di tutelare e orientare all'utilizzo ricreativo il territorio rurale<sup>10</sup>. Utilizzando un metodo di analisi e sovrapposizione di carte tematiche, sono individuati *environmental corridors*, costituiti da strette valli di torrenti, crinali di montagna, corsi d'acqua e lagune che collegano luoghi di pregio naturale, finalizzati alla creazione di una rete a livello statale di greenway (sebbene Lewis non usi questo termine, i *corridors* corrispondono effettivamente a quanto adesso viene chiamato greenway) e di spazi verdi. L'importanza del progetto di Lewis risiede anche nella metodologia di lavoro che si fonda sul censimento di tutte le risorse naturali e culturali impegnabili nella proposta d'uso ricreativo al fine di realizzare sistemi lineari in grado di connettere gli sviluppi residenziali, innalzare il valore economico delle aree e avere un ruolo nel controllo dell'inquinamento, la protezione degli acquiferi e la difesa dalle inondazioni. Su questo sistema di corridoi - *Wisconsin Heritage Trail* - la cui duplice funzione di collegamento e di tutela ecologica è sostenuta economicamente dall'aumento di rendita dei terreni conseguente alla valorizzazione del contesto di inserimento, si fonda la pianificazione degli spazi ricreativi dello Stato del Wisconsin.

Le recenti esperienze di progettazione e realizzazione americane e canadesi di greenway hanno assunto, nei pochi anni di sperimentazione pratica, un valore esemplare sia in contesti urbani sia, soprattutto, in ambito extraurbano. Il progetto di *Chattanooga Greenway System* a Chattanooga nel Tennessee (USA) riguarda una rete costituita da sei *greenway* per uno sviluppo complessivo di settantacinque miglia a collegamento di quartieri residenziali, parchi e attrezzature pubbliche della città di Chattanooga. La spina centrale del sistema è la *Tennessee Riverpark Greenway* progettata per una lunghezza di venti miglia lungo il corso del fiume Tennessee, il cui fulcro è un luogo di grande valore storico: l'approdo sul fiume delle tribù Cherokees. Qui si è sviluppato il primo nucleo dell'insediamento ma in seguito sono state costruite fabbriche e fonderie che per molti anni hanno interrotto il rapporto tra la città e il fiume. La greenway diventa un'opportunità per ripristinare questa relazione interrotta e per ristabilire l'equilibrio ecologico del luogo, oltre che il mezzo attraverso il quale incentivare lo sviluppo delle attività terziarie e residenziali.

---

<sup>9</sup> Le prime definizioni e articolazioni tipologiche delle *greenway* si datano agli inizi degli anni Novanta. 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.

<sup>10</sup> PHILIP LEWIS, *Recreation in Wisconsin*, Department of Resources Development, State of Wisconsin 1963.

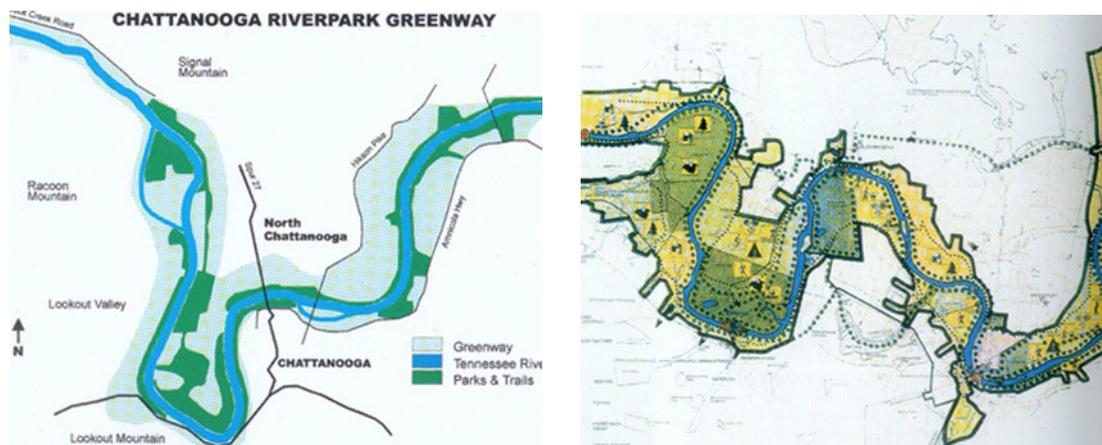


Figure 3, 4. Progetti nord-americani di greenway: Chattanooga Greenway System (Tennessee) e Grand River Corridor (Canada).

