



XXXII
CONGRESSO
GEOGRAFICO
ITALIANO

L'apporto della Geografia tra rivoluzioni e riforme

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di
Franco Salvatori

A.Ge.I. - Roma

L'apporto della **Geografia** tra **rivoluzioni** e **riforme**

Roma, 7-10 Giugno 2017

a cura di
Franco Salvatori

© 2019 A.Ge.I. - Roma
www.ageiweb.it
ISBN 978-88-942641-2-8



Licenza Creative Commons:
Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International (CC BY-NC-ND 4.0)

- ANTONELLO SCIALDONE, *Riconsiderare la dimensione familiare nella governance dell'immigrazione: ostacolo o leva per l'integrazione?* p. 1995
- ALESSIA DE NARDI, *Paesaggio e appartenenza al luogo nel processo di integrazione dei migranti: un'esperienza di ricerca nel Veneto* p. 2003
- MONICA IORIO, *Scenari migratori nell'era della crisi economica: gli italiani a Malta* p. 2011
- ELISA LERDA, MARINA MARENGO, *Il lavoro come costante migratoria e "luogo" di integrazione culturale: l'Italia fra emigrazione ed immigrazione* p. 2019
- FRANCESCA KRASNA, *Processi migratori e coesione sociale in Italia e in Europa: l'occasione perduta?* p. 2025

Luoghi abbandonati, luoghi ritrovati. Percorsi in Italia e altrove

- Introduzione di* ALICE GIULIA DAL BORGO p. 2033
- STEFANIA PALMENTIERI, *I non luoghi come nuovi luoghi di aggregazione della società post-moderna* p. 2037
- ANDREA MARINI, *Di che cosa parliamo quando parliamo di luoghi abbandonati. Prospettive sintropiche di un processo entropico* p. 2045
- ALICE GIULIA DAL BORGO, *Ritorno ai luoghi: il caso degli eco-villaggi, tra scelta etica e sostenibilità insediativa* p. 2051
- LEONARDO PORCELLONI, *Abbandono e rigenerazione sul geoportale* p. 2065
- EMANUELE GARDA, *Tra stasi e movimento: la riconversione delle ferrovie abbandonate e le opportunità per la valorizzazione dei territori* p. 2073
- FRANCA BATTIGELLI, *Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti* p. 2083
- ELEONORA GUADAGNO, *Il Borgo di Apice Vecchia: limiti e potenzialità dei progetti contro l'abbandono* p. 2091
- MARIA LAURA GASPARINI, *Una città fantasma alle soglie del Polo Nord: Pyramiden da luogo abbandonato a luogo recuperato* p. 2099
- FLAVIO LUCCHESI, *Dalla Valnerina alla regione metropolitana di Perth: il Luisini Project e il "recupero olistico" di un (doppio) abbandono* p. 2107

Media e geografia

- Introduzione di* FABIO AMATO, ELENA DELL'AGNESE, CHIARA GIUBILARO p. 2119
- ANTONELLA RINELLA, *Cinema, narrazione delle guerre e discorso geopolitico: riflessioni metodologiche e proposte didattiche* p. 2123
- GIAN LUIGI CORINTO, *Lili Marlene: una canzone rubata al nemico divenuta ballata popolare contro la guerra* p. 2131
- SIMONE GAMBA, *Il discorso geopolitico nella graphic narrative* p. 2139
- MARIA CRISTINA CARDILLO, *Cinquanta sfumature di Artico: quando il paesaggio diventa protagonista* p. 2145
- ALESSANDRA CALANCHI, *La spettacolarizzazione del Terraforming: per un'ecologia delle migrazioni su Marte* p. 2151

