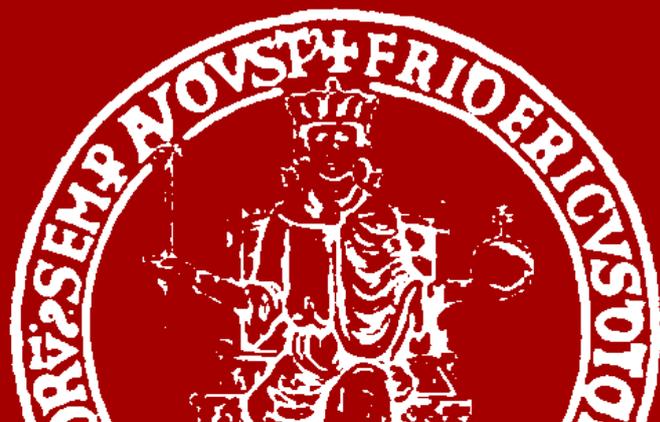


BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 1 anno 2014



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

14

numero 1 anno 2014

**Complex
Evaluations
for Hybrid
Landscapes**



BDC

Università degli Studi di Napoli Federico II

Via Toledo, 402
80134 Napoli
tel. + 39 081 2538659
fax + 39 081 2538649
e-mail info.bdc@unina.it
www.bdc.unina.it

Direttore responsabile: Luigi Fusco Girard
BDC - Bollettino del Centro Calza Bini - Università degli Studi di Napoli Federico II
Registrazione: Cancelleria del Tribunale di Napoli, n. 5144, 06.09.2000
BDC è pubblicato da FedOAPress (Federico II Open Access Press) e realizzato con Open Journal System

Print ISSN 1121-2918, electronic ISSN 2284-4732

Editor in chief

Luigi Fusco Girard, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Co-editors in chief

Maria Cerreta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Pasquale De Toro, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Associate editor

Francesca Ferretti, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial board

Antonio Acierno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Biggiero, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Francesco Bruno, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Vito Cappiello, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Mario Coletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Teresa Colletta, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Ileana Corbi, Department of Structures for Engineering
and Architecture, University of Naples Federico II,
Naples, Italy
Livia D'Apuzzo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Gianluigi de Martino, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesco Forte, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Rosa Anna Genovese, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Fabrizio Mangoni di Santo Stefano,
Department of Architecture, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Luca Pagano, Department of Civil, Architectural
and Environmental Engineering, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Stefania Palmentieri, Department of Political Sciences,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Luigi Picone, Department of Architecture, University
of Naples Federico II, Naples, Italy
Michelangelo Russo, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Salvatore Sessa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Editorial staff

Alfredo Franciosa, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Francesca Nocca, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy

Scientific committee

Roberto Banchini, Ministry of Cultural Heritage
and Activities (MiBACT), Rome, Italy
Alfonso Barbarisi, School of Medicine, Second
University of Naples (SUN), Naples, Italy
Eugenie L. Birch, School of Design, University
of Pennsylvania, Philadelphia, United States of America
Roberto Camagni, Department of Building
Environment Science and Technology (BEST),
Polytechnic of Milan, Milan, Italy
Leonardo Casini, Research Centre for Appraisal
and Land Economics (Ce.S.E.T.), Florence, Italy
Rocco Curto, Department of Architecture and Design,
Polytechnic of Turin, Turin, Italy
Sasa Dobricic, University of Nova Gorica,
Nova Gorica, Slovenia
Maja Fredotovic, Faculty of Economics,
University of Split, Split, Croatia
Adriano Giannola, Department of Economics,
Management and Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
Christer Gustafsson, Department of Art History,
Conservation, Uppsala University, Visby, Sweden
Emiko Kakiuchi, National Graduate Institute
for Policy Studies, Tokyo, Japan
Karima Kourtit, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Mario Losasso, Department of Architecture,
University of Naples Federico II, Naples, Italy
Jean-Louis Luxen, Catholic University of Louvain,
Belgium
Andrea Masullo, Greenaccord Onlus, Rome, Italy
Alfonso Morvillo, Institute for Service Industry
Research (IRAT) - National Research Council of Italy
(CNR), Naples, Italy
Giuseppe Munda, Department of Economics and
Economic History, Universitat Autònoma de Barcelona,
Barcelona, Spain
Peter Nijkamp, Department of Spatial Economics,
Free University, Amsterdam, The Netherlands
Christian Ost, ICHEC Brussels Management School,
Ecaussinnes, Belgium
Donovan Rypkema, Heritage Strategies International,
Washington D.C., United States of America
Ana Pereira Roders, Department of the Built
Environment, Eindhoven University of Technology,
Eindhoven, The Netherlands
Joe Ravetz, School of Environment, Education
and Development, University of Manchester,
Manchester, United Kingdom
Paolo Stampacchia, Department of Economics,
Management, Institutions, University of Naples
Federico II, Naples, Italy
David Throsby, Department of Economics, Macquarie
University, Sydney, Australia



Indice/Index

- 7 Editoriale
Luigi Fusco Girard
- 11 Verso il Piano Strategico
di una città storica: Viterbo
*Luigi Fusco Girard, Fortuna De Rosa,
Francesca Nocca*
- 39 Valutazioni multi-metodologiche
per il Paesaggio Storico Urbano:
la Valle dei Mulini di Amalfi
Maria Cerreta, Viviana Malangone
- 61 Valori e valutazioni del Paesaggio Storico
Urbano: metodologie ed approcci per la
conservazione integrata e gestione
dei siti UNESCO
Fortuna De Rosa
- 85 Il paesaggio urbano delle città portuali: la
dimensione complessa nella valutazione
dello sviluppo sostenibile
Maria Di Palma
- 109 La valutazione delle trasformazioni urbane
nell'ambito del Grande Progetto Pompei
*Mariarosaria Angrisano, Antonia
Gravagnuolo, Ester Cozzolino, Claudia
Cusano, Chiara Ficarra, Anna Macolino,
Daniele Militello, Alessandra Zurolo*
- 129 Urban design, institutional context and
decision-making process. Two cases of
waterfront regeneration in Apulia (Italy)
*Raffaele Attardi, Antonietta Canta,
Carmelo Maria Torre*

- 145 Valorizzazione del patrimonio storico-architettonico e promozione d'impresa: il caso The Brewery, Boston
Gabriella Esposito De Vita, Claudia Trillo
- 165 Marketplace e spazio pubblico. Sviluppo urbano nella città consolidata tra crisi e ri-localizzazione
Stefania Ragozino
- 185 Valutazioni multicriterio e GIS: analisi del mercato immobiliare ed indirizzi progettuali per le Zone a Traffico Limitato nel centro storico di Napoli
Pasquale De Toro, Flavia Soprani
- 203 Gothic line: mapping Gothic in Naples. Sharing culture for conservation
Mara Capone
- 221 La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso
Stefania Oppido

