

SCENARI ITALIANI
TERRITORIO/AMBIENTE/SOCIETÀ/ECONOMIA

XVI RAPPORTO

Territori in transizione

*Geografie delle aree marginali tra
permanenze e cambiamenti*



**SOCIETÀ
GEOGRAFICA
ITALIANA**

S C E N A R I I T A L I A N I
TERRITORIO/AMBIENTE/SOCIETÀ/ECONOMIA

XVI RAPPORTO

Territori in transizione

*Geografie delle aree marginali tra
permanenze e cambiamenti*



XVI RAPPORTO SOCIETÀ GEOGRAFICA

TERRITORI IN TRANSIZIONE

Geografie delle aree marginali tra permanenze e cambiamenti

AUTORI E AFFILIAZIONI

Stefania Cerutti, Università del Piemonte Orientale, stefania.cerutti@uniupo.it
Stefano De Falco, Università Federico II di Napoli, stefano.defalco@unina.it
Teresa Graziano, Università degli studi di Catania, teresa.graziano@unict.it
Alberto Corbino, Università Federico II di Napoli, albertocorbino@gmail.com
Andrea Cerasuolo, Università Federico II di Napoli, andrea.cerasuolo@unina.it
Andrea Cottini, Ars.Uni.VCO ETS, andrea.cottini@arsunivco.eu
Andrea Viganò, Liceo scientifico Marie Curie di Tradate, andreaviga@libero.it
Angela Voce, Fondazione Eni Enrico Mattei, angela.voce@feem.it
Anna Maria Pioletti, Università della Valle D'Aosta, a.pioletti@univda.it
Annalisa Percoco, Fondazione Eni Enrico Mattei, annalisa.percoco@feem.it
Antonello Romano, Università degli studi di Pisa, antonello.romano@unipi.it
Arturo Di Bella, Università degli studi di Catania, arturo.dibella@unict.it
Arturo Gallia, Università Roma Tre, arturo.gallia@uniroma3.it
Aurora Cavallo, Universitas Mercatorum, a.cavallo@unimercatorum.it
Carla Ferrario, Università del Piemonte Orientale, carla.ferrario@uniupo.it
Carmelo M. Porto, Università degli studi di Messina, carmelomaria.porto@unime.it
Carmen Bizzarri, Università Europea di Roma, carmen.bizzarri@unier.it
Caterina Barilaro, già Università degli studi di Messina, caterina.barilaro@unime.it
Caterina Cirelli, già Università degli studi di Catania, cirelca@unict.it
Chiara Sarri, Città Metropolitana di Torino, chiara.sarri@cittametropolitana.torino.it,
Christian Violi, Novareckon, violi@novareckon.it
Claudio Gambino, Università Kore di Enna, claudio.gambino@unikore.it
Daniela La Foresta, Università Federico II di Napoli, daniela.laforesta@unina.it
Daniele Ietri, Libera Università di Bolzano, daniele.ietri@unibz.it
Daniele Mezzapelle, Università per Stranieri di Siena, daniele.mezzapelle@unistrasi.it
Davide Papotti, Università degli studi di Parma, davide.papotti@unipr.it
Donatella Stefania Privitera, Università degli studi di Catania, donatella.privitera@unict.it
Egidio Dansero, Università degli studi di Torino, egidio.dansero@unito.it
Emanuele Frixia, Università degli studi di Bologna, emanuele.frixia2@unibo.it
Enrico Nicosia, Università degli studi di Messina, enrico.nicosia@unime.it
Fabio Fatichenti, Università degli studi di Perugia, fabio.fatichenti@unipg.it
Fabio Pollice, Università del Salento, fabio.pollice@unisalento.it
Fabrizio Ferrari, Università Università G. d'Annunzio di Chieti-Pescara, fabrizio.ferrari@unich.it
Francesca Curcio, Università degli studi del Molise, francesca.curcio@unimol.it
Francesca Sabatini, Università degli studi de L'Aquila, francesca.sabatini4@univaq.it
Francesco Mannino, Officine Culturali, direzione@officineculturali.net
Fulvio Landi, Università degli studi di Firenze, fulviolandi.geo@gmail.com
Gaetano Sabato, Università degli studi di Palermo, gaetano.sabato@unipa.it
Giacomo Pettenati, Università degli studi del Piemonte Orientale, giacomo.pettenati@uniupo.it
Giacomo Zanolin, Università degli studi di Genova, giacomo.zanolin@unige.it
Gian Luigi Corinto, Università degli studi di Macerata, gianluigi.corinto@unimc.it
Gigliola Onorato, Università Cattolica di Milano, gigliola.onorato@unicatt.it
Giorgia Bressan, Università degli studi di Roma Tor Vergata, giorgia.bressan@uniroma2.it
Giovanna Giulia Zavettieri, Università degli studi di Roma Tor Vergata, giovanna.zavettieri@uniroma2.it
Giovanni Messina, Università degli studi di Messina, giovanni.messina@unime.it
Giroloamo Cusimano, già Università degli studi di Palermo, girolamo.cusimano@unipa.it
Giulia de Spuches, Università degli studi di Palermo, giulia.despuches@unipa.it
Giulia Fiorentino, Università Federico II di Napoli, giulia.fiorentino@unina.it
Giulia Urso, Gran Sasso Science Institute, giulia.urso@gssi.it
Giuseppe Borruso, Università degli studi di Trieste, giuseppe.borruso@deams.units.it
Guido Lucarno, Università Cattolica del Sacro Cuore, guido.lucarno@unicatt.it
Leonardo Mercatanti, Università degli studi di Palermo, leonardo.mercatanti@unipa.it
Libera D'Alessandro, Università di Napoli L'Orientale, ldalessandro@unior.it