LUOGHI ABBANDONATI, LUOGHI RITROVATI.
PERCORSI IN ITALIA E ALTROVE

EMANUELE GARDA¹

TRA STASI E MOVIMENTO: LA RICONVERSIONE DELLE FERROVIE ABBANDONATE E LE OPPORTUNITÀ PER LA VALORIZZAZIONE DEI TERRITORI

1. Tra ampliamenti e dismissioni

La costruzione di infrastrutture per la mobilità ha inciso profondamente sulle biografie delle città e, per un lungo periodo, la loro storia è coincisa con quella economica, sociale e urbanistica delle regioni che esse hanno innervato (Mioni, 1999). Le grandi infrastrutture, tra Ottocento e Novecento, sono divenute il simbolo di una modernità e un indicatore per valutare il grado di sviluppo di un Paese (Ferlenga, 2012). Porti, idrovie strade e ferrovie oggi compongono gli elementi di un vasto sistema che attraverso i secoli ha garantito l'interconnessione tra le aree urbane. La necessità di efficienti e frequenti spostamenti è divenuta una consapevolezza della politica nazionale, soprattutto quando ci si è resi conto che, per aprire nuove prospettive commerciali, era indispensabile ridurre sia i costi di trasporto, sia i tempi di percorrenza, aumentando al contempo i carichi unitari (Mioni, 1999). Dal 1829² ad oggi, ossia a partire dall'anno in cui Stephenson vinse con la sua *Rocket* una celebre gara di locomotive, la ferrovia si è rapidamente diffusa condizionando i decenni successivi (Benevolo, 1963) e determinando «un'accelerazione dei processi di mutamento della scena urbana» (Ricci, 2012, p. 189). Tuttavia, entro questo intervallo segnato dalla nascita della città industriale, dallo sviluppo dei suburbi e dalla recente motorizzazione di massa (Mumford, 1961), l'attività di costruzione di ferrovie si è confrontata anche con importanti programmi di dismissione. L'apertura di più efficienti tracciati, la competizione con l'automobile, l'innovazione tecnologica, la riduzione del numero di utenti e le politiche nazionali hanno rappresentato le principali cause di dismissione. L'abbandono delle reti ferroviarie, delle stazioni e di tutto ciò che ad esse era legato, è stato un fenomeno di livello internazionale (Oppidio, 2014). Anche l'Italia non è immune a tali cambiamenti. Per comprendere l'entità di questo fenomeno nel nostro Paese, è sufficiente consultare *l'Atlante delle linee ferroviarie italiane*³ dove si evidenzia la presenza di 1.474 km di linee dismesse distribuite nel territorio italiano.

Il caso italiano non è diverso da altri contesti internazionali e l'unica eccezione risiede nelle numerose iniziative che, in molte realtà straniere, sono state attivate per riutilizzare parte del patrimonio ferroviario. Si tratta di politiche sovente escogitate a partire da una visione territoriale ampia, di livello nazionale o sovraregionale. Significative sono state soprattutto le esperienze⁴ che, attraverso l'applicazione del concetto di *greenway*, hanno garantito la riqualificazione di tracciati ferroviari di-

¹ Università degli Studi di Milano, Laboratorio permanente sui luoghi dell'abbandono (L'ABB).

² L'Ottocento ha rappresentato l'inizio di una nuova stagione di infrastrutturazione, poiché «Se il Novecento non è il secolo in cui appaiono le prime moderne infrastrutture – ciò avviene piuttosto nel secolo precedente – è sicuramente quello in cui esse, progettate inizialmente per pochi, incontrano l'utenza di massa e mettono a punto le tecniche che garantiscono il proprio funzionamento» (Ferlenga, 2012, p. 20).

³ Studio pubblicato dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2016.

⁴ Esperienze significative sono state promosse negli Stati Uniti, nel Belgio, in Spagna, nel Regno Unito, in Portogallo, in Australia e nel Canada.

smessi. In Italia le iniziative di riconversione, hanno interessato sia singoli tracciati, sia specifici elementi funzionali come gli scali ferroviari o le stazioni impresenziate⁵. Rispetto al primo tema, nel contesto italiano gli interventi di riconversione di tracciati ferroviari sono stati il risultato dell'azione di singole realtà territoriali. In riferimento al secondo tema, va ricordato che le grandi strutture ferroviarie, come gli scali ferroviari⁶, hanno rappresentato, assieme alle aree industriali dismesse, gli oggetti di maggior interesse per l'urbanistica delle trasformazioni della città (Tamini, 2003).

2. Un dispositivo per la ricucitura dei territori

A livello internazionale l'approccio più conosciuto per il recupero delle ferrovie abbandonate è quello identificato dal concetto di *greenway*⁷. Quest'espressione è stata impiegata per la prima volta negli Stati Uniti in un documento ufficiale del 1987 (Ahern, 2004, p. 34), all'interno del quale ne è emerso il ruolo nel: «to provide people with access to open spaces close to where they live, and to link together the rural and urban spaces in the America landscape threading through cities and countryside like a giant circulation system».

Le *greenways* possono essere intese come dispositivi di connessione tra spazi rurali e urbani, la cui genealogia si fonderebbe sulla necessità di soddisfare i fabbisogni delle comunità locali. Esse riflettono una nuova concezione della conservazione del territorio che negli Stati Uniti, a differenza dell'approccio assunto nel Diciannovesimo e nei primi decenni del Ventesimo secolo, è sempre più concentrato sul garantire una maggiore accessibilità agli abitanti (Ahern, 2004, p. 35). Una più estesa interpretazione definisce le *greenways* secondo quattro piani di lettura:

«1. A linear open space established along either a natural corridor, such as a riverfront, stream valley, or ridgeline, or overland along a railroad right-of-way converted to recreational use, a canal, scenic road, or other route. 2. Any natural or landscaped course for pedestrian or bicycle passage. 3. An open-space connector linking parks, nature reserves, cultural features, or historic sites with each other and with populated areas. 4. Locally, certain strip or linear parks designated as parkway or greenbelt»⁸.

Questa seconda definizione introduce due tematiche che la precedente non evidenziava. La prima riguarda il conferimento alle *greenways* della capacità di erogare differenti funzioni di tipo ecologico, ricreazionale, culturale e estetico (Ahern, 1996). Il secondo tema concerne la molteplicità degli elementi che solitamente compongono una *greenway* come sentieri, strade storiche, argini dei fiumi, alzaie dei canali, linee ferroviarie (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004). Altre definizioni sono invece riuscite sia a fornire una particolare interpretazione, sia a evidenziare la necessità di attivare delle politiche specialistiche: «Greenways are communication routes reserved exclusively for non-motorised journeys, de-

⁵ Con questa espressione si intendono le stazioni che dagli anni Ottanta sono state abbandonate a seguito dell'introduzione di nuovi sistemi di controllo.

