
**X Conferenza Internazionale "Vivere e Camminare in Città"
Mobilità non motorizzata e risorse territoriali**

***X International Conference "Living and Walking in Cities"
Non motorised mobility and land resources***

Brescia, 12 giugno/June 2003 – Milano, 13 giugno/June 2003

**Itinerari non motorizzati sulle Riviere francese e italiana
Il patrimonio culturale e paesaggistico "messo in rete"**

**Co-Autori e Collaboratori
(Gruppo di Lavoro franco-italiano)**

- Prof. Giancarlo BORTOLAMI, Dipartimento di Scienze della terra dell'Università di Torino
- Prof. Gerardo BRANCUCCI, Facoltà di architettura dell'Università di Genova, Délégué du GIR Maralpin
- Geom. Adriano CAVO, Dirigente Provincia di Imperia
- Arch. Elena COMELLO, Consulente Regione Liguria
- Arch. Cristina FLORIAN, Consulente Regione Liguria
- Dott. Maurizio FUSCO, Vice-président du GIR Maralpin (traduttore)
- Arch. Giovanni GAGGERO, Dirigente Servizio Pianificazione territoriale e paesistica Regione Liguria
- Arch. Laura LEVI, Servizio Pianificazione territoriale e paesistica Regione Liguria
- Arch. Roberta MILANESI, Facoltà di architettura dell'Università di Genova
- Dott. Ing. Jacques MOLINARI, Secrétaire scientifique du GIR Maralpin (redattore)
- Ing. Marcel TACHAU, Directeur général des services techniques de la Ville de Menton

**X Conferenza Internazionale "Vivere e Camminare in Città"
Mobilità non motorizzata e risorse territoriali**

**Itinerari non motorizzati sulle Riviere francese e italiana
Il patrimonio culturale e paesaggistico "messo in rete"**

SINTESI

Il progetto interessa il territorio costiero dalla riviera ligure di ponente alla Costa Azzurra e più precisamente tra il Comune di Bordighera (It.) e Roquebrune-Cap-Martin (Fr.).

Il progetto prevede la realizzazione di un itinerario turistico-paesaggistico fruibile a piedi o in bicicletta attraverso la frontiera.

La strategia complessiva del Progetto riguarda la valorizzazione del patrimonio culturale, paesaggistico, storico, naturalistico e turistico del territorio costiero transfrontaliero attraverso la creazione di una rete di itinerari "dolci" puntando anche sullo sviluppo di un efficace sistema di intermodalità ferroviaria, marittima e veicolare.

L'idea è quella di mettere in valore l'offerta turistica delle due Riviere attraverso l'integrazione delle diverse opportunità presenti nell'intero comprensorio.

I partners individuati per poter concretamente attuare tale progetto sono enti pubblici che si occupano di pianificazione territoriale nei territori transfrontalieri per l'Italia la Regione Liguria e la Provincia di Imperia, per la Francia la Communauté d'agglomération de la Riviera française (CARF). A questi si affianca per l'Italia l'Università che ha competenze specifiche di conoscenza e di progettualità sul territorio, e per la Francia la associazione GIR Maralpin che si occupa di progetti per la valorizzazione dei territori alpino-costieri.

La collaborazione fra questi enti e con i partner tecnici individuati, in ispecie i loro colleghi del CeSCAm, è un valore aggiunto indispensabile in quanto permette da un lato di mettere a fattor comune le conoscenze territoriali e culturali e dall'altro di aumentare la competitività del progetto.

Lavorando insieme su questa problematica difficile, l'esercizio permetterà certamente di procedere al 'inventario patrimoniale, e di sbizzare gli itinerari "dolci" che devono collegare i due territori, ma dovrebbero sfociare in inventario ragionato e confrontato delle misure da adottare in materia di urbanismo, di trasporti, di ambiente, rispondenti alle specificità locali. Nessun dubbio che quelle analisi saranno stimolanti, se non preziose, per altre configurazioni e altri siti.

Itinerari non motorizzati sulle Riviere francese e italiana

Il patrimonio culturale e paesaggistico "messo in rete"

1. Origine del progetto e contesto di riferimento:

Il progetto nasce da esperienze parallele che in Italia e in Francia si sono sviluppate nel corso della fine degli anni '90.

L'Associazione GIR Maralpin in collaborazione in particolare con la Facoltà di Architettura di Genova (dipartimento Polis), a partire dall'annuncio del governo francese di ipotizzare una rete nazionale di piste ciclabili e "vie verdi", fra cui un itinerario litoraneo di raccordo con la frontiera italiana, ha avviato già nel 1998 gli studi preliminari per la messa a punto di un progetto transfrontaliero Bordighera - Principauté de Monaco che fu presentato al III° Congresso internazionale delle vie verdi [Rif.1].

Parallelamente, sempre nel 1998, la Regione Liguria ha avviato la promozione del PRUSST del Ponente Ligure che è un programma complesso di interventi pubblici e privati collegati fra loro dall'occasione di trasformare la linea ferroviaria dismessa da San Lorenzo al Mare a Ospedaletti in pista ciclabile e linea di trasporto pubblico di cui un'anticipazione (la traversata in via verde di San Remo) fu sbazzata dai nostri colleghi del CesCAM [Rif.2].

