



NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI

Coabitare mondi che cambiano

a cura di
Enrico Formato
Ludovica Battista
Maria Simioli

DONZELLI EDITORE

Saggi. Natura e artefatto

NUOVE ECOLOGIE TERRITORIALI

Coabitare mondi che cambiano

A cura di
Enrico Formato, Ludovica Battista, Maria Simioli

DONZELLI EDITORE

Il volume è stato pubblicato da Siu – Società italiana degli urbanisti,
nell'ambito del progetto di ricerca
«Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano»,
realizzato con i contributi del Dipartimento di Architettura dell'Università di Napoli
Federico II e della Regione Campania – Direzione Centrale Governo del Territorio,
ai sensi della Legge Regionale 19/2019.



Società Italiana
degli Urbanisti



Le immagini dell'inserto sono state gentilmente cedute all'editore e ai curatori da
Lorenzo Magnaghi e Anna Marson esclusivamente per l'edizione corrente.

© 2026 Donzelli editore
Roma, via Mentana 2b
www.donzelli.it

ISBN 978-88-5522-900-5

Indice

ix Presentazione

di Angela Barbanente

3 Introduzione

di Enrico Formato, Ludovica Battista, Maria Simioli

Parte prima. Posizioni

23 I. Il nostro corpo-terrestre. Ecologia politica del diritto e la rete
del vivente

di Nicola Capone

35 II. Il battito urbano

di Paola Piscitelli

49 III. La città postumana

di Felice Cimatti

59 IV. Lavori in corso

di Annalisa Metta

71 v. Minerale versus vegetale. Nuovi suoli, nuove ecologie, nuovi
paesaggi per la città contemporanea

di Vincenzo Giofrè

81 VI. Le politiche urbane tra riflusso del Green New Deal, fine del
Pnrr e disordine globale: quali nuove ecologie immaginare?

di Daniela De Leo

91 VII. Ecologie. Continuità e tensioni di una nozione plurale

di Michelangelo Russo

Parte seconda. Temi

105 I. Cantieri. Per una cattedrale orizzontale

di Enrico Formato

115 II. Campagne. Come dovrà essere verde la mia vallata!

di Roberto Gerundo

- 127 III. Multilocalità e riconfigurazione di territori:
quali innovazioni sono ancora possibili anticipando nel
presente futuri desiderati?
di Carla Tedesco
- 137 IV. Mondializzazione e disuguaglianze socio-spaziali:
quali indicazioni per l'urbanistica
di Giuseppe De Luca
- 149 v. Gaia, territori della biodiversità
di Mariavaleria Mininni
- 157 VI. Un'infrastruttura sempre più wild
di Marco Ranzato
- 171 VII. Casa e servizi. Infrastrutture sociali, ecologie territoriali ed
eguaglianza
di Massimo Bricocoli
- 183 VIII. Territori della contrazione. Sfide aperte per progettare nuove
ecologie territoriali
di Grazia Brunetta
- 191 IX. Esplorare i territori della decontestualizzazione
di Maurizio Tira

Parte terza. L'eredità di Alberto Magnaghi
per le nuove ecologie territoriali

- 203 I. Ricordo di Alberto Magnaghi
di Alessandro Balducci
- 207 II. Le «nuove ecologie territoriali» di Alberto Magnaghi
di Anna Marson

Parte quarta. Luoghi

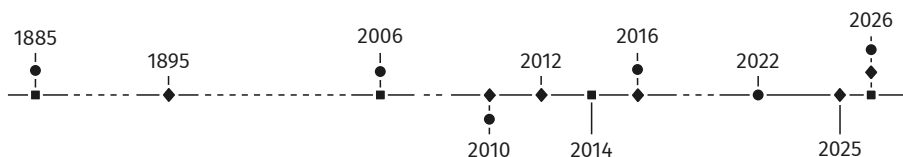
- 223 1. Bagnoli
- 226 Rischio metabolico urbano e tempi del metabolismo urbano
circolare: timescape nel caso di Bagnoli
di Libera Amenta, Bruna Vendemmia, Sara Piccirillo
- 237 L'aria si fa pesante: sovrascrittura della memoria collettiva a
Bagnoli
di Rosaria Iodice e Maria Simioli
- 244 Bagnoli dentro, fuori e oltre le istituzioni
di Lorenzo Lodato, Stefania Ragozino, Riccardo Rosa