⁶ Per comprendere l'attualità di questo tema è sufficiente osservare l'intenso dibattito che da anni sta accompagnando il lungo processo di riqualificazione degli scali ferroviari milanesi.

⁷ Il successo di questo concetto risiede nelle differenti valenze (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004) che l'esperienza pratica gli ha attribuito, ossia: *valenza ecologica*, nei casi in cui esse contengano elementi naturali; *valenza turistica-ricreativa*, poiché tali percorsi possono presentarsi sia come strutture di connessione tra luoghi di erogazione di attività d'intrattenimento, sia come elementi di attraversamento di paesaggi ad alto valore qualitativo ed estetico; *valenza trasportistica*, allorché le *greenways* attraversino territori in cui si alternano abitazioni, luoghi del lavoro e attrezzature pubbliche, supportando la mobilità lenta; *valenza educativa*, ottenuta attraverso la combinazione tra le risorse (naturalistiche, storiche, culturali, etc.) presenti e l'attivazione di specifici itinerari di formazione.

⁸ Little, 1990.

veloped in an integrated manner which enhances both the environment and quality of life of the surrounding area. These routes should meet satisfactory standards of width, gradient, and surface condition to ensure that they are both user-friendly and low-risk for users of all abilities. In this respect, canal towpaths and disused railway lines are a highly suitable resource for the development of greenways» (Lille Declaration, 12 September 2000).

La dichiarazione di Lille, così come le interpretazioni precedenti, evidenzia il tema delle ferrovie dismesse e le loro possibilità in termini di riconversione in *greenway*, un adattamento supportato da alcune caratteristiche congenite (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004). Le pendenze regolari e modeste che contraddistinguono le linee ferroviarie permettono la realizzazione di percorsi ciclopedonali. La separazione del sedime ferroviario da quello stradale garantisce spostamenti in sicurezza. In molti casi, le linee ferroviarie dismesse sono assoggettate al controllo pubblico, facilitando i processi di riconversione in percorsi fruitivi. La presenza di curve ad ampio raggio e di tracciati ferroviari rettilinei, permette la realizzazione di percorsi dotati di ampia visibilità riducendo i rischi e migliorando l'interazione visiva con il paesaggio. I sistemi ferroviari si compongono di differenti elementi come segnali, cippi chilometrici, ponti, gallerie e stazioni che rappresentano importanti testimonianze storico-culturali. Le linee ferroviarie, infine, sono dispositivi di connessione e di attraversamento in quanto possono garantire sia il collegamento tra le aree urbane, sia la possibilità di attraversare differenti paesaggi.

3. Iniziative e contesti internazionali

Agli inizi del secolo scorso gli Stati Uniti possedevano la rete ferroviaria più estesa al mondo (430.000 km) che, tuttavia, fu investita da imponenti processi di dismissione lungo tutto il Novecento (per circa 240.000 km). Le prime esperienze di *greenways*, nate in questo contesto prima della vera "istituzionalizzazione" del concetto, hanno spesso riguardato proprio interventi di valorizzazione e riuso di tracciati ferroviari dismessi. Celebre è l'iniziativa che, negli anni Sessanta, ha portato alla nascita dell'*Illinois Prairie Path* e del primo percorso naturalistico ottenuto attraverso la riconversione di un tracciato ferroviario dismesso (Chicago Aurora & Elgin electric railroad)⁹.

Anche il territorio europeo ha visto diffondersi importanti iniziative (Oppidio, 2014) di riconversione in *greenways*. Il programma spagnolo *Vias Verdes* è nato nel 1993 grazie ad un accordo stipulato tra il *Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente* (promotore), le compagnie ferroviarie e la *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* (coordinamento, promozione e progettazione). Le *Vias Verdes* sono il risultato della riconversione di ferrovie dismesse in percorsi pedonali o ciclopedonali, destinati ad accogliere il traffico non motorizzato. Quest'esperienza ha trovato beneficio nel sostegno di molti soggetti istituzionali come i governi regionali e provinciali, le amministrazioni comunali e le strutture afferenti ai servizi sociali. Proprio quest'ultimi hanno avuto un ruolo centrale nella promozione dell'utilizzo della bicicletta come strumento per garantire l'accessibilità all'ambiente naturale e culturale, affinché le aree territoriali marginali fossero rese più accessibili e recuperate per nuove finalità (Aycart, 2004). A distanza di ventiquattro anni dall'avvio di questo programma, risultano esser stati riconvertiti in *greenway* circa 2.400 km di ferrovie dismesse e oltre cento stazioni sono state tra-