LA VALORIZZAZIONE DIFFUSA: IL RIUSO DEL PATRIMONIO FERROVIARIO DISMESSO

Stefania Oppido

Sommario

Il contributo affronta il tema del recupero del patrimonio ferroviario dismesso come strumento di valorizzazione diffusa, in grado di attivare strategie di sviluppo locale. In ambito internazionale, la riconversione di ferrovie dismesse in *greenways* è stata realizzata prevalentemente attraverso ampi programmi nazionali, favorendo modalità di fruizione a basso impatto ambientale e forme di turismo responsabile e sostenibile. In Italia, l'istituzione di un fondo per l'attivazione di un programma di valorizzazione e recupero delle ferrovie dismesse (Legge Finanziaria 2008) sembrava condividere tale approccio. Tuttavia, ad oggi il patrimonio ferroviario risulta scarsamente recuperato, attraverso interventi sporadici, in assenza di adeguati strumenti programmatici e tecnico-normativi che supportino processi di valorizzazione integrata di infrastrutture e immobili.

Parole chiave: patrimonio ferroviario dismesso, greenways, sviluppo locale

NETWORKING HERITAGE: THE REUSE OF ABANDONED RAILWAYS AND STATION BUILDINGS

Abstract

The paper deals with the rehabilitation of abandoned railways in order to trigger local development strategies oriented to enhancing heritage.

In the international context, the transformation of abandoned railways into greenways has been developed mainly through wide national programs, encouraging low environmental impact uses and responsible and sustainable tourism.

In Italy, according to the European approaches, a funding program has been dedicated to enhancing disused railways (Finance Act 2008). However, the funding program looks ineffective today, due to the absence of adequate policies, programs and technical-regulatory tools aimed at supporting integrated rehabilitation processes of infrastructure and station buildings.

Keywords: railways and station buildings, greenways, local development

1. Introduzione

I cambiamenti sociali, economici e tecnologici avvenuti alla fine del secolo scorso hanno modificato in maniera significativa il sistema infrastrutturale territoriale. L'apertura di nuovi tracciati viari e ferroviari di maggiore convenienza in termini di tempi di percorrenza ha spesso determinato la chiusura di linee ferroviarie preesistenti, divenute marginali o tecnologicamente obsolescenti. Inoltre, la scarsa utenza, le strumentazioni messe a disposizione dall'innovazione tecnologica e le scelte politiche nazionali in materia di infrastrutture hanno indotto in alcuni casi alla chiusura di stazioni e caselli, in considerazione di spese di gestione non più sostenibili né necessarie.

Migliaia di chilometri di ferrovie dismesse, lungo le quali si incontrano stazioni ormai abbandonate e fatiscenti, sono la testimonianza e l'esito di questo processo di sviluppo ma rappresentano, al contempo, un consistente patrimonio storico troppo spesso sottovalutato e inutilizzato.

La rete delle infrastrutture e degli immobili dismessi costituisce una vera e propria risorsa del territorio per la quale è urgente arrestare il degrado e definire nuove prospettive d'uso che rappresentino nuove opportunità per il territorio. La riqualificazione ed il riuso, infatti, possono essere un'occasione di valorizzazione, attraverso nuove modalità di fruizione di tali beni e del contesto.

Prima in territorio americano, in seguito nei paesi europei, il potenziale di questo patrimonio è stato da tempo riconosciuto ed in molti casi valorizzato attraverso ampi programmi che superano la prassi dell'intervento puntuale, configurandosi come vere e proprie strategie di sviluppo sostenibile.

In una logica di network, adeguata alla caratteristica originaria di tale patrimonio, infatti, la valorizzazione non può tradursi in sporadici interventi privi di una visione complessiva. Non si tratta di realizzare un restyling delle linee ferroviarie dismesse ma di attivare azioni integrate di recupero di infrastrutture ed immobili dismessi, coerenti con le esigenze dettate da nuove modalità di fruizione di tali beni "a rete".

In ambito internazionale emerge un dibattito scientifico e culturale ormai consolidato in relazione al tema della rifunionalizzazione delle infrastrutture esistenti come *planning strategy* per la valorizzazione del territorio (Ahern, 1995; Ryan *et al.*, 2001; Fábos e Ryan, 2004).

In particolare, molti paesi hanno sperimentato la trasformazione di tracciati ferroviari abbandonati in *greenways*, ossia percorsi destinati ad una mobilità non motorizzata con una funzione ecologica e ricreativa. Le *greenways* sono descritte da Little (1990) come spazi aperti lineari, stabiliti lungo un corridoio naturale, come il corso di un fiume, una valle o una linea di crinale, o lungo fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto, come ferrovie dismesse e riconvertite a usi ricreativi, o canali e strade panoramiche. Nella definizione di Little, sono *greenways* anche i sentieri pedonali o ciclabili immersi in contesti naturali, gli spazi aperti che connettono parchi, riserve e siti culturali e storici con aree popolate.

Il termine è stato utilizzato per la prima volta in un documento ufficiale negli Stati Uniti nel 1987, nel Report della *President's Commission on American Outdoors*, riferito all'opportunità di realizzare «a living network of greenways [...] to provide people with access to open spaces close to where they live, and to link together the rural and urban spaces in the American landscape threading through cities and countrysides like a giant circulation system» (Ahern, 2004, pp. 34-35).

Le politiche fondate sulle *greenways* sono, quindi, finalizzate a promuovere nuove modalità

di fruizione, ad arrestare il degrado delle risorse e ricostituire la continuità del sistema ambientale utilizzando le strutture lineari d'origine antropica esistenti (Angrilli, 1999).

La prima esperienza statunitense è precedente alla definizione stessa del termine e risale al 1966 quando fu inaugurato un "percorso verde", l'Illinois Prairie Path (IPP), riqualificando il tracciato della Illinois Prairie. Nel 1986 fu istituita l'associazione no profit Rails to Trails Conservancy (RTC), con l'obiettivo di recuperare l'ingente patrimonio costituito dalla rete ferroviaria dismessa e fornire supporto e assistenza ai promotori dei progetti (Aa.Vv., 1997). Soprattutto, la normativa di *railbanking*, introdotta nel 1983 dal National Trail System Act, ha impedito la suddivisione dei tracciati non più utilizzati. Si tratta di «a voluntary agreement between a railroad company and a trail agency to use an out-of-service rail corridor as a trail until some railroad might need the corridor again for rail service» (National Trails System Act, 16 USC 1247, d).

Negli Stati Uniti, inoltre, l'*American Greenway Program*, progetto del Conservation Found, ha l'obiettivo di sviluppare una rete di greenways in grado di connettere aree d'interesse naturale, siti di interesse storico e parchi attraverso tutti gli Stati Uniti (Mennella, 2004).

