

Glossario

delle FERROVIE e della MOBILITÀ SOSTENIBILE

SCHEDA TEMATICA a.s. 2023-2024

GREENWAY, un approccio alla mobilità sostenibile

A cura di

Bruno Samuele, Calzolari Fabio, Cerbone Marco, Debernardi Gioele, Diena Emanuele, Greco Glauco, Hysa Orion, Leonelli Alessandro, Panzetti Enea, Rebecchi Federico, Scarpitta Elisa, Tusini Matteo.

Classe: 5^A D, Scuola: I.I.S. "G.Guarini" Modena, Insegnanti: Giovanna Bonparola, Stefania Righi.

1. Introduzione

Che cosa ci viene in mente quando pensiamo alle ferrovie? È la velocità alla base di questo concetto, quasi l'annullamento della distanza tra due territori, che ci veicola verso l'utilizzo di nuove e moderne tecnologie che ci avvicinano a luoghi lontani. Esistono però, dei tratti ferroviari che portano con sé la memoria storica del percorso, quando il treno rappresentava più il viaggio che la meta, tracciati che percorrono paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali; è proprio questa la spinta che dovrebbe motivarci a valorizzare dei binari non più utilizzati, grazie ai quali la nostra rete di mobilità sostenibile può essere solo avvantaggiata e arricchita. Il loro riutilizzo come greenway è un modo concreto di preservare l'unitarietà del tracciato e consente una conservazione "attiva" del patrimonio storico. Bisogna sviluppare progetti integrati nel territorio: negli ultimi decenni, in materia di paesaggio, si è sviluppata una forte predisposizione nella progettazione di Greenways, veri e propri sistemi lineari che si interfacciano con le diverse peculiarità del paesaggio e del territorio.

"[...] spazi aperti lineari, stabiliti sia lungo un corridoio naturale, come il corso di un fiume, una valle o una linea di crinale, sia lungo fasce di pertinenza di infrastrutture di trasporto, come ferrovie dismesse e riconvertite a usi ricreativi, o anche canali e strade panoramiche. Sono greenways anche i sentieri pedonali o ciclabili immersi in contesti naturali, gli spazi aperti che connettono parchi e riserve, siti culturali o storici con aree popolate".

Little, C., 1990

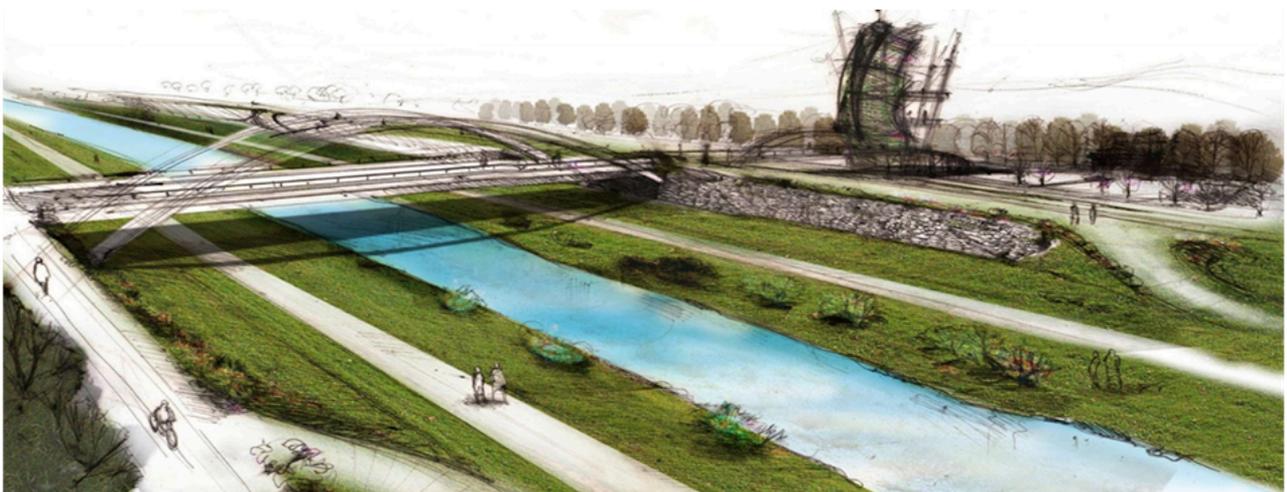


Fig. 1: https://www.ferrovieabbandonate.it/linea_dismessa.php?id=287

Le greenways corrispondono a un “percorso piacevole dal punto di vista ambientale” (Turner T., 1998).