Molto più articolato e complesso il progetto del *Grand River Corridor* che coinvolge cinque città nella regione dell'Ontario in Canada. La greenway attraversa paesaggi diversi – aree agricole, naturali, urbane – in funzione dei quali è progettata la destinazione d'uso degli spazi, prevedendo attività ricreative come campi da golf, spazi pic-nic, aree campeggio e parchi attrezzati, mentre percorsi accessibili a piedi, in bicicletta o a cavallo, sono localizzati lungo il corso del fiume in diretto collegamento con i percorsi urbani.

Nel Nord America, dunque, la greenway è principalmente concepita come un “sistema lineare di spazi verdi”, la cui funzione ecologica è generalmente predominante, prendendo spesso il significato di vera e propria rete ecologica.

Quando, alla fine degli anni Novanta, il termine entra in uso anche in Europa, viene adattato al carattere proprio dei paesaggi del Vecchio Continente, fortemente e storicamente antropizzati, perdendo in parte l'accezione ecologica ed assumendo generalmente valore di sistema finalizzato alla fruizione umana delle risorse.

Nell'interpretazione data da Tom Turner, una greenway è una “via piacevole dal punto di vista ambientale”<sup>11</sup> ed in quanto percorso interessante da percorrere non è necessariamente immerso nel verde. Questo è uno degli aspetti che contraddistinguono la greenway europea. La parola verde [*green*], infatti, associata a quella di percorso [*way*] non indica la presenza esclusiva della vegetazione ma l'esistenza di una via apprezzabile da molteplici punti di vista, quali 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>12</sup>.

In ambito europeo viene amplificato il carattere di elemento di connessione proprio delle greenway; ciò è evidente nella stessa definizione data dall'European Greenways Association (E.G.W.A.), associazione costituitasi in Belgio nel 1998, i cui obiettivi principali sono individuati in: “l'inventario, l'informazione, la promozione delle infrastrutture chiamate Vias Verdes, Voies Lentes o Greenways essenzialmente dedicate al traffico non motorizzato, su sede autonoma, come linee ferroviarie dismesse, percorsi pedonali e canali navigabili”<sup>13</sup>.

<sup>11</sup> Cfr. TOM TURNER, *Landscape Planning and Environmental Impact Design*, University Press, London 1990.

<sup>12</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, pag. 15.

<sup>13</sup> European Greenways Association., *Statuto*, art. 1. Tra i campi applicativi sono indicati i seguenti impegni:

- contribuire alla conservazione delle vecchie infrastrutture;
- incoraggiare l'uso di mezzi di trasporto non motorizzato;
- promuovere, coordinare lo scambio di esperienze e informazioni tra Associazioni e Enti locali e nazionali;
- informare Associazioni e Enti su come sviluppare queste risorse;

Ancora il termine *infrastruttura* ricorre nella declinazione italiana del concetto che attribuisce alle greenway il ruolo di percorsi adatti alla mobilità alternativa in ambiti di valore storico, paesaggistico, naturalistico e ricreativo<sup>14</sup>.

In realtà la definizione di greenway quale percorso, pur essendo questi due concetti strettamente legati, è spesso posta in discussione essendo evidente la semplificazione di tale equivalenza. La creazione di una greenway si appoggia sulla presenza di una infrastruttura stradale, fluviale o ferroviaria utilizzabile ai fini preposti - dalle strade campestri, alle alzaie dei canali, alle linee ferroviarie dismesse - ma si contraddistingue per la complessità che consegue al disegno degli elementi di connessione e alla valorizzazione delle entità fisiche attraversate; possiede cioè dentro di sé un senso di fisicità, un concetto spaziale di luoghi ed elementi di connessione che devono essere progettati. Più che percorso, infatti, viene spesso definito *itinerario*, un filo che unisce luoghi storici, aree naturali ed anche insediamenti.