⁹ Questa iniziativa si è sviluppata grazie al costante contributo di associazioni che negli anni hanno promosso e realizzato numerosi interventi di recupero. Simile alla precedente è l'esperienza dell'associazione "Rails-to-Trails Conservancy", la quale è nata nel 1986 per determinazione di alcuni cittadini con lo scopo di garantire la conservazione dei tracciati ferroviari dismessi e alla loro rifunzionalizzazione. Con l'istituzione della RTC il numero di interventi di recupero è cresciuto enormemente così come l'interesse da parte dei cittadini, che in migliaia hanno aderito a questa associazione.

sformate in centri di erogazione di servizi funzionali agli utenti (fornitura di equipaggiamenti, ristorazione, alloggio, noleggio biciclette, informazioni, etc.). I risultati di questo processo non si limitano al solo recupero degli spazi. Si evidenzia, infatti, l'efficacia di programmi e strategie definite a partire da *networks* (opposte all'idea di intervento parziale), ed è inoltre rilevante osservare l'ampio coinvolgimento dei vari livelli di *governance* territoriale, mostrando la possibilità di riabilitare, oltre agli spazi fisici, anche la capacità di "fare innovazione" delle istituzioni.

Con il finire della Seconda guerra mondiale, il Belgio giunse a possedere la rete più densa del mondo, con 5.000 km di ferrovie e altrettanti 5.000 km di linee tranviarie. Dopo pochi anni, con il rafforzamento del trasporto automobilistico, 1.600 km di linee ferroviarie furono dismesse, mentre per le linee tranviarie tale condizione riguardò la totalità del patrimonio. A fine anni Novanta, in Vallonia, il Programma RAVeL ha attivato una politica di recupero del patrimonio ferroviario inutilizzato ispirandosi a iniziative nazionali già sperimentate dagli anni Settanta. Tuttavia, nella regione delle Fiandre, accanto alle azioni nazionali, sorgeranno iniziative promosse da province e singole città che, attraverso l'acquisizione permanente o temporanea delle linee dismesse della Società nazionale delle ferrovie del Belgio (SNCB), promuoveranno interventi per la formazione di oltre 250 km di percorsi (Rovelli, Senes, Fumagalli, 2004). Nel 1991, la regione della Vallonia, propose di realizzare il primo segmento di cinque grandi vie per il traffico lento, incontrando, almeno nella prima fase, alcune opposizioni. Grazie alla costanza e all'impegno del ministro Lebrun, la Vallonia è giunta nel 1997 a stipulare un accordo quadro finalizzato alla creazione di una rete di percorsi dedicati alla mobilità lenta (RAVeL) attraverso l'enfiteusi¹⁰ per 99 anni di circa 1.000 km di tracciati dismessi. Ad oggi, grazie a questa iniziativa, sono stati realizzati quasi 1400 km di percorsi che si inseriscono in 45 itinerari.

L'esperienza delle *Ecopistas* (Portogallo), all'interno di una strategia ampia e complessa finalizzata al recupero del patrimonio ferroviario dismesso, è stata formalizzata con un Piano nazionale del 2001, la cui attuazione è stata ottenuta attraverso la stipula di alcuni accordi con le singole amministrazioni comunali. Nel 1997 è stata costituita la compagnia pubblica REFER (*Rede Ferroviária Nacional*), alla quale è stato affidato il compito di favorire in maniera sistematica il recupero di tale patrimonio (comprensivo di stazioni, caselli, ponti, gallerie, etc.), promuovendo la predisposizione di studi preliminari per l'esecuzione degli interventi. L'attività di sostegno e promozione delle *Ecopistas* ha beneficiato della creazione di un National and European Brand e di un marchio registrato i quali sono serviti per rafforzare l'identità degli interventi previsti.

4. Riforme parziali e protagonismo locale nel contesto italiano

L'esperienza italiana in materia di ferrovie dismesse e riconversione in *greenways*, presenta alcune specificità che la distinguono dai casi internazionali. Tanto la riflessione che in questi anni ha segnato il dibattito, quanto l'effettiva azione esercitata in alcune realtà, si sono mosse entro due condizioni opposte. In primo luogo, alcuni soggetti istituzionali hanno avviato un percorso di riflessione incentrato sul conferimento di un nuovo valore anche alle numerose ferrovie dismesse¹¹. Nel 1991, ad esempio, è stata fondata la società Metropolis S.p.A, poi trasformata in Ferservizi S.p.A., con la finalità di gestire, dismettere e valorizzare quella parte del patrimonio ferroviario oramai estraneo agli interessi di Ferrovie dello Stato. Nel 2001 grazie al sostegno di Ferrovie dello Stato e all'azione dell'Associazione Italiana Greenways è nato il progetto *Ferrovie abbandonate*. Questo studio aveva lo scopo di costruire una

¹⁰ Per enfiteusi si intende un diritto reale su un altro fondo, in base al quale il titolare (*enfiteuta*) gode del dominio utile sul fondo stesso, obbligandosi però a migliorarlo e pagando al proprietario un canone annuo in danaro ovvero in derrate.