253	2. Casoria-Afragola
256	Terranostra a Casoria: un'esperienza di giustizia interrotta di Anna Attademo e Ludovica Battista
266	Il caso Terranostra: l'impatto locale dei fondi eurounitari e una proposta di condizionalità democratiche di Maria Francesca De Tullio e Roberto Sciarelli
275	Tenere la porta aperta. Welfare di comunità e pratiche di cura a scala metropolitana. Masseria Ferraioli, Afragola di Gilda Berruti
284	Ecologie e paesaggi nel transetto periurbano Casoria-Afragola di Nicola Fierro
295	3. Scampia-Taverna del Ferro-Bipiani
298	Cantieri aperti: un'occasione di sviluppo per il quartiere di Scampia di Maria Federica Palestino
308	La rigenerazione di Taverna del Ferro. Un racconto di processo di Cristina Mattiucci e Federica Vingelli
318	La rigenerazione a Scampia e a Taverna del Ferro di Giovanni Laino
332	Ecologie della casa nei processi di rigenerazione urbana di Laura Lieto
341	4. Napoli Est-Ponticelli
344	Ecologia dei Sud, giustizia climatica e il caso di Napoli Est di Cristina Visconti
355	Rigenerare l'abitare. Città, politiche pubbliche e nuove ecologie urbane a Ponticelli di Anna Terracciano
365	La forestazione urbana alla prova del Pnrr. Criticità attuative e prospettive a partire da Ponticelli di Luca Boursier
373	Comunità energetiche rinnovabili: declinazioni e prospettive per l'area metropolitana di Napoli di Alessandro Sgobbo e Carlo Gerundo
383	5. Marcianise
385	Sistemi produttivi, paesaggi agricoli e tattiche urbanistiche per le terre della Piana Campana. Il caso di Marcianise di Giuseppe Guida, Chiara Bocchino, Aniello Iuliano, Antonio di Gennaro

- 395 6. Quartieri Spagnoli-Centro storico
397 La città fragile e la pressione del turismo. Tracce e prospettive
per governare l'adattività del centro storico di Napoli
di Antonia Arena e Marica Castigliano
408 Rigenerazione urbana e trasformazioni socio-spaziali nei
Quartieri Spagnoli di Napoli
di Marialuce Stanganelli
416 Piattaforme rentier, patrimonializzazione della casa e conflitti
dell'abitare
di Gaetana Del Giudice
424 Oltre l'economia del vicolo: abitare i Quartieri Spagnoli ai
tempi del turismo
di Mario Trifuoggi
429 7. Vergini-Sanità
431 Nel rione Vergini-Sanità. Nuovi modi di coabitare tra turismo
e migrazione, rigenerazione urbana, mobilità e diritto alla città
di Antonio Acierno
439 Carotaggi per un'urbanistica a spessore. Patrimonio ipogeo,
cura e comunità nel rione Vergini-Sanità a Napoli
di Gabriella Esposito De Vita e Luisa Fatigati
449 8. Ferrovie dismesse
Torre Annunziata-Cancello
Torre Annunziata-Castellammare-Stabia
Avellino-Rocchetta Sant'Antonio
451 Nuovi possibili cammini: ferrovie dismesse come greenways
di Emanuela Coppola
459 Le autrici e gli autori

8. Ferrovie dismesse
Torre Annunziata-Cancello
Torre Annunziata-Castellammare-Gragnano
Avellino-Rocchetta Sant'Antonio

Torre Annunziata-Cancello
Torre Annunziata-Castellammare-Gragnano
Avellino-Rocchetta Sant'Antonio*



- 1885 attivazione della tratta.
- 2006 chiusura della tratta da parte di Rfi.
- 2014 soppressione della tratta.
- 2016 progetto di riconversione della linea in pista ciclabile.
- 2026 ancora in stato di abbandono.



