



Rete dei Comitati per la Difesa del Territorio

www.territorialmente.it

DALLA “PIATTAFORMA TOSCANA”

Ferrovie minori e mobilità dolce

Dalla grandi opere di connessione globale alla riorganizzazione del reticolo infrastrutturale capillare al servizio del sistema urbano policentrico della Toscana.

La ricca e complessa articolazione policentrica dei sistemi insediativi della Toscana è stata svalorizzata e degradata da politiche infrastrutturali incentrate sulle grandi opere di attraversamento, con l’abbandono delle reti ferroviarie minori che sostenevano capillarmente i sistemi insediativi locali. Per superare le criticità indotte da questo modello, occorre dunque promuovere politiche infrastrutturali che riattivino reti finalizzate alla valorizzazione policentrica dei sistemi socio-produttivi locali, dei loro patrimoni e delle loro reti di città storiche; attraverso la riqualificazione integrata (per le funzioni abitative, produttive e turistiche) dei sistemi viari minori e del patrimonio delle reti e stazioni ferroviarie locali come nodi di interscambio fra la grande viabilità su ferro e gomma di attraversamento e i sistemi capillari e integrati di mobilità dolce: piste ciclabili, fiumi navigabili, metro del mare, sentieristica, ippovie.

Per questo progetto la Toscana dispone di un ricchissimo sistema di ferrovie *dismesse* (di cui restano sedime, tratti di binari, caselli, stazioni, ponti, gallerie)¹ o *sottoutilizzate*² o *previste*³.

Questo sistema può costituire la risorsa di base per una riorganizzazione della fruizione dei sistemi socioterritoriali toscani, integrando funzioni produttive, residenziali e di ospitalità turistica, con la piena valorizzazione dei paesaggi e dei beni culturali e ambientali.

¹ Arezzo San Sepolcro Umbertide-Fossato di Vico; Asciano-Monte Antico (un tempo ferrovia della maremma-ferrovia val d’Orcia); Carrara Avenza- San Martino; Follonica-Massa marittima; Giuncarico Ribolla; Livorno calambrone Colle Salvetti; Montepulciano stazione-città; Orbetello- Porto s. Stefano; Pontedera- Lucca; Pisa-Livorno;Poggibonsi- Colle Val d’Elsa;Pracchia- Mammiano; S. Ellero –Santino; Saline di Volterra-Pomarance-Volterra

² Val di Bisenzio ,Pisa-Lucca; Lucca-Aulla (Ggarfagnana); Faentina, ecc

³ Livorno-Collesalvetti Pontedera; “**Tramino**” (**tram via storica**)Pisa-porto-Livorno, ecc

Montagna

Veniamo dall'abbandono della montagna determinato da un lungo ciclo di sviluppo: occorrono progetti di ripopolamento consistenti, una vera e propria inversione di tendenza che sappia rimettere in valore le *aree interne*⁴: in Toscana si tratta di una articolata ricchezza e varietà morfotipologica dei boschi, pascoli, cime, bacini intramontani della regione appenninica interna, dell'Amiata e delle dorsali interne (alto Chianti e Colline metallifere), e di una grande ricchezza di acque, di energia, di qualità ecologica, di prodotti del bosco e del sottobosco, dei pascoli, del turismo ambientale e escursionistico.

Due sono i modelli del futuro per questo immenso patrimonio:

- lasciare continuare **il rimboschimento da abbandono** (caro ad alcuni ambienti forestali e ecologisti), cui si accompagna una riappropriazione di seconde case, impianti sciistici, e altre attività turistiche;