La greenway europea è una *infra-struttura* da percorrere, la cui eredità culturale si può addirittura far risalire ai tradizionali viaggi che i giovani membri dell'aristocrazia e borghesia europea settecentesca affrontavano a scopo formativo (Grand Tour), ereditando da questi il valore esperenziale dell'itinerario quale momento di crescita culturale e di conoscenza di ambienti e paesaggi diversi<sup>15</sup>.

L'Associazione Italiana Greenway nella definizione di categoria rende esplicita la complessità del concetto di greenway quale "sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ecologico, ricreativo, storico, culturale..."<sup>16</sup>, attraverso cui dunque perseguire molteplici obiettivi. Sfruttando le peculiarità morfologiche dei luoghi ed il sistema delle infrastrutture esistenti, dismesse od obsolete, le greenway rappresentano una risposta qualitativamente elevata alla domanda di 'mobilità lenta', sia su scala urbana che territoriale, cioè a forme di spostamenti non motorizzati sia dettate da esigenze di collegamento casa-scuola-lavoro, sia finalizzate allo svago e al tempo libero.

Configurandosi quale tipologia in grado di fornire alla popolazione un tipo di mobilità alternativa e complementare a quella tradizionale, le greenway assumono un rilevante significato nel panorama europeo. Costituire, infatti, "...un sistema di itinerari verdi significa realizzare una rete di percorsi accessibile ad ognuno così come oggi avviene per la viabilità ordinaria. Tale realizzazione permette di recuperare il paesaggio, valorizzando le risorse naturali e culturali e i valori estetici del territorio e inducendo la popolazione ad una maggiore responsabilità nei confronti dell'ambiente. Inoltre, tali percorsi, aiutando a comprendere come il territorio sia stato costruito attraverso il tempo, recuperano il senso dell'identità dei luoghi"<sup>17</sup>.

La grande potenzialità delle greenway è data proprio dal loro essere *ecologiche*, richiedendo un minimo di interventi per rendere fruibile l'itinerario e godibile la percezione del

---

- collaborare con Enti europei per supportare le politiche ambientali, di sviluppo, sociali e occupazionali.

<sup>14</sup> La classificazione proposta da Giulio Maternini e Michèle Pezzagno dell'Università di Brescia prevede otto tipologie, distinte in urbane ed extraurbane e fondate fondamentalmente sulla classificazione della rete viaria del Nuovo Codice della Strada: *greenways* extraurbane principali, *greenways* extraurbane secondarie, *greenways* extraurbane dedicate, *greenways* urbane di scorrimento, *greenways* urbane inter-quartiere, *greenways* urbane di quartiere, *greenways* urbane locali, *greenways* urbane dedicate. GIULIO MATERNINI, MICHÈLE PEZZAGNO, *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)

<sup>15</sup> Cfr. ALESSANDRO TOCCOLINI, *Introduzioni. Greenways e vie verdi*, in Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003, pagg. 6-13.

<sup>16</sup> Statuto dell'Associazione Italiana Greenways, art. 1.

<sup>17</sup> *Carta di Firenze*, art. 2. Al termine di una giornata di studio promossa dall'Accademia dei Georgofili è stata sottoscritta una dichiarazione in cui sono individuate alcune azioni per la realizzazione di un sistema di *greenway*: la salvaguardia dei percorsi esistenti attraverso interventi legislativi mirati al recupero della viabilità rurale minore; il censimento della rete infrastrutturale; il coordinamento delle iniziative a livello nazionale e europeo; la definizione di norme e procedure per la realizzazione dei percorsi; la diffusione e l'informazione. Cfr. Accademia dei Georgofili, *Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale*, "Quaderni I Georgofili", 1/2000, Firenze 2001, pagg. 113-114.

paesaggio attraversato, utilizzando il sistema dei percorsi esistenti e valorizzando le risorse già presenti nel territorio rurale.