- 1885 attivazione della tratta.
- 2006 cessazione del traffico merci de facto.
- 2010 Rfi e Regione Campania sospendono il servizio passeggeri.
- 2022 progetto di riconversione della linea in greenway (Binario Borbonico).
- 2025 decreto di dismissione.
- 2026 inizio dei lavori di conversione in Brt (Binario Borbonico 2.0).



- 1895 attivazione della tratta.
- 2010 sospensione della linea.
- 2012 chiusura stazione di Avellino.
- 2016 dichiarazione di bene di interesse culturale della linea e lenta riapertura.
- 2026 celebrazione dei 130 anni della tratta, sospesa ma attiva per turismo.

* A cura di E. Coppola.

Nuovi possibili cammini: ferrovie dismesse come greenways

di Emanuela Coppola

Nel quadro degli obiettivi individuati dalla Conferenza Siu 2024 riguardo al ruolo dell'urbanistica rispetto alle nuove ecologie territoriali, alla sessione dedicata ai «Cammini» è stato affidato il compito di favorire il confronto e la discussione su due questioni principali: una considera i recenti accadimenti di scala globale e la loro capacità di condizionare le abitudini relative al muoversi nelle città e nei territori; l'altra concerne il parallelo consolidarsi di una sempre maggiore consapevolezza sociale e politica riguardo all'esigenza di rendere più sostenibili e attrattivi tali modi di spostamento (Zazzi - Coppola 2025).

A due anni dalla Conferenza Siu si tenta un primissimo bilancio delle sollecitazioni emerse e in particolare sul tema della riattivazione delle ferrovie dismesse come *greenways* che, secondo una delle definizioni «classiche» di C. E. Little (1990) – che ha influenzato fortemente la pianificazione paesaggistica e le politiche di mobilità dolce negli anni successivi – vengono così descritte:

Greenways are linear open spaces established along either a natural corridor, such as a riverfront, stream valley, or ridgeline, or overland along a railroad right-of-way converted to recreational use, a canal, a scenic road, or other route¹.

Elementi-chiave sono il recupero di ferrovie dismesse, la funzione di corridoio ecologico e l'accessibilità per persone con mobilità ridotta.

La sessione sui «Luoghi»² ha messo in rilievo tre storie emblematiche di linee dismesse campane: la linea ferroviaria Torre Annunziata-

¹ «Le greenways sono spazi aperti lineari realizzati lungo un corridoio naturale (come rive fluviali, valli, crinali) oppure lungo infrastrutture lineari riconvertite (come ferrovie dismesse, canali, strade panoramiche o altri tracciati)».

² L'autrice ha coordinato e presentato i casi della sessione sui «Luoghi» n. 6 «Ferrovie dismesse come nuovi Cammini. Dalla Castellammare di Stabia-Gragnano alla Torre Annunziata-Cancello» della xxvi Conferenza Nazionale Siu «Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano», Napoli, 12-14 giugno 2024. Invitati alla discussione: Mario D'Avino, Francesco Domenico Moccia, Stefania Oppido, Valentina Corvigno, Enzo Russo.

ta-Cancello, la Torre Annunziata-Castellammare-Gragnano e l'Avelino-Rocchetta Sant'Antonio.

Il tema del riuso delle ferrovie dismesse non è solo un tema del progetto di paesaggio lineare (riconversione ecologica di infrastrutture dismesse) ma rappresenta un'importante occasione di valorizzazione territoriale e paesaggistica – soprattutto per le aree interne – e per ripensare alle relazioni tra i territori delle città metropolitane, città medie, aree interne e loro contesti.

Il tal senso il «riciclo delle ferrovie dismesse» è un'occasione straordinaria in quanto può rappresentare un processo che non si limita unicamente al ripensamento dei «manufatti ferroviari» (stazioni, centrali, magazzini, ponti ecc.) ma può diventare un momento di rigenerazione non solo delle aree adiacenti ma anche del territorio più vasto (Coppola, D'Avino, Moccia 2021), contribuendo a costruire modelli innovativi per lo sviluppo dei territori marginali.