- o un **modello di riequilibrio con il ripopolamento rurale** (pascolo, castagneto, prodotti del bosco, biomasse, ecc) alla base di un progetto integrato economico, ecologico, energetico culturale di ospitalità. Su questa seconda via lungo l'arco alpino e l'osso appenninico si va facendo strada un debole percorso di inversione:

oltre a turisti, seconde case, cresce la presenza di immigrati di ritorno e di **nuovi abitanti neorurali**: giovani, famiglie e pensionati che fanno scelte di vita antitetiche all'urbanesimo delle periferie metropolitane e alla sua crisi e che recuperano le culture produttive del luogo, valorizzano l'ambiente e il paesaggio, i saperi locali l'edilizia rurale storica⁵;

ma questi processi spontanei non sono sufficienti a invertire la curva dell'esodo: occorrono azioni, progetti e politiche pubbliche di carattere integrato per creare le condizioni di un rilevante ritorno alla terra e alla montagna: condizioni che riguardano oltre al reddito, le comunicazioni materiali e immateriali con le città, l'accessibilità fisica e tecnologica, la cultura, la formazione, i servizi, la qualificazione abitativa (edilizia a basso costo e di qualità, con il recupero dell'edilizia rurale), l'organizzazione dei mercati dei prodotti, l'integrazione delle filiere produttive, l'attivazione di nuove forme di gestione collettiva degli usi civici e così via.

⁴ Vedi il documento del Ministro Fabrizio Barca "Un progetto per le aree interne dell'Italia Roma, 15 dicembre 2012

⁵ Esempi **ecomusei** (montagna pistoiese e ecomuseo del Casentino).

Riviere

Veniamo da un modello di pressione intensiva sulle riviere fluviali e marine (turistico e industriale) e sui fondovalle e di abbandono e marginalizzazione degli entroterra collinari e montani. Le città oltre a riversare colate cementizie sulle coste marine hanno voltato le spalle ai fiumi, utilizzandoli nei modelli metropolitani come fogne a cielo aperto elevando il rischio idrogeologico, devastandone le riviere con lottizzazioni, capannoni industriali, ecc.

Occorre rovesciare queste tendenze:

-perseguire la **sicurezza strategica**, anziché azioni emergenziali post-alluvioni a valle dei processi di degrado del bacino: mobilitare politiche multisettoriali su tutto il bacino fluviale in ambito idrogeologico, urbanistico, agroforestale, soprattutto ripopolando il presidio della montagna e dettando regole di buon governo integrato del territorio dei bacini, come **precondizione** degli insediamenti;

La sicurezza strategica del territorio oltre a costituire un rilevante strumento di investimento e risparmio (di vite umane oltre che economico), produce *valore aggiunto territoriale* per un nuovo ciclo economico integrato e riequilibrato fra insediamenti di montagna, di collina e di pianura.

- **riabitare le riviere fluviali**, rispettando le aree di pertinenza dei fiumi, bonificandone le riviere, riqualificando i fronti urbani, sviluppando parchi fluviali, navigabilità dolce, parchi agricoli perifluviali. Per l'attivazione sociale di questi progetti è necessario sviluppare i *contratti di fiume*, di lago di costa come strumenti pattizi che mobilitano attori sociali e istituzionali per restituire ai sistemi fluviali la loro centralità nell'abitare il territorio e nel produrre ricchezza.

La nuova geografia della riqualificazione delle riviere fluviali produrrà nuova economia turistica, di commercializzazione dei prodotti locali, di rilancio dell'artigianato artistico, dell'agricoltura rivierasca, dei prodotti tipici, ecc; la navigabilità dolce dei fiume riproporrà una nuova percezione paesaggistica dei paesaggi fluviali inducendo la riqualificazione delle riviere, la riorganizzazione dell'agricoltura perifluviale e dei fronti urbani; così come le mobilitazioni per bloccare l'occupazione cementizia delle coste, va nella direzione di **ridurre la pressione sugli ecosistemi costieri** (spiagge, scogliere, dune, pinete) e valorizzare i sistemi collinari e montani dell'entroterra nelle loro peculiarità ambientali, urbane, artistiche, archeologiche, produttive, artigiane, ecc (riequilibrio territoriale, sociale, produttivo, di fruizione turistica).