La rete irrigua si mostra particolarmente adatta, con le sue alte arginature che diventano luoghi privilegiati dai quali osservare il paesaggio, soprattutto quando la morfologia pianeggiante non offre altri elementi emergenti, per la creazione di greenway; si viene così a realizzare un sistema di percorsi ciclo-pedonali completamente separato dalla viabilità ordinaria, con un costo contenuto e a basso impatto. Tali progetti, promuovendo un uso di mezzi e modi eco-compatibili, consentono di salvaguardare il paesaggio agrario, di valorizzare le risorse agro-ambientali e naturalistiche, di sviluppare forme di fruizione ricreative e turistiche e, nel contempo, danno la possibilità di sostenere le attività agricole migliorandone la compatibilità.

Il rapporto tra greenway e territorio rurale è in realtà l'elemento chiave della concreta realizzabilità dei progetti. Nel paesaggio agrario le greenway trovano il substrato ideale su cui svilupparsi; qui si rintracciano i percorsi da riscoprire, le risorse da valorizzare, i luoghi di vita delle popolazioni da connettere. Esse possono diventare strumenti per una nuova organizzazione del territorio rurale in quanto, attraverso l'integrazione tra l'obiettivo di valorizzazione delle risorse e quello di fruibilità, sono in grado di indirizzare le politiche territoriali verso uno sviluppo sostenibile, migliorando la connessione tra ambiente urbano ed extraurbano, innescando meccanismi di valorizzazione del territorio rurale (agriturismo, commercio locale, eccetera). Questo atteggiamento trova nelle politiche comunitarie un importante riconoscimento. Le linee di indirizzo espresse dallo Schema di Sviluppo dello Spazio Europeo - SSSE sono volte anche al miglioramento delle connessioni fra città e territorio; la politica agricola comunitaria è tesa alla tutela del territorio rurale incentivando lo sviluppo di attività collaterali e di sostegno all'agricoltura.

Certo è che tale rapporto poggia su un equilibrio difficile poiché "...greenways e territorio rurale, almeno per il nostro ambiente costituiscono entità destinate a compenetrarsi e non necessariamente ad amarsi. Ciò in quanto pur avendo come referente comune l'ambiente naturale nel suo complesso lo interpretano in maniera spesso antitetica"<sup>18</sup>.



Figura 5. Il recupero delle linee ferroviarie dismesse si fonda sulla predisposizione di pochi elementi per la sicurezza e la funzionalità del percorso che si snoda attraverso il paesaggio rurale esistente. Greenway lungo l'ex ferrovia Cagli-Frontone, nell'entroterra marchigiano.

Figura 6. La creazione di una greenway può rappresentare l'occasione per introdurre un rinnovato elemento di connessione di luoghi e paesaggi, come nel progetto siciliano sulle tracce della vecchia strada ferrata tra Caltagirone e Piazza Armerina.

Nel contesto europeo, infatti, non si rintracciano la dimensione e il carattere incontaminato dello spazio americano, mentre è indubbia (si pensi alla pianura padana) la compressione e lo sconfinamento dei percorsi di fruizione nei luoghi delle aree produttive o le incompatibilità visive che conseguono a tale coesistenza. Il loro sovrapporsi a infrastrutture esistenti, naturali o non - corsi d'acqua, ferrovie dismesse e ogni altro terreno marginale - le rende

<sup>18</sup> FRANCO SANGIORGI, "Greenways", *territorio e fabbricati rurali*, in Accademia dei Georgofili, op. cit., Firenze 2001, pag. 97.

però adatte a svolgere questo compito, costituendo, di fatto, una strategia efficace per pianificare l'assetto del territorio rurale. Ciò risulta anche dalle recenti tendenze dello stesso settore agricolo: "L'emergere di chiari segnali che il settore agricolo sta abbandonando l'approccio produttivo di tipo intensivo in favore di processi produttivi in grado di integrarsi con le funzioni di programmazione, pianificazione e gestione del territorio e la crisi di sistemi urbani sempre più inadeguati a soddisfare pienamente i bisogni dei cittadini, impongono nuovi approcci alla concezione e utilizzazione del territorio extraurbano"<sup>19</sup>.