Luigi Mastronardi, Università degli studi del Molise, luigi.mastronardi@unimol.it
Maria Gemma Grillotti Di Giacomo, Associazione Culturale Gruppo di Ricerca Interuniversitario GECOAGRI LANDITALY, mariagemma.grillotti@gmail.com
Marcello Tadini, Università del Piemonte Orientale, marcello.tadini@uniupo.it
Maria Antonietta Clerici, Politecnico di Milano, maria.clerici@polimi.it
Marina Marengo, Università degli studi di Genova, marina.marengo@unige.it
Mario Mirabile, South Working, mario.mirabile@southworking.it
Mauro Varotto, Università degli studi di Padova, mauro.varotto@unipd.it
Michela Lazzeroni, Università degli studi di Pisa, michela.lazzeroni@unipi.it
Monica Maglio, Università degli studi di Salerno, mmaglio@unisa.it
Monica Morazzoni, Università IULM Milano, monica.morazzoni@iulm.it
Paola Menzardi, EURAC, paola.menzardi@eurac.edu
Paola Savi, Università degli studi di Verona, paola.savi@univr.it,
Paola Zamperlin, Università degli studi di Pisa, paola.zamperlin@unipi.it
Pierluigi de Felice, Università degli studi di Salerno, pdefelice@unisa.it
Pietro Piana, Università degli studi di Genova, pietro.piana@unige.it
Raffaella Afferni, Università del Piemonte Orientale, raffaella.afferni@uniupo.it
Roberto Micera, Università degli studi della Basilicata, roberto.micera@unibas.it
Rosalina Grumo, Università degli studi di Bari, rosalina.grumo@uniba.it
Salvatore Cannizzaro, Università degli studi di Catania, salvatore.cannizzaro@unict.it
Sandro Privitera, Università degli studi di Catania, sandro.privitera@unict.it
Simone Betti, Università degli studi di Macerata, simone.betti@unimc.it
Sonia Gambino, Università degli Studi di Messina, sonia.gambino@unime.it
Sonia Malvica, Università degli studi di Sassari, smalvica@uniss.it
Stefania Mangano, Università degli studi di Genova, stefania.mangano@unige.it
Stefano La Malfa, Università degli studi di Catania, stefano.lamalfa@unict.it,
Stefano Malatesta, Università degli studi di Milano-Bicocca, stefano.malatesta@unimib.it
Tullio D'Aponte, già Università Federico II di Napoli, prof.daponte@gmail.com
Valentina E. Albanese, Università dell'Insubria, ve.albanese@uninsubria.it
Viviana D'Aponte, Università Parthenope, viviana.daponte@uniparthenope.it

ATTRIBUZIONI

Questa edizione del Rapporto è stata coordinata da Stefania Cerutti, Stefano de Falco e Teresa Graziano, che in modo congiunto hanno scritto l'Introduzione. Il testo finale è il risultato di una comune riflessione tra tutti gli autori, tuttavia le singole parti sono così attribuite:

Introduzione Stefania Cerutti, Stefano De Falco e Teresa Graziano.

Capitolo primo: 1.1 T. Graziano; Inciampo 1 A. Cottini; 1.2 S. Cerutti e C. Violi; 1.3 S. De Falco; Inciampo 2 S. De Falco.

Capitolo secondo: 2.1 D. Ietri; 2.2 S. Malatesta e A. Gallia; 2.3 G. Pettenati; Inciampo 1 F. Landi; 2.3 M. Varotto;

Inciampo 2 P. Menzardi; Inciampo 3 D. Papotti.

Capitolo terzo: 3.1 F. Ferrari; Inciampo 1 T. D'Aponte; 3.2 G. Urso; Inciampo 2 C. Ferrario; 3.3 M. Marengo;

Inciampo 3 M. Marengo.