Tale definizione è frutto dell’analisi delle singole componenti che formano il termine stesso:

– green, che indica tutto ciò che appartiene alla vegetazione, ma in senso lato anche a tutto ciò che risulta piacevole da un punto di vista ambientale, paesaggistico, culturale, storico-architettonico;

– ways, che oltre a indicare le vie di comunicazione quali strade, linee ferroviarie e fiumi, si rifà anche all’idea di movimento e di comunicazione.

Elementi di lettura che troviamo, ad esempio, sui binari dell’ ex Ferrovia Spoleto-Norcia, in Umbria, la vecchia ferrovia è diventata una greenway: un tracciato che si snoda attraverso gallerie, ponti e viadotti , testimonianze dell’ingegneria del passato. È un cammino nel tempo, per scoprire luoghi ricchi di storia e di memoria dove il viaggio non è meta.



Fig.2 ex Ferrovia Spoleto-Norcia: <https://www.binariverdi.it>

2. Caratteristiche delle Greenways

L’organizzazione europea EEVV-EGWA (Association Européenne des Voies Vertes – European GreenWays Association), un’associazione che raggruppa sotto il suo nome un vasto numero di membri tutti legati e collaboranti con gli organismi europei che sostengono le politiche in termini di sviluppo sostenibile e ambientale, il 12 settembre 2000, ha approvato la Dichiarazione di Lille, che ha definito le direttive sulle quali si basa la "Rete europea di Greenways".

In sintesi il principio cardine è il seguente:

Vie di comunicazione riservata esclusivamente per viaggi non motorizzati, sviluppate in modo integrato, che migliorino sia l’ambiente che la qualità della vita della zona attraversata. Questi percorsi devono rispettare gli standard di una soddisfacente larghezza, pendenza, e condizione di superficie per assicurare che siano facili da usare e a basso rischio per tutti gli utenti, anche i meno abili.

Si tratta, quindi, di una scelta progettuale che va oltre l’idea di pista ciclabile come convenzionalmente invece viene identificata, abbracciando una visione molto più complessa che guardi alla valorizzazione e alla riqualificazione delle risorse presenti nel territorio e dei paesaggi degradati.

Una greenway serve a valorizzare il territorio e a rendere utilizzabili delle arterie riqualificandole per adeguarle alle seguenti caratteristiche, codificate a livello mondiale:

- la sicurezza, in quanto sono percorsi fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria dedicati esclusivamente a utenti non motorizzati;
- l’accessibilità, per tutte le tipologie di utenti con diverse caratteristiche e abilità (bambini, anziani ecc.);
- la circolazione dolce, legata ad esempio alle pendenze moderate, che consente di fruire "lentamente" i percorsi offrendo un diverso punto di vista sui paesaggi circostanti;

- la multiutenza, in quanto le greenway sono generalmente percorsi aperti a tutte le tipologie di utenti (pedoni, ciclisti, escursionisti a cavallo ecc.), anche se in situazioni particolari alcuni utenti possono essere esclusi;
- l'integrazione con l'ambiente naturale, che permette alle greenways di offrire un accesso rispettoso alle aree di particolare pregio naturale e svolgere un'importante funzione educativa consentendo una conoscenza e una fruizione sostenibile del territorio;
- il recupero di infrastrutture e strutture esistenti, quali sentieri, strade storiche, alzaie, linee ferroviarie dismesse, strade rurali minori ecc., per la realizzazione dei percorsi e delle strutture di servizio (luoghi di sosta e ristoro, punti informativi ecc.).