E' nel centro-nord, con in testa la Lombardia (forse perché qui ha sede l'Associazione Italiana Greenways, composta da vari esponenti dell'Università, che garantisce una certa risonanza alle iniziative e esperienze progettuali condotte a livello regionale) che si osserva la maggiore concentrazione di progetti e realizzazioni, generalmente fondati su due diverse tipologie di infrastrutture lineari: le vie d'acqua e le ferrovie dismesse. Da un lato, gli argini dei fiumi, le strade alzaie dei canali e dei navigli rappresentano una trama connettiva già esistente per la creazione di un sistema di percorsi pedonali e ciclabili<sup>20</sup>; dall'altro, il sedime delle vecchie linee ferroviarie ormai abbandonate offre nuove opportunità di connessione<sup>21</sup>.

In Italia vi sono circa seimila chilometri di argini fluviali e strade alzaie di navigli e canali e tremila chilometri di ferrovie dismesse<sup>22</sup> a cui si può aggiungere quella fittissima trama di antiche strade (ad esempio le vie consolari romane, le strade della transumanza, i percorsi medioevali dei pellegrini, i tratturi abruzzesi o le trazzere siciliane, le vie del sale o del ferro, eccetera) il cui riuso al fine di costituire una rete per la mobilità dolce appare il più idoneo.

Laddove il progetto di greenway si fonda sui tracciati ferroviari non più attivi, ma anche semplicemente ricalcando il sedime dell'infrastruttura dismessa quando i binari e le traversine sono state divelte, integrandosi al sistema di sentieri rurali o strade a basso traffico per ottenere la continuità di percorrenza, si ottiene ancora un itinerario adatto alla mobilità dolce.

La separazione dalla rete stradale ordinaria 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; la pendenza regolare e generalmente molto modesta del tracciato garantisce la facilità di percorrenza a tutte le categorie di utenti; le linee collegano tra loro i centri urbani rendendo viva l'esperienza del percorrere e finalizzata alla ricreazione. 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. In Italia non esiste alcun programma generale per il riuso del patrimonio ferroviario abbandonato in percorsi verdi, sebbene esista un convenzione tra l'Ente Ferrovie e l'Associazione Italiana Greenways, per definire un quadro a livello nazionale sull'estensione della rete ferroviaria dismessa; vi sono però alcuni tentativi isolati da parte di amministrazioni locali per riutilizzare le linee abbandonate, sebbene il riuso sia spesso reso

---

<sup>19</sup> VINCENZO MENNELLA, *Linee guida progettuali per lo sviluppo delle "greenways"*, in Accademia dei Georgofili, op. cit., Firenze 2001, pag. 93.

<sup>20</sup> Per gli argini fluviali si citano, ad esempio, il Po a Torino o nei tratti che attraversano la provincia di Parma e poi, verso il delta in provincia di Ferrara; il Mincio da Peschiera del Garda a Mantova; l'Adige, lungo il quale una pista ciclabile di ottantacinque chilometri collega le province di Bolzano e Verona; l'Arno nella pianura pisana e nell'area metropolitana fiorentina. Per la rete dei navigli e canali si richiamano in particolare i navigli lombardi e i canali di bonifica emiliani e veneti. Progetti di greenways sono stati realizzati lungo i canali di bonifica dell'Oltrepò Mantovano (un itinerario ciclabile di oltre cento chilometri) o sulla rete di canali e navigli nel Cremasco e Cremonese, lungo il Naviglio Grande di Milano oppure lungo il Naviglio della Martesana che dal capoluogo milanese conduce al parco dell'Adda.

<sup>21</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 l'ex ferrovia della Val Brembana e quella della valle Staffora in Lombardia, la greenway della ferrovia della Val di Fiemme o quella della linea Dobbiacco-Cortina sulle Dolomiti. Ed ancora, la cremagliera che dalle saline portava a Volterra; quella nella valle di Assino che collegava Arezzo con Gubbio; la ferrovia elettrica Roma-Fiuggi; la ferrovia delle Caldare nel palermitano.