In ambito nazionale l'Associazione Italiana Greenways (AIG) sottolinea la coerenza delle esperienze di *greenways* con gli obiettivi di valorizzazione del territorio, interpretandole come opportunità di «costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali» (Regolamento AIG, art. 2).

In tale prospettiva, se i tracciati ferroviari in disuso rappresentano potenziali percorsi per una nuova fruizione del territorio, le stazioni dismesse, solitamente poste in posizione strategica nel territorio, forniscono spazi disponibili per nuove destinazioni connesse agli obiettivi di promozione e valorizzazione. I percorsi riqualificati possono, quindi, diventare veicolo per la fruizione del patrimonio storico, artistico, architettonico, culturale, ambientale e paesaggistico e valorizzare filiere di produzioni di qualità legate all'agricoltura tradizionale (Oppido, 2010).

Il concetto di *greenway*, inoltre, è strettamente connesso a quello di network, inteso sia come percorso che collega risorse, naturali e costruite, sia come rete di percorsi: i beni a rete, costituiti dai tracciati ferroviari dismessi e dalle stazioni, in questa logica, rappresentano l'opportunità di mettere a sistema tali risorse attraverso la costruzione di nuove forme di accessibilità e fruibilità.

A partire da tale presupposto, il presente contributo affronta il tema della valorizzazione diffusa del patrimonio ferroviario dismesso, in ambito europeo ed italiano. In particolare, la disamina di seguito proposta è articolata attraverso:

- una sezione dedicata alle esperienze maturate nel contesto europeo, caratterizzato da piani e programmi strategici per una valorizzazione diffusa;
- una sezione dedicata al contesto italiano, evidenziando l'entità del patrimonio dismesso, in frequente stato di degrado, e la discontinuità delle iniziative e dell'agenda politica. Per affrontare tale gap operativo e culturale, il contributo propone un approccio metodologico fondato sulla valorizzazione integrata di stazioni e linee ferroviarie, in una logica di "beni a rete", di network, elemento caratterizzante e identitario del patrimonio ferroviario;
- infine, le conclusioni che, in considerazione delle differenze emerse tra contesto

europeo ed italiano, evidenziano la necessità di un programma nazionale fondato su una strategia condivisa, capace di guidare e supportare in maniera concertata le trasformazioni su tutto il territorio nazionale.

2. L'approccio europeo alla valorizzazione diffusa del patrimonio ferroviario dismesso

Nel contesto europeo, numerose iniziative, documenti, meeting internazionali, costituzione di associazioni dimostrano l'attualità e la dimensione della tematica relativa al riuso dei patrimoni ferroviari dismessi e la stretta correlazione con la realizzazione di *greenways*.

La compatibilità esistente tra le caratteristiche richieste alle *greenways* e quelle dei tracciati ferroviari rende questi ultimi particolarmente adatti ad essere trasformati in percorsi destinati ad una fruizione non motorizzata. Le linee ferroviarie, infatti, sono solitamente caratterizzate da uno sviluppo pianeggiante o con pendenze esigue, corrono quasi totalmente in sede propria e presentano un ridotto numero di intersezioni con la rete stradale (Associazione Italiana Greenways, 2013).

Ciò appare coerente con la Dichiarazione di Lille (2000), che ha definito le direttive per la *Rete Europea di Greenway* sottolineando che tali percorsi devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce, quindi, lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenways*.

Contestualmente, la *European Greenways Good Practice Guide* ha rappresentato uno strumento di sensibilizzazione di autorità pubbliche e attori sociali, mettendo in evidenza l'approccio comunitario, il contesto storico in cui nasce la problematica, i principi che ispirano i movimenti e le associazioni, le esperienze significative e le azioni intraprese dalle diverse nazioni (Egwa and European Commission DG Environment, 2002).

La mobilità dolce e a basso impatto che sottende la filosofia delle *greenways*, inoltre, è in linea con le indicazioni del *Libro Verde* della Commissione Europea (COM, 2007). Infatti, la riconversione delle infrastrutture dismesse in percorsi verdi multifunzionali può rappresentare non solo una risposta ad esigenze di fruizione turistica e di svago, ma anche contribuire ad una mobilità sostenibile nell'ambito della vita di tutti i giorni (Senes, 2004).

Come emerge dalle esperienze europee, l'adeguata riconversione delle tratte ferroviarie dismesse può rappresentare una scelta strategica, soprattutto in territori che necessitano di essere valorizzati. Infatti, le nuove modalità di accessibilità e fruizione determinate dalle *greenways* consentono, da un lato, di riqualificare un patrimonio abbandonato e spesso in stato di degrado, dall'altro, di attivare azioni di promozione del territorio, supportate dall'introduzione di nuove attività negli edifici recuperati (servizi per il turista, attività ricettive e di ristorazione, luoghi di sosta, punti informativi, musei del territorio, punti vendita di prodotti a chilometri zero, ecc.).

Attraverso la realizzazione di un sistema di *greenways*, inoltre, si fornisce alla popolazione una mobilità complementare a quella tradizionale. I percorsi verdi, infatti, sono solitamente destinati ad una multiutenza e multimodalità di fruizione (a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini, ecc.) e sono utilizzati sia per gli spostamenti quotidiani sia per il tempo libero. Il dibattito scientifico-culturale mostra un crescente interesse per approcci multidisciplinari alla pianificazione di *greenways* per «an assessment of the relationships between landscape structure and landscape dynamics, which are essential to any landscape management or land use» (Pena *et al.*, 2010, p. 970).

Tra le esperienze significative condotte in Europa a partire dagli anni '90, si evidenziano le *Vías Verdes* in Spagna, il progetto *RAVeL* (Rèseau Autonome des Voies Lentes) in Belgio e il *Sustrans Program* (Sustainable Transport) in Inghilterra e le più recenti *Ecopistas* portoghesi. Le *railway paths* inglesi, le *rails-trails* americane, le *vías verdes* spagnole e le *chemin du rail* francesi e belghe sono percorsi verdi pubblici multi-funzionali realizzati lungo tracciati ferroviari dismessi (Senes *et al.*, 2004).

In particolare, l'esperienza spagnola ha ottenuto riconoscimenti internazionali ed importanti ricadute in termini di numero di utenti. Il programma *Vias Verdes* ha inizio nel 1993 e nasce da un accordo di cooperazione tra Moptma (Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, oggi Ministerio de Medio Ambiente) soggetto promotore, le compagnie ferroviarie spagnole e FFE (Fundación de los Ferrocarriles Españoles), quest'ultima con funzione di coordinamento, promozione delle iniziative ed elaborazione dei piani di fattibilità.