¹¹ Queste iniziative hanno riguardato una tassonomia estesa e variegata di immobili di proprietà pubblica.

riflessione sulle ferrovie non utilizzate, anche in termini di opportunità per una loro riconversione in un sistema di *greenways*. Quello che emerge nello studio¹² è una anomalia tipicamente italiana, ossia l'assenza di una vera e propria riflessione a livello nazionale su questo patrimonio. Nel 2007 l'Agenzia del Demanio, con un percorso di valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico, ha riconosciuto l'opportunità di promuovere progetti integrati di riqualificazione anche per le infrastrutture. In quest'ultimo decennio, alcune iniziative legislative hanno cercato di sostenere iniziative di tipo strategico. Un primo esempio è rappresentato dalla legge n° 366 del 1998¹³ e, a distanza di dieci anni, la Legge finanziaria del 2008¹⁴ che ha istituito un fondo per l'avvio di un programma di valorizzazione e recupero delle ferrovie dismesse. In anni recenti, grazie ad alcune proposte di legge nazionali, il tema del recupero del patrimonio ferroviario è emerso con particolare vivacità. Un esempio è rappresentato dalla proposta di legge n. 72¹⁵ che intende promuovere la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce per favorire il turismo e il tempo libero, attraverso il recupero di ferrovie, strade rurali o percorsi pedonali. La proposta di legge n. 1178¹⁶ ha, invece, la finalità di salvaguardare il patrimonio ferroviario attraverso l'introduzione e la gestione di servizi turistici.

Il secondo tema riguarda le numerose iniziative di recupero di singoli tracciati ferroviari programmate a livello locale, spesso, grazie al sostegno di istituzioni e associazioni presenti nel territorio. Il contributo di Dal Sasso e Ottolino (2011), ad esempio, è giunto a descrivere una geografia di casi, estesa e molteplice, che ricomprende anche delle *greenways* progettate per essere realizzate su tracciati ferroviari abbandonati. In particolare gli autori hanno riconosciuto 41 iniziative distribuite tra numerose regioni italiane, soprattutto Lombardia (12 interventi), Sicilia (5 interventi) e Liguria (4 interventi). Tra i casi richiamati, si annoverano, ad esempio, l'intervento realizzato lungo l'ex ferrovia Ora-Predazzo¹⁷, la *greenway* della ex-ferrovia della Val Rosandra¹⁸ e l'ex ferrovia Bergamo-Piazza Brembana.

¹² Un altro importante risultato di questo studio è stata l'opera di censimento effettuato a partire dalla consistenza del patrimonio ferroviario esistente (circa 5.100 km di linee non in esercizio e circa 2.700 km di linee sottoutilizzate).

¹³ Questa Legge ha affidato alle regioni il compito di redigere i piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati con i progetti presentati da comuni e province. L'articolo 8 stabilisce che il sedime delle ferrovie dismesse debba essere utilizzato per la realizzazione di piste ciclabili.

¹⁴ Legge 24 dicembre 2007, n. 244 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2008)

¹⁵ *Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce* presentata il 15 marzo 2013.

¹⁶ *Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico* presentata il 10 giugno 2013, approvata il 24 gennaio 2017 e trasmessa al Senato.

¹⁷ Nota come la "Ferrovia della Val di Fiemme" costruita dagli austriaci per scopi militari tra il 1916 e il 1917 e dismessa a partire dagli Anni Sessanta 1963 il servizio fu sospeso e interamente sostituito dalle autolinee

¹⁸ Si tratta della linea ferroviaria ideata nella seconda metà dell'Ottocento quando i territori coinvolti dall'opera, si trovano sotto la dominazione Austro-Ungarica. La costruzione è stata avviata nel 1885 e conclusa nel 1887, mentre negli anni Sessanta la linea è stata definitivamente soppressa e il binario smantellato nello stesso periodo. La pista ciclabile, dopo una lunga genesi e grazie al sostegno di alcuni Enti (Provincia e Regione), è stata inaugurata nel 2010.

5. Un "filo discreto" nella Valle Brembana

Posta lungo la direttrice che da Bergamo si dirige verso il nord della Provincia, la Valle Brembana comprende un complesso ambito geografico composto da una quarantina di Comuni, attraverso il quale scorre il fiume Brembo. Questo territorio, caratterizzato da una conformazione orografica a carattere impervio, presenta variazioni altimetriche significative ed un sistema ambientale ancora ben riconoscibile nonostante i processi di urbanizzazione degli ultimi decenni. È soprattutto la parte meridionale della Valle il contesto in cui si presentano i centri urbani di maggiore interesse come Zogno, San Pellegrino Terme e San Giovanni Bianco.

L'idea di realizzare una ferrovia lungo la Valle Brembana risale al 1885, anno in cui, a seguito di una Legge di riordino del Regno d'Italia e la previsione di finanziamenti per il settore ferroviario, la Provincia di Bergamo incaricò i propri uffici tecnici di sviluppare un progetto per un collegamento ferroviario tra Bergamo e San Pellegrino Terme. Dopo la subconcessione conferita nel 1904 alla Società Anonima della Ferrovia Elettrica di Valle Brembana, si dovette attendere il 1906 per il primo viaggio inaugurale e per l'effettiva entrata in esercizio di una linea ferroviaria¹⁹. La linea, fin dai primi anni, ottenne un rapido successo grazie alla presenza di San Pellegrino Terme, rilevante attrattore turistico di livello nazionale, e alla fioritura di iniziative nel campo industriale, trasportistico, turistico, finanziario, scolastico e sociale (Ferretti, Taiocchi, 2012, p. 5). Negli anni Venti, superata la temporanea contrazione indotta dalla prima guerra mondiale, iniziarono i lavori di estensione della linea ferroviaria fino a Piazza Brembana, come risposta alle esigenze del sistema economico-produttivo locale, che nel 1926, anno dell'inaugurazione, portarono alla massima estensione mai raggiunta dal tracciato²⁰ (41 km).