<sup>22</sup> Cfr. Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003, pag. 14.

difficile, o addirittura impedito, dagli alti costi necessari per l'acquisto del sedime richiesti dalla società che gestisce il patrimonio delle Ferrovie dello Stato.

Da queste considerazioni emerge come le greenway si configurino quali categorie che presentano enormi potenzialità per la valorizzazione e la connessione delle risorse naturali e culturali, nonostante si avverta in modo evidente la possibile deviazione del tema verso semplici funzioni di collegamento funzionale alla mobilità pedonale e ciclabile.

Si è visto come in ciò risieda la peculiarità delle vie verdi europee rispetto a quelle americane d'origine; l'aver posto cioè l'accento sulla fruizione da parte dell'uomo tanto da identificarsi con gli stessi percorsi. Infatti, "...lo sviluppo di un sistema di greenway prevede: una rete di percorsi; aree ed elementi di interesse da attraversare e connettere; centri di vita e aree residenziali e lavorative da collegare. Nel caso americano tutti questi elementi, assieme ad eventuali corridoi naturali privi di percorsi, vanno a costituire le greenway, nel secondo caso [l'approccio europeo] solo il sistema di percorsi"<sup>23</sup>. Alcune greenway italiane fanno parte del sistema europeo di piste ciclabili definito Eurovelo e curato dall'European Cyclist Federation allo scopo di connettere le reti nazionali in un quadro continentale e di sviluppare il turismo in bicicletta<sup>24</sup>.



Figura 7. Il recupero dei navigli consente la creazione di una rete pedonale e ciclabile, rivitalizzandone l'antica funzione di elemento di connessione sia in ambito urbano che extraurbano. Il Naviglio Grande è affiancato da una pista ciclopedonale che corre per una lunghezza di cinquanta chilometri dalla diga sul fiume Ticino, da cui si deriva l'acqua, alla darsena di Porta Ticinese a Milano.

Figura 8. Il sistema dei navigli nella pianura cremasca e cremonese costituisce una rete di percorrenze tra i parchi dell'Adda, del Serio e dell'Oglio: il Naviglio Grande di Cremona.

Vi sono inoltre altre difficoltà pratiche, ma che tradiscono ben più importanti impedimenti di ordine culturale, a rendere la realizzazione di una greenway non semplicemente un disegno di percorso, ma un *progetto di uso e gestione delle risorse esistenti*. Una greenway risulta uno strumento di particolare importanza per intervenire nei contesti metropolitani e comunque in tutti i paesaggi di margine urbano, diventando occasione attraverso cui incidere sull'immagine della città e la sua qualità.

Nei paesaggi periurbani, però, la possibilità di prevedere alberature che ricompongano e riequilibrino gli spazi del paesaggio rurale o agrario di pianura nella congestione delle aree

<sup>23</sup> ALESSANDRO TOCCOLINI, NATALIA FUMAGALLI, *Il sistema delle greenways*, in ALESSANDRO TOCCOLINI, *Piano e progetto di area verde*, Maggioli, Rimini 2002, pag. 73.

<sup>24</sup> Si tratta di una rete di dodici itinerari che attraversano vari paesi dell'Unione Europea, per sessantamila chilometri complessivi, per far parte della quale sono necessari requisiti molto specifici come strade con traffico non superiore a cinquanta veicoli al giorno, pendenze inferiori al sei per cento, pavimentazione preferibilmente in asfalto e presenza di segnaletica unificata. La greenway realizzata lungo i canali di bonifica dell'Oltrepò Mantovano si colloca al crocevia di due percorsi ciclabili europei, il percorso Centrale Europa 7 (Capo Nord-Malta) e quello Mediterraneo 8 (Cadice-Atene). Di quest'ultimo fa parte anche Destra Po, pista ciclo-pedonale che corre lungo l'argine maestro del fiume in provincia di Ferrara mentre al primo itinerario si riferisce il progetto della cosiddetta Ciclopista del Sole, dal Brennero alla Sicilia, di cui sono stati realizzati alcuni tratti (sul fiume Mincio dal Lago di Garda a Mantova, lungo il litorale livornese nei pressi di Cecina). Un terzo itinerario di Eurovelo è il numero 5, da Londra a Brindisi.