Già nel 1992, da un inventario eseguito dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles, risultavano dismessi 5.764 km di ferrovie ai quali si aggiungevano altri 1.920 km di vecchi raccordi con miniere ed industrie (Mennella, 2004).

Nel 2001, il Parlamento nazionale ha votato all'unanimità una mozione per sollecitare l'implementazione di strumenti e leggi che consentissero di convertire le linee ferroviarie in disuso. A dodici anni dall'inizio del programma, nel 2005, risultavano investiti oltre 60 milioni di euro per interventi relativi a 1.500 km di linea ferroviaria in disuso, stanziati principalmente dal Ministero per l'Ambiente, ma anche dall'Amministrazione Pubblica locale e regionale.

Frutto della collaborazione tra istituzioni, cittadini e associazioni, il caso spagnolo mostra come i migliori risultati si raggiungano attraverso chiarezza e coerenza di intenti tra gli attori coinvolti, strumenti tecnico-normativi finalizzati alla valorizzazione di beni a rete e adeguate risorse economiche: «La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Vías Verdes de España, proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definir las como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local» (Vias Verdes, 2013).

Nel progetto delle *Vias Verdes* la partecipazione dei governi regionali, dei governi provinciali, dei comuni, nonché del settore sociale, è stata fondamentale. Gli esiti di tale esperienza derivano non da interventi sporadici ma da strategie e programmi per la realizzazione di networks ed è esemplare non solo per i risultati conseguiti ma anche per il grado di divulgazione raggiunto nella società e nei media (Aycart, 2004).

Anche il caso portoghese delle *Ecopistas* si fonda su una visione complessiva strategica della rifunzionalizzazione del patrimonio ferroviario dismesso, attraverso un Piano Nazionale di *Ecopistas* del 2001. L'attuazione del Piano è stata effettuata attraverso accordi con i Comuni il cui territorio è attraversato dalle tratte ferroviarie dismesse.

La gestione del patrimonio ferroviario portoghese non più utilizzato è stata affidata ad un'impresa nata nel 1997, la Refer, con l'obiettivo di riqualificare le linee dismesse e di valorizzare il patrimonio immobiliare in disuso (Centeno, 2004; Refer, 2013). Refer, che è membro della European Greenways Association (Egwa), promuove la preparazione degli studi preliminari per la realizzazione di progetti (European Greenways Association, 2013). L'esperienza portoghese include la creazione e la registrazione di un *National and*

European Brand che ha contribuito alla promozione e alla visibilità delle iniziative. Il progetto delle *Ecopistas* ha posto l'accento sulla valorizzazione e la rifunzionalizzazione di tutti gli elementi della funzione originaria del tratto ferroviario: stazioni, caselli, ponti, tunnel e altre componenti poiché «l'esistenza di questi elementi storici conferisce a queste componenti una loro propria identità che le differenzia da altre vie di comunicazione» (Centeno, 2004, p. 116).

Come nei casi delle *Vias Verdes* e delle *Ecopistas*, il Programma *RAVeL* (Réseau Autonome de Voies Lentes) in Vallonia (Belgio), avviato nel 1997, è strettamente collegato ad una politica più ampia di recupero del patrimonio ferroviario dismesso, adottata in Belgio a partire dalla fine degli anni '70 (Mennella, 2004).

Questo approccio sistemico al territorio caratterizza gli attuali orientamenti comunitari in materia di tutela e valorizzazione del paesaggio, come evidenziano le iniziative finalizzate a realizzare non singole esperienze di *greenways* ma *green-networks* trans-nazionali. Un esempio è il progetto *Rever Med* varato nel 2002 da Portogallo, Spagna, Francia e Italia (nell'ambito del programma *Interreg II C Nwma*) con l'obiettivo di creare la spina dorsale di una rete autonoma di trasporto non motorizzato, costituita principalmente da *greenways*. Le iniziative nazionali, inoltre, sono incentivate dall'Unione Europea, che nel 1997 ha creato la *European Greenways Association* (Egwa) e ha previsto finanziamenti specifici nell'ambito del programma *Interreg* (Fondo europeo di sviluppo regionale per la cooperazione tra regioni dell'Unione europea).

Recentemente, la *European Greenways Association* ha richiamato l'attenzione sul ruolo di esperienze di *greenways* per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso in Europa: «Egwa advocates the transformation of disused railway lines into greenways as the most appropriate way to ensure that Europe's railway heritage is preserved and maintained, and at the same time generates local economic opportunities. Egwa seeks to help more organisations get involved with greenway development and, at the same time, makes a special appeal to government administrations and railway companies – the main owners of these infrastructures – to embrace the movement, offering its full collaboration for that purpose» (*European Greenways Association*, 2012, p.1).

A partire dal 2003, l'istituzione di un premio europeo, con cadenza biennale, per le migliori esperienze di *greenways* ha contribuito alla divulgazione di buone pratiche. In particolare, nell'ambito della VI edizione dell'*European Greenways Award*, tenutosi a settembre 2013 a Viseu, Dão-Lafões, in Portogallo, sono stati premiati otto casi in Austria, Belgio, Irlanda, Portogallo, Spagna e Regno Unito, considerati *best practices* in Europa (*European Greenways Association*, 2013).

3. Il contesto italiano: limiti ed opportunità

L'attuale dibattito scientifico e culturale e le esperienze realizzate evidenziano la necessità di una maggiore contestualizzazione del concetto di *greenways* nelle diverse realtà territoriali, analizzandone le opportunità offerte in termini di riqualificazione, promozione di forme di sviluppo sostenibile, valorizzazione del paesaggio. Si sottolinea, in particolare, la tendenza ad identificare, spesso, il progetto di *greenways* esclusivamente con la realizzazione di piste ciclabili, limitando fortemente le potenzialità derivanti dall'estrema flessibilità del concetto di "vie verdi" (Mennella, 2004).

In un'ottica di valorizzazione, è opportuno, piuttosto, pensare a sistemi integrati di mobilità dolce che perseguano obiettivi di multimodalità e multiutenza, garantendo la sicurezza

dell'utenza, come sollecitato dalla European Greenways Association.

In Italia il patrimonio ferroviario dismesso è di notevoli dimensioni, distribuito su tutto il territorio nazionale. La sua rifunzionalizzazione, attraverso strategie di valorizzazione diffusa, può contribuire alla riqualificazione degli ambiti territoriali attraversati. È necessario, però, considerare in maniera complessiva il patrimonio costituito da strutture e infrastrutture ferroviarie in disuso (Figg. 1 e 2), mettendo a sistema le risorse in una logica di "beni a rete", definiti, nell'ambito del progetto *Valore Paese* avviato nel 2007 dall'Agenzia del Demanio (De Medici, 2010), come «beni uniti tra loro da reti naturali e infrastrutturali che possono essere riconvertiti con un progetto integrato di riqualificazione» (www.agenziademanio.it).