Capitolo quarto: 4.1 L. Mercatanti e S. Privitera; Inciampo 1 F. Fatichenti; 4.2 M. Maglio; Inciampo 2 C. Barilaro;

Inciampo 3 S. Betti e A. Viganò.

Capitolo quinto: 5.1 G. Borruso; 5.2 D. Privitera; 5.3 M. Tadini.

Capitolo sesto (a cura di M. Lazzeroni e M. Morazzoni): 6.1 M. Lazzeroni e M. Morazzoni; 6.2 A. Romano; 6.3 P. Zamperlin;

6.4 D. La Foresta e A. Cerasuolo; Inciampo 1 G. Zavettieri; 6.5 V. Albanese; Inciampo 2 A. Percoco e A. Voce;

6.6 G. Bressan; Inciampo 3 D. Mezzapelle.

Capitolo settimo: 7.1 P. Savi; 7.2 E. Frixia e M. Mirabile; Inciampo 1 E. Frixia e M. Mirabile.

Capitolo ottavo: 8.1 G. Cusimano, G. Messina e G. Sabato; 8.2 M.G. Grillotti Di Giacomo e P. de Felice; Inciampo 1 G. Onorato;

8.3 L. Mastronardi e A. Cavallo; Inciampo 2 F. Curcio; 8.4 E. Dansero e C. Sarri; 8.5 A. Corbino;

Inciampo 3 S. La Malfa e F. Mannino.

Capitolo nono: 9.1 A. Corbino e G. Fiorentino; 9.2 M.A. Clerici; Inciampo 1 M.A. Clerici; 9.3 L. D'Alessandro;

Inciampo 2 C. Cirelli e T. Graziano.

Capitolo decimo: 10.1 A. Di Bella; Inciampo 1 C. Gambino; 10.2 V. D'Aponte; Inciampo 2 G. Lucarno;

10.3 S. Malvica e C.M. Porto; Inciampo 3 A.M. Pioletti; Inciampo 4 C. Bizzarri e R. Micera; 10.4 G. de Spuches e F. Sabatini;

Inciampo 5 G. de Spuches e F. Sabatini.

Capitolo undicesimo: 11.1 F. Pollice; Inciampo 1 R. Grumo; 11.2 S. Cerutti e P. Menzardi; Inciampo 2 S. Gambino;

11.3 S. Cerutti; Inciampo 3 R. Afferni; 11.4 S. Cannizzaro e G. Corinto; Inciampo 4 S. Mangano, P. Piana e G. Zanolin;

Inciampo 5 S. Malvica e E. Nicosia.

ISBN 978-88-85445-16-1

È vietata la riproduzione e l'archiviazione, anche parziale e per uso didattico, con qualsiasi mezzo, sia del contenuto di quest'opera sia della forma editoriale con la quale è pubblicata (legge 22/4/1941, n. 633 e legge 18/08/2000, n. 248). La riproduzione in fotocopia è consentita esclusivamente per uso personale e per una porzione non superiore al 15% delle pagine del volume, con le modalità e il pagamento del compenso stabiliti a favore degli aventi diritto.