urbane, soffre di alcune limitazioni di ordine normativo, sia in merito agli aspetti di governo delle acque superficiali e di sicurezza idraulica, sia relativamente alla realizzazione e ristrutturazione delle strade. Strade con collocazione e tipologia prettamente urbane risultano spesso fuori i limiti dei centri abitati, sottostando così alle disposizioni vincolanti del vigente Codice della Strada e rendendo impossibile realizzare alberature stradali con funzione di separazione visuale e di segmentazione di vedute critiche. La possibilità, invece, di alberare gli argini fluviali a corredo del percorso che si svolge in sommità arginale, sono impedito, fino ad alcuni metri dal piede esterno dei rilevati stessi, da esigenze di sicurezza relative alla loro stabilità e conseguente efficienza idraulica.

Se dunque nei paesaggi periurbani una greenway può costituire un'occasione strategica di riqualificazione dei valori del paesaggio, ponendosi potenzialmente come veicolo socialmente efficace per il radicamento culturale di tali valori, obiettivo primario di ogni politica paesistica, questa possibilità è talvolta ostacolata dalle disposizioni normative, rendendo difficile il passaggio, anche di ordine culturale, delle greenway da percorso a *sistema lineare complesso di spazi aperti*, con significativi potenziali di conservazione e miglioramento dei caratteri paesistico-ambientali del territorio.

#### RIFERIMENTI BIBLIOGRAFICI

- ANGRILLI MASSIMO, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pagg. 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 JACK G., AHERN JULIUS, (editors), *Greenways. The beginning of an international movement*, Elsevier, Amsterdam 1995.
- FUMAGALLI NATALIA, TOCCOLINI ALESSANDRO, *Il sistema delle greenways*, in TOCCOLINI ALESSANDRO, *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 CHARLES E., *Greenways for America*, Johns Hopkins University Press, Baltimore (MD) 1990.
- MATERNINI GIULIO E PEZZAGNO MICHELE, *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 MASSIMO, *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria 2002.
- TOCCOLINI ALESSANDRO e altri, *Percorsi verdi: una opportunità di sviluppo e riscoperta del territorio rurale*, Quaderni I Georgofili, 1/2000, Firenze 2001.
- TOCCOLINI ALESSANDRO, FUMAGALLI NATALIA, *Il sistema delle greenways* in TOCCOLINI ALESSANDRO, *Piano e progetto di area verde*, Maggioli, Rimini 2002.
- TOCCOLINI ALESSANDRO, FUMAGALLI NATALIA, SENES GIULIO, *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli, Rimini 2004.
- TURNER TOM, *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, pagg. 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*, Milano-Brescia 12-13 giugno 2003, cd-rom consegnato alla conferenza contenente i papers presentati.

#### RIFERIMENTI ICONOGRAFICI

Figura 1: PETTENA GIANNI, *L'origine del parco urbano e del parco naturale contemporaneo. Olmsted*, catalogo della mostra Firenze 18 giugno-31 agosto 1996, Centro Di, Firenze 1996, pag. 92.

Figura 2: VON PETZ URSULA, *Le ragioni di una tradizione*, in LONGO ANTONIO (a cura di), *GrünGürtel Frankfurt, Emsher Landschaftspark: politica degli spazi aperti in Germania*, "Urbanistica", 107, 1996, pag. 126.

Figure 3-4: ANGRILLI MASSIMO, *Greenways*, "Urbanistica", 113, 1999, pagg. 93-94.

Figura 5: Guide Alleanza De Agostini Outdoor, *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, De Agostini, Milano 2003, pag. 1.

Figura 6: NAVARRA MARCO, *InWalkaboutCITY*, Biblioteca del Cenide, Reggio Calabria, 2002, pag. 99.

Testo acquisito nel mese di agosto 2005.

© Copyright dell'autore. Ne è consentito l'uso purché sia correttamente citata la fonte.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.  
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.