Un primo segnale della necessità di affrontare la questione della gestione del patrimonio ferroviario è la costituzione, nel 1991, da parte di Ferrovie dello Stato S.p.A., di una società, Metropolis S.p.A., oggi Ferservizi, che ha tra le sue attività la gestione, la valorizzazione e la dismissione dei beni non più strategici per l'esercizio ferroviario.

Nel 2001 è nato il progetto *Ferrovie abbandonate* per iniziativa dell'Associazione Italiana Greenways, con il contributo iniziale di Ferrovie dello Stato, con l'obiettivo di richiamare l'attenzione sul valore di memoria storica dei tracciati ferroviari non più utilizzati esistenti in Italia (Ferrovie abbandonate, 2013).

Nello stesso anno, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha commissionato all'Associazione Italiana Greenways uno studio per il censimento delle linee ferroviarie italiane non utilizzate, per una loro valorizzazione attraverso la creazione di un sistema di *greenways*. La collaborazione tra le strutture di FS, l'Associazione Italiana Greenways e l'Università di Milano ha consentito di quantificare il patrimonio non utilizzato in «oltre 5.000 chilometri di linee non in esercizio, di cui 1.900 chilometri di proprietà FS e 3.200 chilometri in concessione. A questa cifra si possono aggiungere circa 2.700 chilometri di linee FS non utilizzate o molto sottoutilizzate. Si arriva così ad un totale di quasi 8.000 chilometri» (RFI e Isfort, 2004, p. 94). Lo studio ha, inoltre, evidenziato l'assenza in Italia, rispetto al contesto internazionale, di una visione strategica del problema del recupero dei sedimi, di una pianificazione strutturata della loro valorizzazione e di adeguate risorse economiche per agevolare gli enti locali interessati all'acquisizione di tali beni.

Uno degli obiettivi della ricerca condotta nel 2004 dall'Università di Milano era la realizzazione di un data-base, strutturato mediante la tecnologia informatica del Geographical Information System (GIS), di tutto il patrimonio delle linee ferroviarie italiane delle FS (comprese le linee in concessione) dismesse o sottoutilizzate, escluse quelle ricadenti in ambito urbano. Altro obiettivo della ricerca era la valutazione del rapporto tra le linee dismesse ed elementi di interesse naturalistico e culturale nelle aree limitrofe per valutare il livello di attrattività turistica dell'area e le potenzialità di sviluppo.

Qualche anno dopo tale studio, la Legge Finanziaria del 2008 istituiva «presso il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare un fondo di 2 milioni di euro per l'anno 2008, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse» (Legge 24 Dicembre 2007, n. 244, art. 2, comma 342), individuando 12 tratti ferroviari dismessi da recuperare, distribuiti sul territorio nazionale.

Inoltre, per l'attuazione di tale programma, la Legge prevedeva che il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, di concerto con il Ministro per i Beni e le Attività Culturali e con il Ministro dei Trasporti, individuasse «criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-

turistici» e avviasse «[...] progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse» individuate dalla legge (Legge 24 Dicembre 2007, n. 244, art. 2, comma 343).

Fig. 1 – Linea ferroviaria Canello-Torre Annunziata e stazione di Ottaviano (Campania)



Foto: Germana Di Gennaro, Rolando Di Gregorio, Livia Falco e Stefania Ragozino

Fig. 2 – Strutture e infrastrutture dismesse lungo la ferrovia Noto-Pachino (Sicilia)

Foto: Carla Senia e Jlenia Cilia

Tuttavia, l'agenda governativa successiva non ha previsto ulteriori misure o indicazioni, né ha portato avanti l'iniziativa del 2008, come sottolinea la Proposta di Legge *Norme per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso*, presentata alla Camera dei Deputati il 7 dicembre 2010: «L'applicazione della legge a regime e i criteri e le modalità della scelta dei percorsi sono demandati a successivi decreti ministeriali [...] Purtroppo, tale fondo non è stato mai attivato e le risorse stanziare hanno costituito economie di bilancio dello Stato» (Disegno di legge n. 3950, preambolo).

Intanto, nel 2009, il Convegno nazionale *Ferrovie e paesaggio*, organizzato dalla Società Geografica Italiana, da Italia Nostra e dall'Associazione Italiana Greenways, sollecitava adeguati disposti legislativi e interventi per preservare e valorizzare il materiale rotabile ferroviario storico, gli impianti fissi, i manufatti e le opere d'arte connessi all'infrastruttura ferroviaria storica come testimonianza di archeologia industriale.

I dati forniti dal Gruppo Ferrovie dello Stato, in occasione della *V European Greenways Conference* tenutasi a Madrid nel 2010, stimavano ancora 1.900 km di linee ferroviarie dismesse, corrispondenti al 19% dell'intera rete ferroviaria e quasi 2000 stazioni abbandonate, esclusi i caselli (Torella, 2010).

Le stazioni impresenziate, ovvero quelle in cui non opera più personale ferroviario addetto

alla circolazione dei treni e ai servizi commerciali, costituiscono un vasto patrimonio immobiliare reso disponibile dall'innovazione tecnologica. Già a partire dalla metà degli anni '90, le FS hanno avviato un processo per la loro cessione in locazione o comodato d'uso gratuito a enti locali, privati e associazioni no profit. Nel 2010, ad esempio, nella Regione Veneto 125 stazioni sono state concesse in comodato d'uso per 25 anni dalla Rete Ferroviaria Italiana (RFI) alle amministrazioni comunali interessate, prevedendo il comodato a pagamento nel caso di privati.

Secondo i dati disponibili sul Portale di Ferrovie dello Stato, «attualmente sono circa 1.700 le stazioni impresenziate della Rete Ferroviaria Italiana che il Gruppo FS sta concedendo tramite contratti di comodato d'uso gratuito alle associazioni e ai comuni affinché siano avviati progetti sociali che abbiano ricadute positive sul territorio e per la qualità dei servizi offerti nelle stesse stazioni. Di queste, circa 480 stazioni, corrispondenti ad una superficie di oltre 79.000 mq già sono state assegnate» (www.fsitaliane.it).

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha recentemente (25 settembre 2013) avviato un nuovo progetto di riqualificazione che prevede il riuso socio-ambientale del patrimonio immobiliare non più utilizzato, ovvero le stazioni impresenziate. Rete Ferroviaria Italiana, infatti, ha firmato un protocollo d'intesa con l'Associazione Nazionale delle Cooperative sociali (Legacoopsociali). Il protocollo d'intesa *Stazioni di comunità*, che ha una durata di quattro anni rinnovabili, prevede che gli spazi inutilizzati siano destinati a progetti d'inclusione sociale per soggetti deboli, ma anche ad attività di protezione civile, iniziative culturali e di valorizzazione storica e ambientale. L'intesa segue i quattro protocolli siglati con associazioni di valenza nazionale (Legambiente, Associazione Italiana Turismo Responsabile, Centro Servizi del Volontariato) e con la Regione Toscana.