Dopo la seconda guerra mondiale iniziò il declino della ferrovia, accentuato negli anni Cinquanta dall'istituzione dei primi autoservizi integrativi su gomma che, a partire dal 1956, sostituirono progressivamente il servizio ferroviario. Nei primi anni Sessanta si ruppe il delicato equilibrio che ancora reggeva il rapporto tra autoservizi e servizio ferroviario, fino alla cessazione definitiva del secondo²¹. A partire dal 1966, per problematiche di tipo tecnico, economico e politico, la ferrovia cessò definitivamente²² la propria attività e il sedime rimase per molti anni inutilizzato.

Il percorso che portò alla riapertura del sedime ferroviario sotto una nuova veste funzionale iniziò nel 1999 quando la Provincia di Bergamo, in ragione della Legge 366 del 1998, avanzò la richiesta a Regione Lombardia per un finanziamento. Tale contributo fu necessario per la predisposizione di studi finalizzati a garantire il riutilizzo delle ferrovie della Valle Brembana (tra S. Pellegrino e Piazza Brembana) e Val Seriana. La pista ciclabile fu progettata dal settore Viabilità della Provincia di Bergamo²³. Successivamente, dopo l'accoglimento da parte di Regione della richiesta del cofinanziamen-

¹⁹ La realizzazione di questa infrastruttura ha beneficiato dell'attività di promozione condotta da importanti esponenti dell'economia e della politica bergamasca.

²⁰ Complessivamente il territorio interessato dalla linea ferrovia ricomprende tre differenti ambienti insediativi, ossia quello più "urbano" collegato alla città di Bergamo, quello di tipo "collinare" che ricomprende la fascia della "Grande Bergamo" (Ponteranica, Sorisole, Almè e Villa d'Almè) e, infine, quello vallivo (Sedrino, Zogno, San Pellegrino, San Giovanni Bianco, Piazza Brembana).

²¹ A questo si aggiunge, il 17 marzo 1966, l'abbassamento della volta della "Galleria della Morla" di Ponteranica che rese pericoloso il transito dei treni provocando la sospensione dei servizi.

²² Il primo settembre 1966 il Ministero dei Trasporti accerterà la chiusura della linea abbandonando il tracciato al degrado. Ad alcuni fabbricati, come le stazioni, sarà concesso un altro destino e alcune di esse continueranno a sopravvivere seppur con un utilizzo differente (per funzioni di tipo ricettivo come per la stazione di San Pellegrino Terme).

²³ I tecnici della Provincia, nella fase di analisi, si sono avvalsi di differenti ricerche compiute sia a partire dalla documentazione storica disponibile, sia direttamente sul territorio attraverso sopralluoghi estesi agli

to²⁴ per le due ciclovie (2000), si giunse prima all'approvazione del progetto preliminare (2003) e in seguito di quello definitivo (2004). Dopo l'inizio dei lavori nel 2005, si arrivò all'inaugurazione ufficiale della Ciclovía della Valle Brembana alla presenza delle principali autorità politiche.