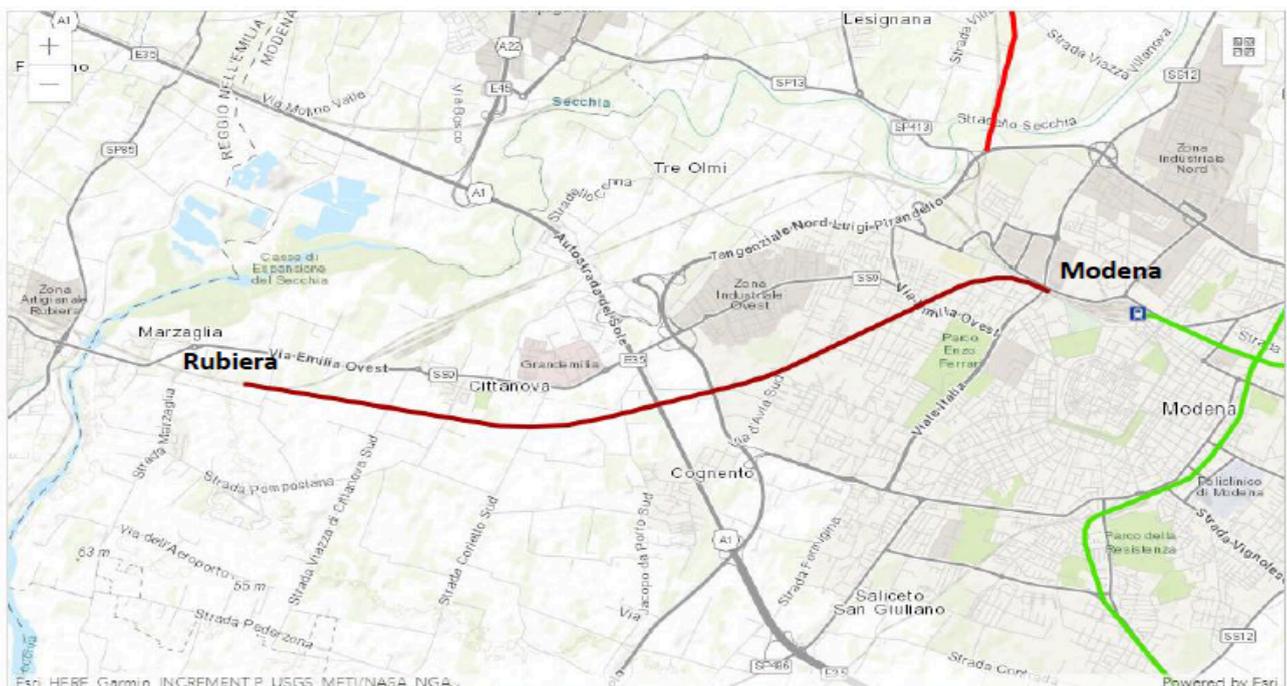
Proprio in questa visione che il tratto di ferrovia dismessa Modena-Rubiera dovrebbe essere considerato.

3. Variante di tracciato Rubiera - Modena

Breve tratto del tracciato originario della linea Milano - Bologna soppresso in seguito all'apertura di una variante realizzata per liberare il Villaggio Artigiano di Modena dalla ferrovia.

Il tratto effettivamente dismesso si estende per 8,683 km, iniziando 2,998 km dopo la stazione di Rubiera e terminando 972 m prima di quella di Modena.

Attualmente la sede ferroviaria è visibile per l'intera estensione, ma sono stati rimossi i binari, le traversine, la linea aerea, la palificazione, i segnali e ogni altra infrastruttura ferroviaria. Resta a testimonianza la massicciata ferroviaria.



- Linea selezionata
- / — Linee FS a scart. ordinario/ridotto
- / — Linee in concessione a scart. ordinario/ridotto
- - - / - - Linee FS/In concessione incomplete
- 🚉 / 🚉 Stazioni/fermate

Fig.4 Mappa tratto di Ferrovia Modena -Rubiera - <https://www.ferrovieabbandonate.it/>



Fig.4 Ex Ferrovia Modena -Rubiera . Fonte Immagine d'autore

Purtroppo, probabilmente a causa di lavori stradali, il tratto in prossimità della località Cognento risulta interrotto, per poi riprendere.