© 2024 by Società Geografica Italiana

Via della Navicella 12 (Villa Celimontana), Roma

Tel. 06-7008279 – e-mail: segreteria@societageografica.it

Finito di stampare nel 2024

Copertina: Pietro Palladino

Indice

Presentazione	11
Introduzione	13
Capitolo primo Il ruolo delle istituzioni e delle reti nei processi di riattivazione dei territori periferici	23
1.1 <i>Inner peripheries</i> e coesione territoriale nella visione europea	23
<i>Governance territoriale tra ridisegno e partecipazione</i>	27
1.2 Politiche, strategie e <i>networks</i> : la voce dei territori «forse italiani»	28
1.3 Dinamiche e criticità nella fruizione dei servizi nelle aree marginali	31
<i>Il caso di Lioni (AV). Borgo 4.0 con il 5G tra opportunità e criticità</i>	34
Capitolo secondo Vecchie storie e nuove geografie: letture di territorio, dalle isole alle montagne	37
2.1 Aree interne, borghi, margini e periferie: osservazioni e punti di vista	37
2.2 Le isole minori italiane tra marginalità e nuovi assetti territoriali	39
2.3 Nuovo abitare montano. Appunti sulle geografie dei nuovi montanari	42
<i>Un'occasione di rigenerazione per le aree interne? Il bando Attrattività dei borghi storici e il caso della Montagna Fiorentina</i>	46
2.4 Montagne di mezzo: una triplice sfida	47
<i>Geografie e progetti dalle Terre di Mezzo</i>	49
<i>Aree interne e piccoli centri: le parole della letteratura</i>	50
Capitolo terzo I flussi demografici e le dinamiche di territorialità attiva nelle aree in transizione	51
3.1 Flussi demografici e dinamiche di territorialità attiva	51
<i>Vecchie e nuove periferie</i>	58
3.2 Donne e restanza nelle aree interne italiane	59
<i>Mobilità e flussi demografici nelle aree in transizione del Piemonte orientale</i>	64
3.3 Le nuove «centralità» dei territori marginali	65
<i>Casi di inedite traiettorie demografiche in Italia</i>	66
Capitolo quarto Questioni ambientali, rischi e modalità di gestione del territorio	69
4.1 Rischio ambientale, tutela e valorizzazione nelle aree marginali	69
<i>Il «cratere» umbro-marchigiano a sei anni dal sisma: una transizione complessa</i>	73
4.2 Il <i>knowledge green divide</i> nella transizione ecologica	74
<i>Le Serre calabresi tra marginalità e valorizzazione delle risorse</i>	79
<i>Specie, ambienti e territori in transizione</i>	80
Capitolo quinto Le declinazioni dell'accessibilità e della mobilità sostenibile	81
5.1 Reti, mobilità e accessibilità nelle aree marginali e nei piccoli centri	81
5.2 Infrastrutture e mobilità sostenibile. Scenari e politiche per la connessione urbano-rurale	86
5.3 Accessibilità, mobilità dolce e turismo sostenibile: il caso delle ferrovie dismesse	89
Capitolo sesto Innovazione e digitalizzazione in Italia: accessibilità, sviluppo e divari territoriali	95
6.1 Sviluppo tecnologico e nuove geografie della centralità e della marginalità	95
6.2 Geografie della (dis)connessione. Spazi di esclusione e inclusione nella società digitale	96
6.3 Tecnologie avanzate e dinamiche di convergenza e divergenza dei territori	100
6.4 Transizione digitale tra coesione e disparità territoriali	106
<i>Smartness e cambiamento del turismo montano. Il caso studio di Bormio e Alta Valtellina</i>	109
6.5 Piattaforme di distribuzione del cibo, croce e delizia della società pandemica	110

	<i>Il sistema scolastico tra fragilità territoriali, digital divide e impatti della pandemia. Il caso studio della Basilica</i>	112
6.6	Tecnologie digitali, partecipazione della cittadinanza e co-produzione di conoscenza geografica	113
	<i>Street (sm)Art: cultura, astronomia e murales come tecnologie d'innovazione del margine digitale.</i>	
	<i>Il caso del festival Borgo Universo di Aielli (AQ)</i>	116
Capitolo settimo	Nuove geografie del lavoro e modalità organizzative nei territori marginali	117
7.1	Geografie del lavoro: lo scenario di riferimento nazionale	117
7.2	Telelavoro e aree in transizione	121
	<i>Il caso south working</i>	126
Capitolo ottavo	Agricoltura, transizione nelle aree rurali e cibo	127
8.1	LEADER e aree marginali in Italia, da Nord a Sud	127
8.2	La centralità delle aree marginali nel rapporto alimentazione-agricoltura-ambiente	130
	<i>Tutela della biodiversità agricola e valorizzazione dell'identità culturale in alta Ossola</i>	135
8.3	Diversificazione in agricoltura e transizione ecologica nelle aree interne	136
	<i>Un percorso di cooperazione per il sistema agroalimentare in terra molisana</i>	138
8.4	I sistemi territoriali del cibo nelle aree in transizione	139
8.5	Mangiare è un atto civico. Casi di riscatto dalla marginalità nelle aree agricole del Mezzogiorno	141
	<i>BeeDINI, un progetto di sviluppo locale a base culturale nelle aree interne catanesi</i>	144
Capitolo nono	Industria e commercio: la ricostruzione di reti e identità per le economie e le società locali	145
9.1	La struttura imprenditoriale dei comuni periferici e ultraperiferici	145
9.2	Il comparto commerciale nei territori in transizione: problemi e dinamiche	148
	<i>«Fare rete» nel commercio: una transizione positiva nelle aree marginali lombarde</i>	154
9.3	Aree marginali, desertificazione commerciale e strategie di rilancio	155
	<i>Il commercio online, Giano bifronte per le aree del margine</i>	158
Capitolo decimo	Il turismo quale leva di sviluppo e rivitalizzazione territoriale? Sguardi dal margine	159
10.1	Aree marginali e innovazione turistica nell'epoca post-Covid	159
	<i>Pianificazione strategica e progettazione partecipata: il Distretto turistico Dea di Morgantina</i>	161
10.2	Il turismo di prossimità nelle aree marginali in Italia	162
	<i>Conservazione partecipata del patrimonio culturale immateriale per lo sviluppo turistico locale in Val Formazza</i>	164
10.3	Paesaggi di prossimità e destinazioni marginali: confronti infra-regionali sul turismo post-Covid	165
	<i>Le due montagne: opposizioni e frizioni nella traiettoria di transizione del turismo in Valle d'Aosta</i>	167
	<i>Le dinamiche turistiche nelle aree interne e costiere dell'Adriatico</i>	168
10.4	Il senso del luogo nei processi di rivitalizzazione	171
	<i>L'esperienza del senso del luogo sui Monti Sicani</i>	173
Capitolo undicesimo	Riflessioni e progetti di riqualificazione e rifunzionalizzazione del patrimonio culturale diffuso	174
11.1	<i>Placetelling per lo sviluppo di una coscienza dei luoghi e dei loro patrimoni</i>	174
	<i>Sistemi culturali e reti come strumenti di promozione territoriale e coesione sociale</i>	
	<i>in Puglia: la strategia dei poli museali</i>	176
11.2	<i>Cultural heritage tra valorizzazione e rappresentazione</i>	177
	<i>Cultural heritage come vantaggio competitivo nella valorizzazione delle ghost town della Calabria meridionale</i>	182
11.3	<i>Il networking per la progettazione e la competitività nel turismo</i>	183