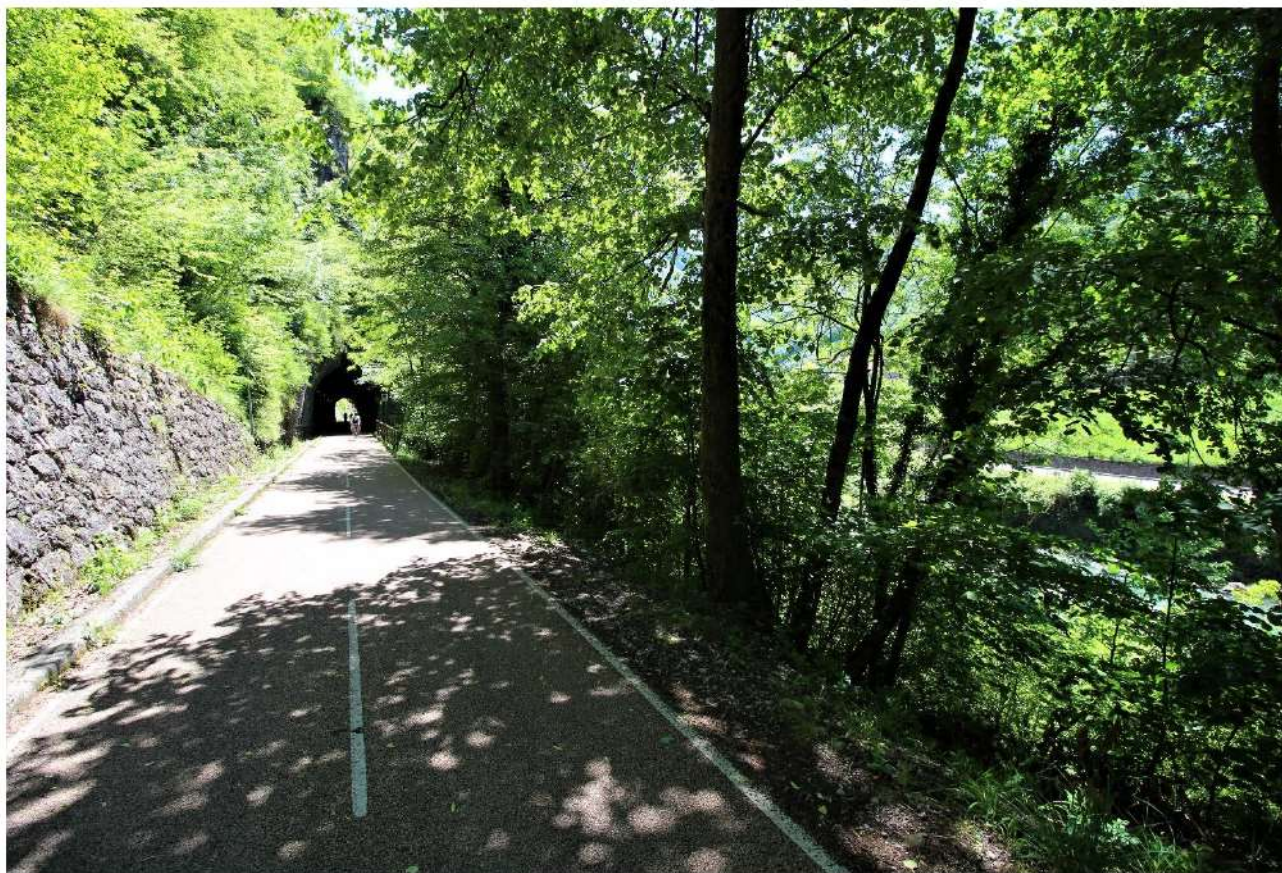


Figura 1. La Ciclovía della Valle Brembana e, sulla destra, il sistema ambientale del Fiume Brembo. Fonte: scatto dell'autore.

Questa iniziativa nacque per rispondere a differenti esigenze, con una ciclovía che puntasse «al recupero e alla ricucitura dell'esistente, oltre a dare funzionalità, sicurezza e decoro al sistema ciclabile e a quello ciclo-pedonale, nel rispetto dei valori ambientali»²⁵. La Provincia cercò di garantire questa multifunzionalità attraverso un progetto di tipo quasi esclusivamente infrastrutturale. Questo tipo di approccio si dimostrò inevitabile visto il tipo di finanziamento erogato, la natura dei tecnici provinciali coinvolti (il settore Viabilità) e gli specifici elementi tecnici inseriti nell'intero progetto. Rispetto a quest'ultimo tema, i vari elementi e spazi coinvolti nelle attività di riqualificazione riguardarono componenti che sono il riflesso di differenti esigenze. In primo luogo si riscontrò la necessità di armare il percorso di elementi tecnici comuni a tutte le ciclovie, ad esempio nuove pavimentazioni, barriere di protezione, parapetti, impianti di illuminazione e di video sorveglianza (per la sicurezza degli utenti). Un secondo insieme di azioni riguardò l'esigenza di intervenire su alcune architetture che

interi tracciati, con il fine di verificare lo stato di consistenza di tutti i manufatti, nonché confronti con analoghe attività di progettazione o di studio condotte dalle rispettive Comunità Montane.

²⁴ La Regione Lombardia ha finanziato l'opera per 2.400.000 euro, la Provincia di Bergamo per circa un milione di euro; il resto è stato diviso fra Comunità Montana della Valle Brembana (500.000 euro), Comune di San Pellegrino Terme, San Giovanni Bianco, Piazza Brembana, per un totale di 4.800.000 euro.

²⁵ Delibera della Giunta provinciale di Bergamo n.101 del 12 marzo 2008.

qualificano questo tracciato, principalmente i ponti e le molte gallerie. Infine, furono previste e realizzate alcune aree per la sosta, interpretate sia come luoghi della conoscenza (ad esempio attraverso il posizionamento di totem informativi), sia come “porte” di interscambio tra la Ciclovía e il sistema della mobilità ordinaria.



Figura 2. Una delle dodici gallerie presenti lungo la Ciclovía della Valle Brembana. Fonte: scatto dell'autore.