DATI PRINCIPALI

Lunghezza: 12,653 km

Apertura: 1859

Chiusura: 2014

Linea interessata: Milano - Piacenza - Parma - Modena - Bologna

Ultimo gestore: Ferrovie dello Stato

Elettrificazione: 3000 V CC
Scartamento: Ordinario
Stazioni e fermate: Rubiera, Modena



Fig.5 Ex Ferrovia Modena -Rubiera . Fonte Immagine d'autore

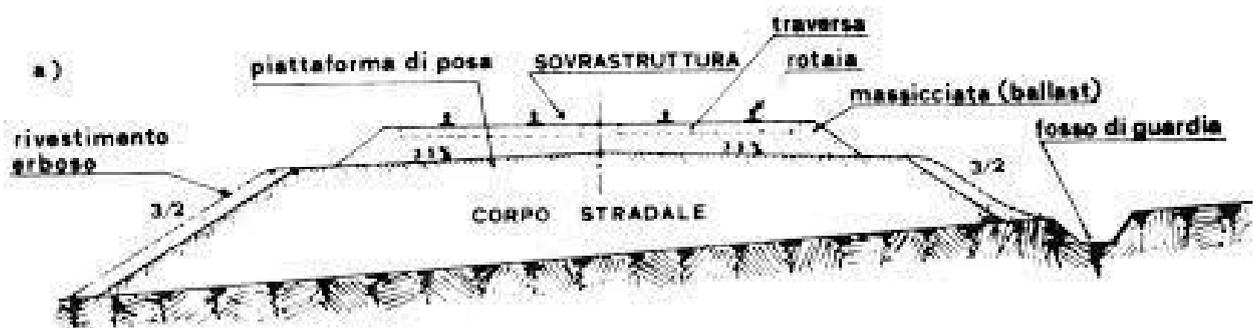


Fig.6 Sezione massiciata ferroviaria Fonte Immagine: <https://www.unirc.it>

4. Esempi

Tanti sono gli esempi di greenways nel mondo:

La High line di New York, è un parco lineare di New York realizzato su una sezione in disuso della ferrovia sopraelevata chiamata West Side Line facente parte della più ampia New York Central Railroad.