1. Storie di abbandono e di lenta e incerta rinascita.

Le storie di abbandono delle ferrovie dismesse ci riportano a epoche dove il viaggio rappresentava il principale evento di modernizzazione. Ad esempio, la linea ferroviaria Torre Annunziata-Cancello che fu attivata il 1° maggio 1885 con lo scopo di unire la costa con l'entroterra casertano, per più di un secolo ha svolto un importante ruolo, collegando l'entroterra campano all'area stabiese, un tempo densamente industrializzata. L'importanza di questo breve collegamento è confermata dall'elettrificazione della linea già nel secondo dopoguerra. Con la crisi del distretto industriale stabiese, la domanda di trasporto merci subì un progressivo calo.

Nella linea Torre Annunziata a Castellammare e Gragnano, è presente un primo tronco che faceva parte del famoso prolungamento della ferrovia Napoli-Portici. Grazie alla realizzazione della ferrovia, la zona della stazione di Castellammare, conosciuta come rione Spiaggia e abitata prevalentemente da pescatori, ebbe un vero e proprio sviluppo urbanistico e industriale. Castellammare divenne il punto di interscambio commerciale per le merci provenienti prevalentemente dalla Calabria e dalle Puglie. Tra le varie industrie che si insediarono nei pressi della ferrovia, va ricordata la prima fabbrica di conserve alimentari dei fratelli Cirio, inaugurata nel 1884 nei pressi della stazione. Nel 1885 venne inaugurato il secondo tratto della linea in questione,

fra Castellammare e Gragnano, a servizio delle numerose industrie alimentari presenti all'epoca nella zona.

Infine, lo scopo della tratta ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, iniziata nella seconda metà del 1800 e terminata nel 1895, fu quello di affrancare dall'isolamento vaste zone dell'Alta Irpinia, della Puglia e della Basilicata in un'epoca nella quale la rete stradale era praticamente inesistente. La fase di progettazione fu alquanto lunga e laboriosa in quanto i Comuni interessati pretendevano «ragionevolmente» una stazione nel proprio territorio, costringendo, con tali richieste, a continue varianti di tracciato che hanno prodotto tempi di percorrenza lunghi (circa cinque ore) e tracciati molto tortuosi. Col passare degli anni, la sopraggiunta formazione di un'adeguata rete stradale, ha reso la ferrovia di scarso interesse dal punto di vista trasportistico, che l'ha portata nel 2010 alla sua dismissione.

2. Evoluzione recente dei tre scenari di confronto. La riconversione dell'ex ferrovia Torre Annunziata-Cancello

Per tutta la sua storia, la linea ha subito la concorrenza della ex Circumvesuviana, non attirando mai un numero elevato di passeggeri. Le amministrazioni locali e quella regionale non hanno mai compreso il potenziale della linea, che attraversava centri densamente abitati; inoltre, la ferrovia intersecava ben tre linee della ex Circumvesuviana, presentando un ottimo potenziale di interscambio. A causa di questa miopia, nessuna protesta fu avanzata quando, nel febbraio 2006, la linea fu chiusa per lavori, con riapertura prevista nel settembre dello stesso anno. Tuttavia, l'esercizio ferroviario non è mai stato ripreso, portando alla soppressione del tracciato nel 2014³. Successivamente, nel 2016, sono stati sottoscritti accordi fra Rfi, Regione Campania e Comuni per la realizzazione di una pista ciclabile su parte del percorso ferroviario dismesso.

In particolare, il Comune di San Giuseppe Vesuviano firma una convenzione di comodato d'uso col gestore sull'intera tratta – di circa 4 km – che passa nel comune, per realizzare una pista ciclabile e un parco nei pressi della stazione dismessa.

Al 2026, la tratta ferroviaria risulta ancora abbandonata, e non si intravedono prospettive di recupero. La sola stazione di Boscoreale e il relativo magazzino merci risultano utilizzati per scopi sociali e culturali.

³ Nonostante la soppressione giuridica, la ferrovia è rimasta attiva per il gestore dell'infrastruttura fino al 16 marzo 2025 quando l'ha definitivamente dismessa.

Su questo caso una riflessione costruttiva, a margine di quelle che sono state le luci e ombre che hanno caratterizzato la dismissione del tratto ferroviario in esame, appare assolutamente opportuna per valutare e avanzare l'ipotesi progettuale finalizzata alla sua riconversione in una *greenway*.