5. *Tra dismissioni e rinascite*

Come tutti i “materiali” presenti negli spazi urbani, anche le grandi infrastrutture per la mobilità mostrano cicli di vita definiti. Tuttavia, la dismissione di un tracciato ferroviario, se accompagnata da un progetto di riuso, può configurarsi come l'occasione per ospitare nuove pratiche d'uso e rigenerare interi territori. Rispetto alle riflessioni esposte nelle pagine precedenti, è dunque possibile formulare alcune considerazioni. Innanzitutto, l'approccio verso le grandi infrastrutture è cambiato poiché è impensabile la continua conduzione di politiche espansionistiche di fronte ad un territorio iperinfrastrutturato. I tre principi assiomatici di cui parla Mose Ricci, ossia deterministico (le infrastrutture producono sviluppo economico nei territori periferici), reciproco (non c'è sviluppo economico senza nuove infrastrutture) e istitutivo (lo sviluppo delle reti infrastrutturali istituisce e dà valore a un paesaggio di tipo nuovo), non sono più validi per descrivere la nostra società (Ricci, 2012, p. 190). Le crisi economiche e ambientali hanno modificato in maniera radicale il nostro modo di guardare al futuro e hanno annullato le risorse per le grandi opere pubbliche. Questa nuova stagione vede la costruzione di nuove infrastrutture come una scelta anacronistica e, all'opposto, la promozione di strategie per il

riciclo di quelle esistenti (Ricci, 2012) come la strategia più plausibile.

Le tattiche di riciclo possono includere anche i tracciati ferroviari, da riabilitare e rifunzionalizzare, soprattutto per l'applicazione del concetto di *greenway*. Nel caso della Valle Brembana, emerge una forte analogia tra la storia di questo territorio e quella della ferrovia, entrambe profondamente segnate da comuni fasi di espansione ed altre di forte contrazione. In secondo luogo, seppur in assenza di una politica ampia si è assistito ad un intervento promosso e realizzato da un soggetto istituzionale autorevole che, attraverso la costruzione di un dialogo attivo con gli enti territoriali (Comuni e Comunità Montana), ha cercato di definire un progetto strutturale strumentale alla valorizzazione turistica. A partire da quest'ultimo passaggio è tuttavia possibile evidenziare uno dei limiti di questa esperienza. Se da un lato, nelle intenzioni della Provincia vi era la volontà di promuovere un "progetto di sistema", va altresì riconosciuto che i Comuni, negli ultimi anni, poco hanno fatto per rafforzare ulteriormente il ruolo della ciclovie. A differenza di quanto le amministrazioni locali dell'altra ciclovie realizzata in quegli anni hanno compiuto, i Comuni della Valle Brembana non hanno pienamente riconosciuto l'importanza di questa nuova infrastruttura. Infine, la difficile correlazione del progetto di ciclovie con il concetto di *greenway* poiché, nella documentazione amministrativa prodotta, non emerge alcun riferimento esplicito a tale concetto, tanto da far presagire che si tratti di una "greenway inconsapevole". Tuttavia, se di *greenway* si tratta, questa non può essere limitata al solo tracciato della ciclovie, ma si dovrà includere, in una ipotetica riflessione, sia il sistema ambientale presente lungo il Brembo, sia altri spazi urbani nei quali poter insediare funzioni ricettive. Solo in questa maniera si potrà arrivare ad una piena applicazione del concetto di *greenway*.

Riferimenti bibliografici

- Ahern, J., (1995), "Greenways as a Planning Strategy", *Landscape and Urban Planning*, 33, pp. 131-155.
- Ahern, J., (2004). *Greenways in the USA: Theory, Trends and Prospects*. In: Jongman R., Pungetti G. (eds), *Ecological Networks and Greenways, Concept, Design, Implementation*, Cambridge University Press, Cambridge, pp. 34-55.
- Benevolo, L., (1963), *Le origini dell'urbanistica moderna*, Laterza, Roma-Bari.
- Dal Sasso, P., Ottolino, M.A., (2011), "Greenway in Italy: examples of projects and implementation", *Journal of Agricultural Engineer*, 1, pp. 29-39.
- Ferretti, M., Taiocchi, T., (2012), *26 km. Bergamo – San Pellegrino Terme*, Maggioli Editore, Santarcangelo di Romagna.
- Isfort, (2004), *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma.
- Little, C., (1990), *Greenways per American*, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.
- Mioni, A., (1999), *Metamorfosi d'Europa. Popolamento, campagne, infrastrutture e città, 1750-1950*, Editrice Compositori, Bologna.
- Mumford, L., (1961), *Tecnica e cultura. Storia della macchina e dei suoi effetti sull'uomo*, Il Saggiatore, Milano.
- Oppidio, S., (2014), "La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso", *BDC*, Volume 1, pp. 221-236.
- RFI, (2016), *Atlante delle linee ferroviarie italiane*, Pierrestampa, Roma.
- Ricci, M., (2012), *Nuovi paradigmi: ridurre riutilizzare riciclare la città (e i paesaggi)*. In: Ciorra P., Marini S., *Recycle. Strategie per l'architettura, la città e il pianeta*, Electa, Milano, pp. 64-77.
- Rovelli, R., Senes, G., Fumagalli, N., (2004), *Ferrovie dismesse e greenways*, KROMA, Milano.
- Tamini, L., (2003), *La riconversione urbana delle grandi aree urbane dismesse: attori, strategie e pratiche*. In: Natalicchio S., Tamini L. (a cura di), *Grandi aree e stazioni ferroviarie*, Egea, Milano, pp. 17-73.