	<i>Il Piemonte orientale in transizione: il patrimonio urbanistico da abbandonato a rifunzionizzato</i>	185
11.4	Il ruolo degli ecomusei nello sviluppo territoriale e culturale	186
	<i>L'importanza del patrimonio diffuso nelle regioni marginali: riflessioni a partire da una valle dell'Appennino ligure-piemontese</i>	189
	<i>La rivitalizzazione economica, sociale e culturale dei centri minori della Valle d'Agrò nel rispetto di un modello di sviluppo (eco)sostenibile</i>	190

aiuto alla mobilità nelle aree geografiche dove è evidente il *gap* infrastrutturale, ma in assenza di un'analisi accurata della domanda, che indaghi a fondo i bisogni e le esigenze specifiche di ciascun territorio, il rischio è che le risorse vengano investite in servizi destinati ad avere efficacia limitata. La Commissione Europea sta già da tempo lavorando con gli Stati membri e l'industria per introdurre i Sistemi di Trasporto Intelligenti (STI): un sistema innovativo di gestione dei trasporti che fornisca una soluzione ideale per le aree metropolitane rurali e a ridotta popolazione, in quanto consente servizi su misura che offrono alle comunità rurali la possibilità di muoversi con la stessa libertà dei residenti in ambiti urbani.

5.3 *Accessibilità, mobilità dolce e turismo sostenibile: il caso delle ferrovie dismesse*

Negli ultimi anni si è assistito, in Europa e nel nostro Paese, a un progressivo e crescente interesse nei confronti delle infrastrutture ferroviarie dismesse. Va precisato che per ferrovie dismesse si intendono i tratti di ferrovie pubbliche, statali o in concessione, a scartamento ordinario o ridotto, attualmente soppressi, chiusi al traffico regolare da oltre un anno o mai entrati in servizio, che collegavano due o più stazioni, fermate o località di servizio. In particolare, le ferrovie dismesse possono essere distinte in tre categorie:

a) ferrovie chiuse al traffico: le linee o i tratti di linee ferroviarie ufficialmente soppressi o in cui di fatto è sospeso il traffico regolare, sia passeggeri sia merci, considerate nel loro ultimo tracciato; b) varianti di tracciato: i tratti ferroviari soppressi in seguito all'attivazione di modifiche di tracciato aventi lunghezza superiore a due chilometri; si verifica quando una porzione di tracciato viene sostituita, tra i medesimi punti estremi, con un nuovo tratto di ferrovia in «variante», cioè con un tracciato differente e più prestazionale;