Molte associazioni, tra cui alcune importanti associazioni ambientaliste come Green Italia e Fiab (Federazione italiana amici della bicicletta), hanno fortemente criticato il progetto di eliminazione della ferrovia a favore di una ciclabile, perché considerato non conveniente ovvero antieconomico per l'eccessivo costo al km di conversione della tratta, sette volte più della media.

Altre, come l'associazione La Paranza delle Idee, ha commentato il progetto della ciclopista del Vesuvio in questa maniera «Delitto perfetto, con l'alibi "green" si uccide Torre».

Torre Annunziata è stata capitale della pasta nell'Ottocento, centro di commercializzazione di prodotti vesuviani come pietra lavica e sabbia ma anche supporto logistico per gli stabilimenti siderurgici e meccanici nel Novecento. Attualmente il suo porto (storicamente tra i più importanti della Campania nell'Ottocento) è ridotto a un ruolo di scambio commerciale locale. La mancata lungimiranza politica di prevedere un collegamento della ferrovia del porto con gli interporti di Nola e Maritanise è apparsa come una mancata opportunità strategica per valorizzare il territorio Vesuviano e il suo ruolo produttivo. La realizzazione della pista ciclabile dalla romantica idea di collegare il Vesuvio al mare è oggi un modo per rafforzare il sistema turistico che trova la sua massima espressione nella valorizzazione e rafforzamento delle sue componenti culturali, paesaggistiche e ambientali.

La riconversione della linea ferroviaria Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Gragnano

La ferrovia Castellammare di Stabia-Gragnano è un breve tratto ferroviario che si dirama dalla stazione di testa di Castellammare di Stabia, rappresentando l'ideale prosecuzione della ferrovia Napoli-Torre Annunziata-Castellammare. Si ricorda che essa fu completata nel 1885, con l'intento di collegare i pastifici gragnanesi al porto di Castellammare e al resto della rete. Dalla sua apertura fino agli anni ottanta del secolo scorso, la linea è stata caratterizzata da un traffico intenso sia di treni passeggeri che merci, alimentato dalle numerose attività produttive che sorgono nell'area.

Con la crisi industriale, a partire dagli anni ottanta del secolo scorso, nonostante il traffico merci abbia subito una drastica riduzione, la

linea ferroviaria ha comunque continuato a rappresentare, in un'area densamente abitata e congestionata, un valido mezzo di trasporto per i pendolari.

Nel 2010, con una scelta poco saggia, il servizio fra Castellammare e Gragnano è stato sospeso. Da qualche anno si è iniziato a ipotizzare la conversione del tracciato in tramvia, in modo da ripristinare il servizio di trasporto e minimizzare i conflitti con la circolazione automobilistica.

Nel 2022, nell'ambito di un contratto istituzionale di sviluppo tra il governo e 19 Comuni dell'area vesuviana, è stato presentato il progetto di realizzazione di un tram-treno sull'intera linea, da Torre Annunziata a Gragnano, riaprendo quindi anche la tratta sospesa; l'opera è stata finanziata con 33 milioni di euro e affidata a Eav come ente attuatore.

Il bando di gara è stato spedito per la pubblicazione sulla Guue: i potenziali concorrenti avranno tempo per la presentazione delle offerte sino al 24 ottobre 2024.

Per la ferrovia Castellammare-Gragnano il 15 dicembre 2025 è stato emanato il decreto di dismissione (con l'esclusione dell'impianto di Castellammare di Stabia, che è ancora in esercizio).

Le notizie più recenti (inizio febbraio 2026) segnalano l'inizio dei lavori per il tram leggero Castellammare-Gragnano e la realizzazione della pista ciclopedonale larga 2,5 m, interamente illuminata, in affiancamento al tracciato tramviario lungo l'intero sviluppo della tratta.

Il progetto, oltre a trasformare gli attuali passaggi a livello in attraversamenti a raso, con sistema semaforico dedicato alla precedenza del tram, e a individuare una pluralità di aree di parcheggio e di sistemazioni a verde in prossimità delle nuove fermate, punta a realizzare anche un nuovo parco urbano nell'area ferroviaria ex scalo merci della stazione di Gragnano.

Da Gragnano a Torre Annunziata, passando per Castellammare, quindi, non ci dovrebbero più essere muri e barriere a dividere le città.