Intanto alcune esperienze condotte in Italia in anni recenti dimostrano il ruolo che il recupero del patrimonio ferroviario dismesso può avere per la fruibilità e la valorizzazione del paesaggio, come nei casi di Spoleto-Norcia, Dobbiaco-Cortina, Modena-Vignola, Ora-Prezzano (Dal Sasso e Ottolino, 2011).

Non mancano casi virtuosi che hanno ottenuto riconoscimenti internazionali come quello del Parco Costiero del Ponente Ligure, pista di 24 km realizzata sul vecchio tracciato costiero della ferrovia a binario unico tra Ospedaletti e San Lorenzo al Mare, che nell'Ottocento collegò la Riviera alle metropoli del nord Europa, sulla linea Genova-Ventimiglia, dismessa nel 2001 (European Greenways Observatory, 2013). Nel 2011, questa ex strada ferrata si è classificata al secondo posto nell'ambito della V edizione dello *European Greenways Award*, nella "Excellence Category", «for the integration of an excellent greenway into a very attractive and territorially complex setting on the Mediterranean coast» (www.aevv-egwa.org), preceduta dall'Avenue Verte a nord di Parigi e seguita, al terzo posto, dalla Worcester Connect2 in Gran Bretagna.

Nella stessa edizione del premio, nella "Exemplary Initiatives Category" si è classificato terzo il "Sentiero della Bonifica", in Provincia di Arezzo, «for the development of a cycling and walking tourist route in Tuscany that allows users to enjoy nature, the art of bygone days, and interaction with the local agricultural community, taking advantage of a historic work of hydraulic engineering» (www.aevv-egwa.org).

Tuttavia, in assenza di una visione strategica complessiva supportata da un'adeguata programmazione, il riuso di questo patrimonio è stato sporadico e frutto di singole iniziative, senza una 'regia' in grado di coordinare una valorizzazione integrata di strutture e infrastrutture e di costruire reti di soggetti pubblici e privati.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato ha, in proposito, dichiarato di voler definire un *Piano Nazionale di Greenways*, seguendo l'esempio di altre nazioni europee, come la Spagna, con il coinvolgimento delle Istituzioni, in particolare del Ministero dell'Ambiente, delle Regioni, degli Enti Locali e delle principali associazioni ambientaliste.

Intanto, la presentazione, il 15 marzo 2013, alla Camera dei Deputati del Disegno di Legge *Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete di mobilità dolce* può costituire un'opportunità per una definire il futuro del patrimonio ferroviario dismesso nazionale.

All'articolo 1, la Legge dichiara come obiettivo «la realizzazione di una rete nazionale di mobilità dolce [...] che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero, l'attività fisica delle persone e la salvaguardia dei beni territoriali diffusi. Tale rete è realizzata in via prioritaria attraverso il recupero, la salvaguardia e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse o sottoutilizzate», sottolineando, inoltre, la necessità di istituire un Osservatorio sulla mobilità dolce.

Secondo il Disegno di Legge, per la copertura finanziaria «nel limite massimo di 3.000.000 di euro per ciascun anno del triennio 2013-2015, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2013-2015, nell'ambito del programma "Fondi di riserva e speciali" della missione "Fondi da ripartire" dello stato di previsione del Ministero dell'Economia e delle Finanze allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero» (preambolo).

Come si evince, il dibattito in Italia è oggi molto acceso. Nell'ottobre 2013, nella simbolica data dell'inaugurazione della prima ferrovia italiana, la Napoli-Portici, che fece la prima corsa il 3 ottobre 1839, la Confederazione Mobilità Dolce (Co.Mo.Do.) ha organizzato il I Congresso Nazionale Co.Mo.Do. *Mobiltà dolce: scenari europei e sviluppi futuri in Italia*. Il Congresso, che si è tenuto pochi giorni dopo la *European Mobility Week*, settimana europea della mobilità (16-22 settembre 2013), ed ha affrontato i temi della mobilità alternativa, del recupero delle reti infrastrutturali dismesse, dell'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

Co.Mo.Do., il cui Centro Studi ha sede presso il Museo della Ferrovia Spoleto-Norcia, promuove l'annuale *Giornata delle Ferrovie Dimenticate*, giunta nel 2014 alla VII edizione, con l'obiettivo di mantenere alta l'attenzione dell'opinione pubblica (Ferrovie dimenticate, 2013b).

La Confederazione, inoltre, ha ottenuto un importante riconoscimento in ambito europeo. Infatti, la Commissione del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa, edizione 2012-13, ha deliberato l'assegnazione della menzione speciale a Co.Mo.Do., che ha presentato il progetto editoriale *Le Ferrovie delle Meraviglie*, per aver operato da oltre un decennio per il recupero e la valorizzazione di tracciati ferroviari dismessi, trovando «un forte riscontro in ambiti istituzionali e tra le popolazioni locali, nonché tra ambientalisti, amanti della natura e della storia dell'arte» (www.ferroviedimenticate.it).

Lo scenario nazionale delineato mostra non solo la consistenza del patrimonio ferroviario dismesso, ma anche l'azione e l'impegno di soggetti che, in ambito culturale e sociale, promuovono iniziative per diffondere la conoscenza e sostenere la necessità di recuperare e restituire alla collettività tali beni. Questo fenomeno rappresenta un punto di forza per la costruzione di strategie concertate di valorizzazione diffusa.

Tuttavia, come dimostrano le buone pratiche europee, perché sia possibile superare la logica del "caso per caso", è necessaria una visione d'insieme del destino di questo

patrimonio, supportata da un approccio metodologico condiviso e da una continuità nell'agenda politica.

In particolare, è necessario adottare un approccio adeguato alla caratteristica di "beni a rete" di questo patrimonio, valorizzando le relazioni che il network ha già con il territorio, cogliendone le opportunità in termini di messa in rete delle risorse ambientali, culturali, storiche ma anche economiche e sociali presenti nel contesto. Si tratta di considerare i tracciati e le stazioni in disuso come parti integrate di un sistema, caratterizzato da relazioni con il territorio su cui prefigurare nuove modalità di fruizione.

Pertanto, sia in fase di analisi sia in fase di definizione delle scelte, è opportuno adottare un approccio transcalare che, a partire dal sistema della rete di tracciati ed edifici, a scala territoriale, arrivi sino alla valutazione del singolo elemento del sistema. In tal modo, le scelte di intervento potranno essere efficaci non solo in termini di controllo delle *performance* dell'elemento, ma anche in termini di attivazione di processi di valorizzazione del contesto.