c) ferrovie incompiute: le linee ferroviarie costruite per l'intera estensione o per almeno metà del tracciato e mai entrate in servizio, con lunghezza superiore a cinque chilometri. In Italia, a partire dal secondo dopoguerra, lo sviluppo dell'industria automobilistica e il rapido diffondersi della rete stradale anche nelle zone interne ha determinato un cambiamento del ruolo di molte ferrovie secondarie, nate con funzione complementare, diventate non più necessarie perché contraddistinte da scarsi flussi di persone. Da ciò è derivata la politica dei «rami secchi» degli anni Sessanta e Settanta, che ha portato alla dismissione di molti chilometri di linee. Il patrimonio di linee ferroviarie dismesse si è ulteriormente ampliato in tempi più recenti perché le scelte di investimento dell'ultimo trentennio si sono concentrate sulle linee definite fondamentali, caratterizzate da maggiori volumi di traffico passeggeri e sui principali nodi urbani. Tali scelte hanno ulteriormente aumentato la tendenza a una mobilità poco sostenibile, caratterizzata dal ricorso crescente ai mezzi stradali per gli spostamenti di lavoro e svago, in particolare per quei territori rurali e interni contraddistinti da minori livelli di accessibilità ferroviaria. Ciò consente di ipotizzare l'esistenza di un nesso tra le linee dismesse e le aree interne, la cui caratterizzazione di marginalità deriva da una limitata accessibilità ai servizi, tra cui anche quelli di mobilità ferroviaria. E più in generale appare un legame con i cosiddetti territori in transizione, intesi come ambiti intermedi tra i poli urbani principali e le aree interne. Oggi le linee ferroviarie dismesse in Italia risultano pari a circa 7.200 chilometri di tracciati, sono variamente distribuite sul territorio nazionale (figura 9) e interessano aree interne e marginali (così come definite dalla SNAI), ma anche contesti territoriali che vivono una situazione di transizione. Si tratta di un patrimonio rilevante non solo in termini di estensione chilometrica, ma anche perché

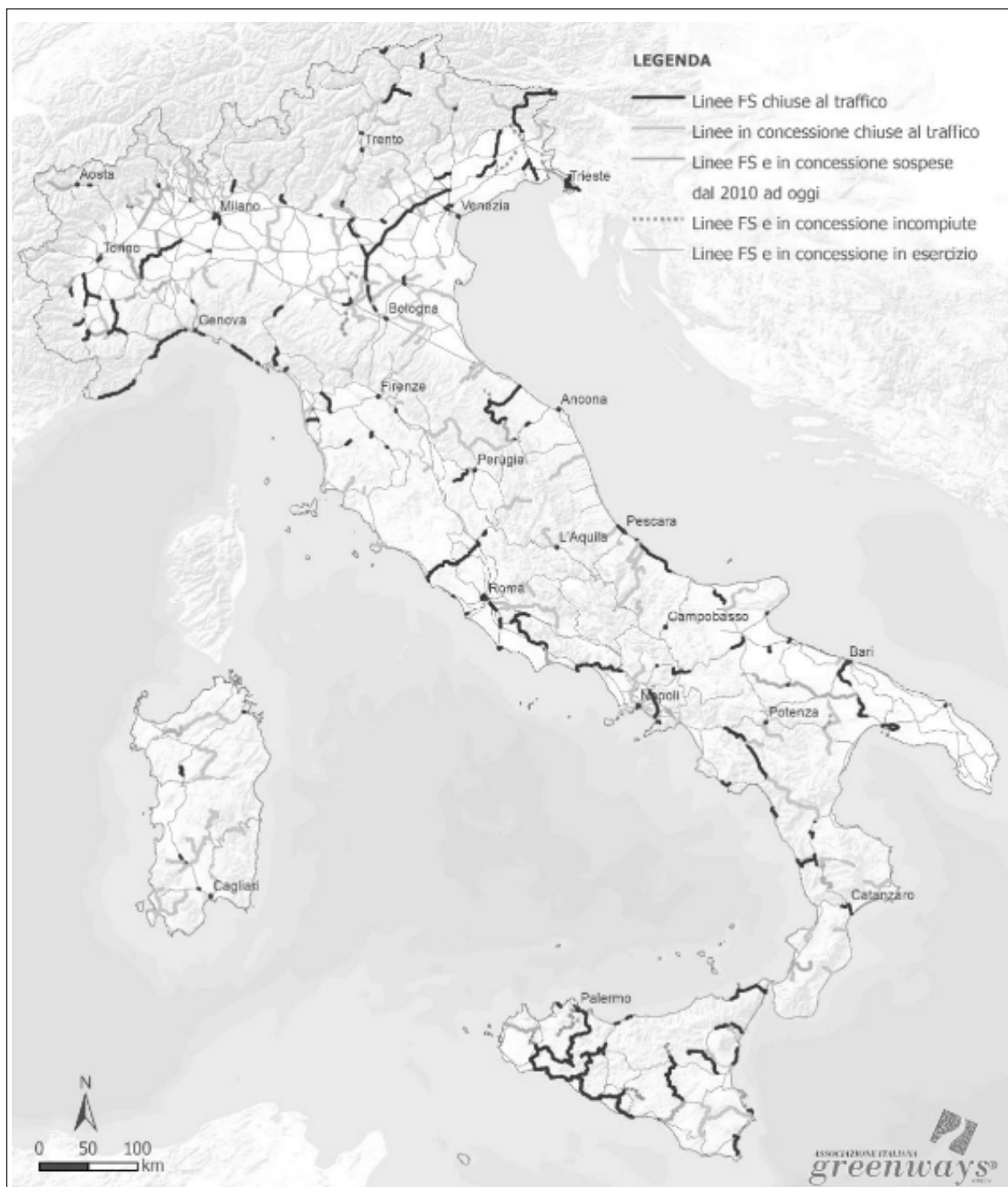


Fig. 9. Le linee ferroviarie dismesse in Italia

Fonte: Associazione Italiana Greenways

costituito da sedimi continui che si snodano sul territorio (e collegano città, borghi e aree rurali), da manufatti di elevato valore tecnico e ingegneristico (ponti, viadotti e gallerie), nonché da molteplici stazioni e caselli.