⁴ La gara che prevedeva un importo di 49 milioni di euro mirava alla realizzazione di due interventi funzionali. Il primo prevede la riconversione in tram del tratto della ferrovia che va dalla stazione Fs di Gragnano alla fermata Menti (inclusa), ubicata in prossimità dell'omonimo stadio comunale Romeo Menti di Castellammare di Stabia; la realizzazione del deposito veicoli in località Gragnano in corrispondenza della omonima fermata e gli interventi di miglioramento strutturale e restauro dei ponti esistenti. Il secondo intervento funzionale, invece, programma la riconversione in tram del tratto della ferrovia che va dalla fermata Menti alla fermata Liceo (inclusa), ubicata in prossimità del liceo scientifico di Castellammare di Stabia e la realizzazione della pista ciclopedonale larga 2,5 m, interamente illuminata, in affiancamento al tracciato tramviario lungo l'intero sviluppo della tratta, tra Gragnano e Liceo.

3. La linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

Ulteriore caso di riflessione riguarda la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, realizzata nel 1895.

Come abbiamo ricordato, la linea fu ideata allo scopo di affrancare dall'isolamento vaste zone dell'Alta Irpinia, della Puglia e della Basilicata interna. La sopraggiunta formazione di un'adeguata rete stradale ha progressivamente ridotto il numero di passeggeri, tanto da arrivare, nel 2010, alla sospensione del traffico regolare.

Il vigente Ptcp di Avellino (approvato nel 2014) prevedeva la sua riconversione in una *greenway* dedicata a percorsi pedonali e ciclabili.

Oggi essa rappresenta l'univa vera e propria *greenway* campana sorta su una linea ferroviaria dismessa a cui ha contribuito un lungo percorso di riappropriazione da parte di comunità e players territoriali.

Dal 2007, infatti, nasce l'iniziativa di rilancio turistico «Treni d'Irpinia» grazie a un processo di attivazione dal basso che nel 2009 porta alla costituzione dell'associazione InLocoMotivi.

Nonostante la grande attenzione «dal basso», nel 2010 la linea viene «sospesa» (ma non dismessa).

Nel 2012 la stazione ferroviaria di Avellino fu completamente chiusa e la città è diventata l'unica della Campania senza ferrovia.

Dal 2014, lo Sponz Fest che si tiene a Calitri ha contribuito alla sua riapertura alla frequentazione di numerosi visitatori che partecipano agli eventi realizzati in questo festival.

La linea è stata poi progressivamente riaperta tra il 2016 e il 2018 tramite il progetto *Binari senza tempo* di Fondazione Fs secondo le seguenti tappe:

- 2016: re-inaugurazione tratto Rocchetta-Conza;
- 2017: estensione a Montella;
- 2018: riattivazione fino ad Avellino completata il 26 maggio 2018.

Si rammenta che nel 2016 la linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio ottiene la dichiarazione di bene di interesse culturale architettonico e paesaggistico e diventa la prima tratta ferroviaria vincolata per intero come bene architettonico e paesaggistico.

Tale provvedimento costituisce il primo esempio in Italia di tutela diretta, attraverso lo strumento della dichiarazione di interesse culturale, rivolto a un tracciato ferroviario storico del territorio nazionale che attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia. Lo spirito del provvedimento era finalizzato sia alla tutela dell'integrità del tracciato per le sue valenze storiche e paesaggistiche sia alla promozione di strategie per la sua valorizzazione, connessa allo sviluppo dei territori

attraversati. Nel 2017, con la legge n. 128, la tratta irpina viene ufficialmente inserita nell'elenco delle ferrovie turistiche (art. 2, comma 2, lettera c).

Nel 2025 la linea ha celebrato il 130° anniversario dalla sua inaugurazione (27 ottobre 1895) con iniziative e corse speciali dell'Irpinia Express, un treno storico-turistico che viaggia sulla ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio offrendo un'esperienza di «viaggio nel paesaggio e nella memoria» dove il viaggio è concepito come un'esperienza completa: paesaggi naturali, visite guidate, gastronomia locale e attività culturali nei borghi attraversati o raggiunti in navetta.