Coerentemente con questo approccio metodologico, il recupero e la rifunzionalizzazione integrata del patrimonio ferroviario dismesso dovrà fondarsi sulla scelta di nuovi usi compatibili con le caratteristiche dell'esistente, per tutelarne il valore di testimonianza e di memoria storica, e selezionati in una logica di sistema edifici-percorsi. L'obiettivo, infatti, è valorizzare non solo i singoli elementi ma soprattutto il carattere relazionale esistente tra di essi e con il contesto territoriale, attraverso un approccio sistemico in grado di farne emergere le potenzialità in termini di nuovi usi.

In questa logica, il riuso degli edifici e la trasformazione dei tracciati ferroviari in percorsi (pedonali, ciclabili, a cavallo, ecc.) può fornire opportunità per la messa a rete di valori e risorse presenti nel territorio, promuovendo la diffusione di modalità di *slow mobility* e di *sustainable tourism*, ovvero, come afferma l'Associazione Italiana Greenways, una nuova forma di turismo, attivo, responsabile e sostenibile.

A tale scopo, è necessario orientare le trasformazioni di questo patrimonio in termini di fruibilità e sicurezza da parte degli utenti, con particolare attenzione alle performance di accessibilità, percorribilità, benessere e sicurezza dell'utenza.

In particolare, in fase di progettazione della riconversione dei tracciati, è opportuno rimuovere condizioni di degrado/dissesto o caratteristiche del percorso che possono determinare situazioni di pericolo per gli utenti, verificare l'accessibilità per i mezzi di soccorso e per mezzi meccanici necessari per interventi di manutenzione del percorso, garantire la presenza di aree di parcheggio.

In una prospettiva di valorizzazione diffusa, inoltre, la scelta delle nuove destinazioni d'uso per gli immobili dismessi assume un ruolo strategico per l'attivazione di processi di rigenerazione, soprattutto in contesti degradati o soggetti a fenomeni di abbandono. Le nuove attività, devono, da un lato, garantire la tutela del patrimonio immobiliare in cui vengono collocate e, ove presenti, delle sue caratteristiche identitarie e storico-culturali, dall'altro, essere in grado di assicurarne un significativo incremento dei valori economici e sociali. Le strategie di riuso, infatti, si dimostrano efficaci quando rispondono alle aspettative della collettività in termini di miglioramento del contesto, di dotazioni funzionali, di incremento di infrastrutture e servizi (Pinto, 2010).

In quest'ottica, le *greenways*, come dimostrano le esperienze internazionali, costituiscono un'efficace iniziativa per coinvolgere gli utenti nella conoscenza e nella valorizzazione del territorio e per attivare processi di sviluppo locale sostenibile. Ciò significa valutare, in una

visione multidisciplinare, le ricadute ambientali, economiche e sociali che lo strumento delle *greenways* può determinare quando è fondato su un progetto di valorizzazione diffusa, che non si limiti alla sola trasformazione di tracciati ferroviari in piste ciclabili.

Inoltre, tale approccio non può prescindere da un'adeguata pianificazione e da un efficace impegno dell'agenda politica, anche attraverso un Piano Nazionale per la valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso e la realizzazione di una rete nazionale della mobilità "dolce", auspicata anche nelle proposte di legge che si sono susseguite in anni recenti.

Tuttavia, per garantire la fattibilità economica di un vasto programma sul territorio nazionale, è necessario che gli amministratori pubblici siano capaci di attivare processi di partnership con gli stakeholder socio-economici locali ed attrarre capitale privato che possa contribuire alla realizzazione delle iniziative di valorizzazione e gestione dei beni dismessi.

4. Conclusioni

Il confronto tra il contesto internazionale e quello italiano evidenzia la necessità di una visione strategica complessiva e di un'adeguata programmazione in grado di supportare un reale processo di valorizzazione diffusa, come è accaduto in ambito europeo.

Le esperienze internazionali mostrano la necessità di strumenti di programmazione per il governo delle trasformazioni, di piani nazionali e strategie condivise, fondate sulla partnership tra attori istituzionali, sociali ed economici, con il coinvolgimento di soggetti beneficiari della valorizzazione del territorio.

Il processo di valorizzazione che le cosiddette "vie verdi" possono mettere in atto, infatti, non deve limitarsi al recupero fisico di infrastrutture ed immobili dismessi, ma deve determinare ricadute ecologiche, economiche e sociali, in un'ottica di sviluppo sostenibile del territorio.

Nel contesto italiano, i principali nodi critici sono rappresentati dall'acquisizione del sedime e degli immobili e dalla frammentazione delle competenze territoriali, determinata dall'assegnazione delle differenti categorie di beni dismessi a soggetti diversi, aspetto che contrasta con l'obiettivo di scelte coerenti e concertate per una valorizzazione diffusa e sistemica del patrimonio ferroviario in disuso.

A tali criticità si aggiungono la difficoltà di reperimento di risorse economiche, la discontinuità dell'agenda politica e l'assenza di una visione complessiva sul futuro di questo patrimonio che sappia utilizzarne e valorizzarne la caratteristica peculiare di sistema "a rete" diffuso su tutto il territorio.

Un'adeguata programmazione a scala nazionale, infatti, rappresenta il presupposto necessario su cui incardinare le singole iniziative, valutandone i benefici sia in termini di valorizzazione del patrimonio ambientale, architettonico e storico, sia in termini di nuove fonti di reddito connesse alle nuove attività insediate e alla fruizione turistica dell'area interessata.

In tale senso, assume rilevanza strategica la scelta delle destinazioni d'uso, aspetto spesso scarsamente considerato. In particolare, il riuso integrato di infrastrutture ed edifici dismessi, attraverso un approccio sistemico, può contribuire alla gestione del territorio, sottraendolo al degrado e all'abbandono e definendo nuovi scenari di sviluppo, incentivando modalità di fruizione a basso impatto ambientale e forme di turismo responsabile e sostenibile. La redditività derivante dalle nuove destinazioni d'uso insediate, inoltre, appare un fattore determinante per la gestione nel tempo dei beni oggetto di riuso. È necessario, infine, che le scelte siano fondate sull'individuazione di interventi compatibili,

che garantiscano, da un lato, la sicurezza degli utenti ed adeguati livelli di fruibilità, dall'altro, la tutela dei beni stessi e delle loro caratteristiche identitarie.