Questo consistente patrimonio ha posto negli anni più recenti (e pone ancora oggi) alcune interessanti sfide di riutilizzo dei sedimi ferroviari alla luce delle mutate esigenze culturali, di mobilità ecologica, di fruizione dei paesaggi e delle esperienze di viaggio nonché in relazione ai possibili effetti sui percorsi di sviluppo territoriale.

In particolare, per le linee ferroviarie dismesse si aprono tre opzioni:

a) ripristino delle funzioni originarie per consentire un adeguato supporto alla mobilità sostenibile di passeggeri e pendolari in territori dalla ridotta accessibilità;

b) riutilizzo dei sedimi ferroviari dismessi per la creazione di percorsi cicloturistici volti a consentire lo sviluppo di forme di mobilità sostenibile e di turismo verde, con la creazione delle cosiddette *greenways*;

c) riconversione delle linee per servizi ferroviari turistici che permettano una migliore fruizione di territori e paesaggi attraverso un'esperienza alternativa.

Greenways significa vie verdi. Secondo la definizione della European Greenways Association, sono vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Il riutilizzo delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle *greenways*.

Attraverso la trasformazione in vie verdi diventano disponibili percorsi di mobilità dolce

su tracciati totalmente separati dalla rete stradale, con condizioni di percorribilità ottimali e risulta possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari (ponti, gallerie, stazioni e caselli) che possono contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia. Il ricorso alle vie verdi consente altresì di preservare l'integrità dei tracciati dismessi per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, evitando che vengano cancellati da altri utilizzi.

In Italia i primi interventi di recupero di ferrovie dismesse come *greenways* risalgono agli anni Novanta, per iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili al tema della mobilità non motorizzata.

Come riepilogato nel saggio di Roberto Rovelli, nel volume a cura di Ilaria Maggiorotti, edito dal Gruppo FS nel 2019, tra i progetti realizzati si ricordano quelli lungo la ex ferrovia Ora-Predazzo, lungo la vecchia ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone tra Paliano e Fiuggi, gli interventi di recupero delle linee Modena-Vignola e Caltagirone-Dittaino, quello lungo la ex ferrovia delle Dolomiti tra Dobbiaco e Cortina d'Ampezzo (Rovelli, 2019). È però nel nuovo millennio che l'idea si diffonde maggiormente e i progetti e le proposte si moltiplicano, così oggi si contano più di settanta tratti ferroviari dismessi riutilizzati come *greenway*, cui corrispondono oltre 950 chilometri di ex sedimi valorizzati: trenta percorsi, per complessivi quattrocentonovanta chilometri, sono stati realizzati lungo ex ferrovie in passato gestite dalle Ferrovie dello Stato, mentre i restanti hanno interessato vecchie linee in concessione. La gran parte delle realizzazioni si concentra al Nord Italia (62%), mentre al Sud la regione più attiva è stata la Sicilia, dove sono stati convertiti circa un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti.

La riconversione in *greenway* rappresenta uno degli strumenti di valorizzazione e sviluppo degli ambiti rurali in grado di connettere le popolazioni con le

risorse del territorio stesso, divenendo strumento di una consapevolezza differente del paesaggio per la quale le stazioni disattivate possono essere riusate come luoghi di accoglienza e diventare così veri e propri presidi territoriali.

Si crea quindi un’infrastruttura lineare verde, intervallata da spazi di servizio per valorizzare le risorse e l’identità del territorio, dando vita a un turismo sostenibile e responsabile che consente di destagionalizzare la domanda, contrastando la crisi economica e l’abbandono dei luoghi.

Non va dimenticato, infine, che la trasformazione in vie verdi preserva la linea e può permettere un ripristino del servizio ferroviario; ed è ciò che si è verificato per le linee Merano-Malles Venosta, Casalecchio-Vignola, Foggia-Lucera, Siena-Buonconvento, Firenze-Borgo San Lorenzo, Mercato San Severino-Salerno: tratte abbandonate che, dopo molti decenni, sono state ripristinate e riattivate per l’esercizio ferroviario.