4. Considerazioni finali.

La recente attenzione verso il riutilizzo delle tratte dismesse come *greenways* è esplosa soprattutto dopo il Covid (Acierno - Coppola 2022) quando il quadro pandemico ha portato a una vera propria riscoperta dei temi ambientali in generale e dei cammini in particolare, facendoli diventare oramai aspetti centrali di dibattito culturale.

Un vero e proprio movimento culturale in Italia sul tema dei cammini risulta attivo dai primi anni del 2000. Forse, oggi, il maggiore esponente di questo movimento culturale è Amodo, «l'Alleanza per la Mobilità Dolce», fondata nel 2017 quando diverse associazioni ambientaliste e di settore hanno siglato il Manifesto per la Mobilità Dolce.

Tale alleanza è un'evoluzione della confederazione della Mobilità Dolce (Co.Mo.Do), piattaforma di coordinamento e dialogo tra associazioni italiane attive sulla mobilità dolce, il turismo ecocompatibile e la valorizzazione delle infrastrutture dismesse (ferrovie, percorsi storici, sentieri, *greenways*) costituitasi nel 2006 e che ha lavorato alla «Carta di Roma» nel 2009: un documento in cui si concorda sulla necessità di salvaguardare le linee ferroviarie dismesse, prevedendone quando possibile la riattivazione all'esercizio ferroviario per un utilizzo turistico o, in ultima analisi, per un recupero a fini ciclo-pedonali.

Le associazioni che formano l'alleanza si riconoscono nel Manifesto per una nuova Alleanza per la Mobilità Dolce 2024-2027.

A due anni dalla xxvi Conferenza Nazionale Siu «Nuove ecologie territoriali. Coabitare mondi che cambiano», in merito alla sessione 6, «Cammini», la novità più recente è l'approvazione della legge nazionale 24/2026 per la promozione e la valorizzazione dei cammini⁵.

⁵ La legge è stata pubblicata nella Gazzetta ufficiale n. 46 del 25 febbraio 2026.

Il ministero del Turismo assume un ruolo centrale nella promozione e valorizzazione degli itinerari italiani, supportato da strumenti innovativi quali la cabina di regia, la banca dati, il tavolo permanente e il programma di sviluppo, che garantiranno un confronto costante tra tutti gli attori del settore e soprattutto dei fondi.

La legge mira a non considerare più i cammini come semplici percorsi isolati ma come parte di un sistema integrato volto a promuovere il turismo lento.

Non considerare più i cammini come semplici tracciati lineari – isolati, autoreferenziali, frammentati – significa compiere un salto culturale e strategico fondamentale nella pianificazione territoriale e nelle politiche per il turismo.

Il cammino non è solo una linea su una mappa ma un'infrastruttura culturale complessa, capace di attivare reti, economie, identità, paesaggi e memoria.

Riferimenti bibliografici

Acierno, A. - Coppola, E. 2022

Green Blue Infrastructure Methodologies and Design Proposals, Federico II University Press-FedOAPress, Napoli.

Coppola, E., D'Avino, M., Moccia, F. D. (a cura di) 2021

Riciclo dei trasporti scartati e dei paesaggi dimenticati, Clean Editore, Napoli.

Little, C. E. 1990

Greenways for America, The Johns Hopkins University Press, Baltimore.

Saponara, V., Coppola, E., Cirillo, C. 2020

Greenways e recupero delle ferrovie dismesse: indicazioni per una progettazione su scala nazionale, in M. Talia (a cura di), *Le nuove comunità urbane e il valore strategico della conoscenza. Come i processi cognitivi possono motivare la politica, garantire l'utilità del piano, offrire una via d'uscita dall'emergenza*. xvii edizione *UrbanPromo «Progetti per il paese»*. Atti della Conferenza Internazionale, Planum Publisher, Roma-Milano.

Zazzi, M. - Coppola, E. 2025

Cammini, in Idd. (a cura di), *Cammini. Atti della xxvi Conferenza Nazionale Su. Nuove ecologiche territoriali. Coabitare mondi che cambiano* (Napoli, 12-14 giugno 2024), Planum Publisher-Società italiana degli urbanisti, Roma-Milano, vi, pp. 9-14.