Punto di forza, emerso dall'analisi del contesto italiano, è rappresentato dalla diffusa consapevolezza del valore di testimonianza storica e delle potenzialità d'uso del patrimonio ferroviario dismesso, grazie all'azione di associazioni, confederazioni, forum. Le iniziative recenti ed in corso evidenziano il ruolo strategico degli stakeholder socio-economici nell'ambito di processi di valorizzazione diffusa di un bene percepito come collettivo e considerato parte della memoria storica delle comunità locali. Ciò può costituire l'humus sul quale attivare politiche territoriali in grado di guidare e supportare processi di sviluppo sostenibile.

Tuttavia, perché si attui un ampio programma nazionale è innanzitutto necessario che anche i policy-maker mostrino consapevolezza del valore di questa eredità del passato come patrimonio. Come scrive Alberto Magnaghi, «possiamo ragionevolmente affermare che il patrimonio, inteso come categoria culturale ed economica, non esiste di per sé, ma soltanto nella interpretazione che ne viene data da chi lo riusa. [...] Il concetto di patrimonio implica infatti un giudizio di valore» (Magnaghi, 2000, p. 84).

Senza riconoscimento di valore di questo patrimonio in quanto "bene" collettivo, quindi, risulta improbabile pensare ad un impegno economico, tecnico e culturale continuativo ed efficace per la sua gestione.

Riferimenti bibliografici

- Aa.Vv. (1997), *Rail with trails. Sharing corridors for transportation and recreation*. Rail to Trails Conservancy, National Park Service, Washington, D.C.
- Agenzia del Demanio (2007), *Valore Paese: il progetto di valorizzazione del patrimonio immobiliare dello Stato*. www.agenziademanio.it.
- Ahern J. (1995), "Greenways as a planning strategy". *Landscape and Urban Planning*, vol. 33, n. 1-3, pp. 131-156.
- Ahern J. (2004), "Greenways in the USA: theory, trends and prospects", in Jongman R.H.G., Pungetti G. (eds), *Ecological networks and greenways. Concept, design, implementation*. Cambridge University Press, Cambridge, UK, pp. 34-55.
- Angrilli M. (1999), "Greenways". *Urbanistica*, n. 113, pp. 92-97.
- Associazione Italiana Greenways (2013), *Il recupero delle ferrovie dismesse come greenways*. www.greenways.it.
- Aycart, C. (2004), "Il progetto spagnolo per le Vias Verdes", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 108-113. www.associazioneefmp.it.
- Centeno L. (2004), "Il progetto portoghese di Ecopistas", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 116-121. www.associazioneefmp.it.
- COM (2007), *Libro Verde. Verso una nuova cultura della mobilità urbana*. Bruxelles, Belgium, 25/09/2007.
- Dal Sasso P., Ottolino M. A. (2011), "Greenway in Italy: examples of projects and implementation". *Journal of Agricultural Engineering*, vol. 42, n. 1, pp. 29-40.
- De Medici S. (2010), *Nuovi usi per la tutela e la valorizzazione del patrimonio costruito. La privatizzazione dei beni immobili pubblici*. Angeli, Milano.
- Egwa and European Commission DG Environment (2002), *The European greenways Good practice guide: examples of action undertaken in cities and in the periphery*. Ibergráficas S.A., Madrid, Spain.

- European Greenways Association (2012), "Greenways provide the answer to preserving Europe's railway heritage". *European Greenways Info*, n. 15, July 2012, pp. 1-5.
- European Greenways Association (2013), *The EGWA*. www.aevv-egwa.org.
- European Greenways Observatory (2013), *New greenway: Parco Costiero del Ponente Ligure (Italy)*, www.greenwayseurope.org.
- Fábos J.G., Ryan R.L. (2004), "International greenways planning: an introduction". *Landscape and Urban Planning*, vol. 68, n. 2-3, pp. 143-146.
- Ferrovie abbandonate (2013), *Ferrovie abbandonate in Italia*, www.ferrovieabbandonate.it.
- Ferrovie dello Stato (2013), *Riutilizzo patrimonio FS*. www.fsitaliane.it.
- Ferrovie dimenticate (2013a), *Co.Mo.Do*. www.ferroviedimenticate.it.
- Ferrovie dimenticate (2013b), *La giornata nazionale*. www.ferroviedimenticate.it.
- Little C.E. (1990), *Greenways for America*. John Hopkins University Press, Baltimore, MD.
- Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*. Bollati Boringhieri, Torino.
- Mennella V.G.G. (2004) (a cura di), *Greenway per lo sviluppo sostenibile del territorio*. Il Verde Editoriale, Milano.
- Oppido S. (2010), "Renewal and enhancement of natural and built heritage in rural areas: a greenways network for a sustainable management strategy", in Amoêda R., Lira S., Pinheiro C. (eds.), *Proceedings of Heritage 2010. 2nd International Conference on Heritage and Sustainable Development*. Évora, Portugal, June 22-26, 2010, vol. I, pp. 601-609.
- Pena S.B., Abreu M.M., Teles R., Espírito-Santo M.D. (2010), "A methodology for creating greenways through multidisciplinary sustainable landscape planning". *Journal of Environmental Management*, vol. 91, n. 4, pp. 970-983.
- Pinto M.R. (2010), "Strategie di riuso per la valorizzazione del costruito", in De Medici S., *Nuovi usi per la tutela e la valorizzazione del patrimonio costruito. La privatizzazione dei beni immobili pubblici*. Angeli, Milano, pp. 162-167.
- Refer (2013), *Greenways*. www.refer.pt.
- RFI e Isfort (2004), in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*. www.associazionefmp.it.
- Ryan R., Fábos J.G., Csemez A., Machado J., Toccolini A. (2001), "Balancing culture and nature through greenway planning". *American Society of Landscape Architects Annual Meeting Proceedings* (held in conjunction with Canadian Society of Landscape Architects.). Montreal, Canada, September 21-25, 2001, pp. 118-121.
- Senes G. (2004), "Il censimento delle linee dismesse in Italia", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 100-107. www.associazionefmp.it.
- Senes G., Fumagalli N., Revelli R., con il coordinamento di Toccolini A. (2004), "Le greenways come rete di mobilità alternativa. Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come Greenways. Sintesi di una ricerca", in RFI e Isfort, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, pp. 44-88. www.associazionefmp.it.
- Torella F. (2010), "Il riuso sociale del patrimonio immobiliare dismesso delle Ferrovie dello Stato", intervento in occasione della *V European Greenways Conference*. June 10-12, 2010, Madrid, Spain, www.aevv-egwa.org.
- Vias Verdes (2013), *Programa Vias Verdes*. www.viasverdes.com.

Stefania Oppido

Istituto di Ricerche sulle Attività Terziarie, Consiglio Nazionale delle Ricerche
Via Guglielmo Sanfelice, 8 – I-80134 Napoli (Italy)
Tel.: +39-081-2538660; fax: +39-081-2470933; email: s.oppido@irat.cnr.it