Le ferrovie turistiche possono essere identificate quali linee ferroviarie specializzate per l’esercizio di treni turistici. Su tali tratte non si svolge più il servizio ordinario di trasporto di passeggeri e merci ma vengono destinate, se la linea è in buono stato di conservazione, a uno specifico esercizio di tipo turistico, spesso con l’impiego di materiale rotabile storico o d’epoca. Su queste linee il servizio ferroviario è limitato a un esercizio semplificato per le caratteristiche dell’offerta: bassa velocità, itinerari di lunghezza relativamente breve, presenza di un solo convoglio circolante per l’intera tratta.

L’elemento chiave delle ferrovie turistiche è quello di trasformare gli svantaggi tipici delle linee minori (bassa velocità, tracciati complicati dal punto di vista orografico, scarsa utenza, forte concorrenza del trasporto su gomma) in vantaggi dal punto di vista turistico e culturale. Secondo Sgarbi, i punti di forza che ne derivano sono:

- valorizzazione delle zone rurali e a spiccata vocazione paesaggistica;
- salvaguardia di un patrimonio di infrastrutture, linee, tracciati, opere d’arte, finalizzato al mantenimento della storia e della cultura ferroviaria;
- recupero e riutilizzo di rotabili ferroviari storici per il turismo sostenibile;
- riscoperta del viaggio lento e in modalità collettiva.

Le prime esperienze nazionali risalgono agli anni Novanta, con le linee Palazzolo-Paratico Sarnico e Asciano-Monte Antico.

Il punto di svolta per lo sviluppo delle ferrovie turistiche si è avuto nel 2013, con la creazione della Fondazione FS a cui è stato affidato il compito di valorizzare le ferrovie dismesse in chiave turistica. Attraverso il progetto *Binari senza tempo*, la Fondazione Ferrovie dello Stato ha richiesto a Rete Ferroviaria Italiana la riattivazione di sei linee sospese dall’esercizio ferroviario, proponendo treni turistici. Oggi le ferrovie turistiche sono sedici per un totale di oltre mille chilometri (tabella 8). Tale cambiamento di sensibilità, unitamente alla maggiore attenzione al patrimonio culturale e paesistico, ha creato le condizioni per l’aumento delle ferrovie turistiche, intese come opzione strategica per uno sviluppo turistico sostenibile negli ambiti rurali e nelle aree interne.

In questa direzione si è mossa anche la legge 128/2017 che ha previsto l’istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione che siano situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.

Il riutilizzo delle linee ferroviarie dismesse pone alle aree interne e ai territori in transizione sfide impegnative. Negli anni più recenti sono stati fatti passi significativi nella direzione della rifunzionalizzazione delle linee abbandonate, ma restano ancora ampi spazi di intervento. Le

due opzioni sopra indicate mettono in luce, accanto al possibile ripristino della linea ai fini di un trasporto pubblico locale più sostenibile, due soluzioni interessanti per i loro evidenti riverberi positivi: la trasformazione dei tracciati dismessi in percorsi di mobilità dolce consente la

riscoperta e lo sviluppo degli ambiti rurali, mentre la riconversione delle linee per finalità turistiche diventa uno strumento per la valorizzazione dei territori e dei paesaggi attraversati dalla ferrovia. In entrambi i casi promuovendo pratiche di sostenibilità.

Tab. 8. Le sedici ferrovie turistiche italiane

Nome	Linea	Riattivazione	Lunghezza (km)
Ferrovia del Sebino	Palazzolo-Paratico Sarnico	2014	10
Ferrovia della Val d'Orcia	Asciano-Monte Antico	2014	51
Ferrovia Transiberiana d'Italia	Sulmona-Carpinone	2014	118
Ferrovia dei Templi	Agrigento bassa-Porto Empedocle	2014	12
Ferrovia della Valsesia	Vignale-Varallo Sesia	2015	51
Ferrovia del Tanaro	Ceva-Ormea	2016	35
Ferrovia dell'Irpinia	Avellino-Rocchetta S. Antonio Lacedonia	2016	119
Ferrovia del Sannio	Benevento-Bosco Redole	2017	66
Ferrovia Pedemontana	Sacile-Gemona del Friuli	2018	75
Ferrovie delle Langhe Roero e Monferrato	Asti-Alba-Castagnole Lanze-Nizza Monferrato	2018	58
Ferrovia Subappennina Italica	Fabriano-Pergola	2021	31
Ferrovia Silana	Moccone-Silvana Mansio	2016	13
Trenino verde della Sardegna (4 linee)			
	Mandas-Arbatax	1997	159
	Isili-Sorgono	1997	83
	Macomer-Bosa	1997	46
	Sassari-Palau	2015	150

Fonte: Fondazione FS 2022