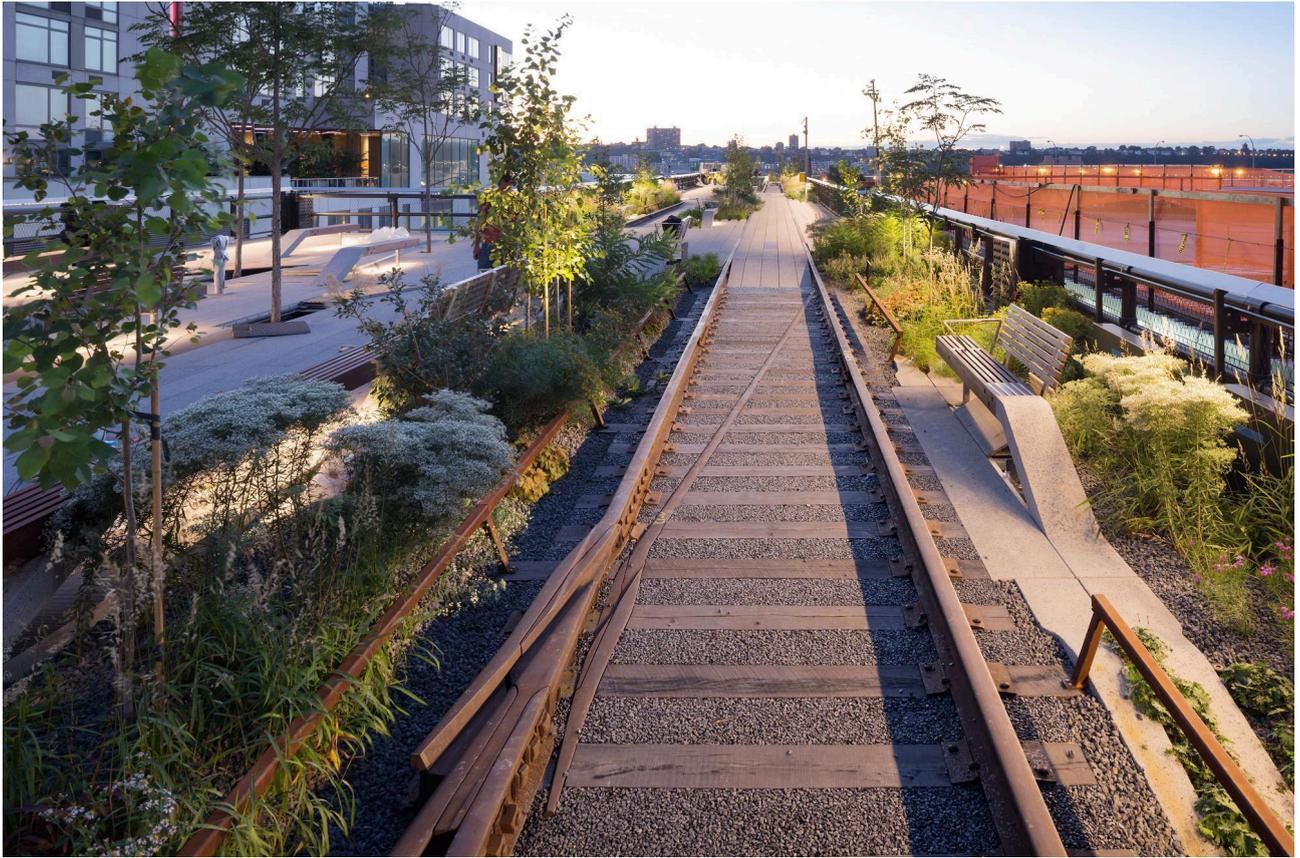


Fig.7 La High line di New York Fonte Immagine: <https://www.archdaily.com/>

La Petite Ceinture di Parigi è una ferrovia urbana di Parigi. Aperta a *tronchi* tra il 1852 e il 1869 e al traffico passeggeri dal 1862, correva su un tracciato circolare di 32 km all'interno dei boulevards des Maréchaux; caduta in decadenza in seguito al crescente sviluppo della metropolitana. Attualmente in parte disarmata e generalmente inattiva, viene saltuariamente impiegata in alcuni tratti per il trasporto merci; alcune sezioni del resto del percorso sono adibite a passeggiata naturalistica e sono considerate «oasi di biodiversità».



Fig.8 La Petite Ceinture di Parigi: <https://petiteceinture.org/>

La Treviso-Ostiglia è una linea ferroviaria costruita dall'esercito per la difesa dei confini nord-orientali e tristemente utilizzata per la deportazione di ebrei verso i campi di concentramento della Germania nazista. Terminata la guerra non fu mai molto sfruttata tanto da essere presto abbandonata. Oggi l'ex linea ferroviaria rivive grazie alla trasformazione in una frequentatissima greenway che merita di essere percorsa per arrivare dal Veneto fino in Lombardia.



Fig.9 Treviso - Ostiglia (56 km):

<https://www.bikeitalia.it/greenways-in-italia-quando-le-ferrovie-dismesse-diventano-percorsi-ciclabili/>

La greenway Val Brembana, Zogno – Piazza Brembana, Lombardia, 21 km

Pista ciclabile lungo il fiume Brembo nella Bergamasca, la ciclabile della Val Brembana che da Zogno arriva a Piazza Brembana è in leggera salita e quasi interamente costruita sul sedime dell'ex ferrovia che collegava le valli. Itinerario ideale per una gita in giornata, è possibile raggiungere la ciclabile dalla città di Bergamo unendo il percorso Sombreno – Zogno.



Fig.10 Vecchio ponte a schiena d'asino :

<https://www.bikeitalia.it/greenways-in-italia-quando-le-ferrovie-dismesse-diventano-percorsi-ciclabili/>-
Ferrovia anni 60- Photocredit:wikipedia

Riferimenti bibliografici e sitografici

<https://www.binariverdi.it/>; <https://www.ferrovieabbandonate.it/>; <https://www.unirc.it/>; <https://petiteceinture.org/>;
<https://www.thehighline.org/>; <https://www.bikeitalia.it>