Tale programma è stato finanziato dal Ministero Italiano delle Infrastrutture al fine di avviare le progettazioni delle opere pubbliche in esso comprese. Ad oggi, il progetto di riuso della ferrovia è in fase di completamento e contemporaneamente si sta formalizzando l'acquisto delle relative aree dismesse da parte di una società mista appositamente costituita. Di conseguenza si prevede che l'avvio delle opere possa avvenire in tempi brevi.

In Francia il *Syndicat Intercommunal pour le Développement Touristique du Pays Mentonnais* ha promosso un progetto "*de restructuration du front de mer sur les communes de Menton et de Roquebrune-Cap-Martin*" finanziato dal *Contrat de Plan Etat-Région*. Inoltre il dipartimento Alpes Maritimes ha iniziato un programma di piste ciclabili e pedonali includendo il litorale.

In tale contesto, il Gir Maralpin e il dipartimento Polis della Facoltà di Architettura di Genova hanno svolto un ruolo di *trait d'union* fra le autorità territoriali interessate in vista della formulazione di un Progetto Interreg Alcotra.

2. Una proposta culturale e ambientale di fronte ad una situazione critica per spazi limitati e ambiti

Per i promotori del progetto, questi itinerari sono stati considerati come uno dei mezzi per promuovere modi di mobilità rispettosi dell'ambiente, per rimettere in questione l'evoluzione della nostra regione e per proporre nuove forme di riordino del territorio.

In effetti, dopo la fine del XIX secolo, lo slancio degli spostamenti motorizzati e lo sviluppo del turismo hanno messo in situazione difficile il quadro naturale e paesaggistico della stretta fascia costiera mare-alpi.

La costruzione della strada ferrata, di strade, poi di autostrade, come l'urbanizzazione invadente, si sono progressivamente appropriate, in maniera quasi irrimediabile, della frangia litoranea, al punto di non lasciare sussistere che alcuni lembi di spazi naturali e di aver cancellato la maggior parte delle vestigia del ricco passato preistorico, storico antico e moderno, di un litorale che fu occupato dalla Via Julia Augusta e coronato dal Trofeo di Augusto, eretto nell'anno 6 A.C.

3. Obiettivi del progetto

Per i creatori del progetto, l'obiettivo principale consiste quindi, pur assicurando la continuità di itinerari nazionali e internazionali, nell'incoraggiare la riscoperta di tale patrimonio e la sua protezione, permettendo di percepirlo in tutte le dimensioni che gli appartengono: paesaggistiche, naturalistiche, storiche, senza attendere alla loro integrità, ricorrendo a interventi rispettosi dell'ambiente.

La motivazione forte del progetto è la creazione di una rete intesa non solo come rete fisica di collegamenti, di percorsi e itinerari litoranei e verso l'entroterra, ma anche come rete di conoscenza "allargata" mare-monti del territorio.

Al contempo, la creazione di un corridoio di itinerari pedonali e ciclabili messi a sistema con i mezzi di trasporto pubblico esistenti, significa anche contribuire a ridurre l'uso dell'automobile per lo spostamento e per la fruizione del territorio e pertanto a creare un effetto positivo sull'ambiente.

Sul piano economico, che interessa più particolarmente i soci istituzionali, l'obiettivo è quello di mettere in valore l'offerta turistica delle due Riviere tra Nizza e Imperia attraverso l'integrazione delle diverse opportunità presenti nell'intero comprensorio.

Realizzare tale rete significa ampliare e diversificare l'offerta turistica e le occasioni di fruizione del territorio che nascono dalle tradizioni, dalle feste popolari, dalle manifestazioni di vario genere, dalle attività sportive e ricreative

Il progetto prevede dunque il coinvolgimento e la partecipazione dei soggetti locali, degli operatori turistici, delle associazioni di categoria e dei circoli culturali, attraverso un convegno di lancio che avrà l'intento di illustrare i contenuti e di recepire le richieste del territorio.

4. La consistenza del progetto

Nel disegno generale, il progetto si appoggia a levante sul programma di riuso della linea ferroviaria dismessa da San Lorenzo al Mare a Ospedaletti, sviluppandosi a partire da Ospedaletti.

A ponente, dovrebbe sfociare alla frontiera monegasca e proseguire eventualmente oltre, sino a Nizza.

Nel programma di messa a punto (progetto Interreg Alcotra), il progetto verte schematicamente su tre tronconi :

- un settore urbano ancora in parte lacunoso (da Bordighera a Ventimiglia)
- un settore "naturale" ancora poco danneggiato dall'urbanizzazione (da Ventimiglia Alta alla frontiera)
- un settore densamente urbanizzato (Menton e Roquebrune-Cap-Martin).

5. La specificità del progetto : molteplici sfide

Se ci si attiene alle raccomandazioni elaborate nel quadro del *Projet Réseau Vert Européen* (REVER) terminato nel 2002, nel quadro del programma Interreg *de l'Aire Métropolitaine du Nord-Ouest* (AMNO) [Rif.3 & 4], solo certe parti dell'itinerario saranno suscettibili di soddisfare tutte le condizioni richieste o auspiccate delle vie verdi ⁽¹⁾.

Da questo stato di cose, al di fuori dalle numerose varianti stradali o "fuori strada" ricercate e apprezzate dagli utenti appartenenti a qualunque genere di categoria, gli itinerari dedicati agli spostamenti "dolci" (del tipo "vie verdi") presenteranno provvisoriamente soluzioni di continuità su certe sezioni, dove gli adattamenti si rivelano, sia irrealizzabili, sia incompatibili con le norme del tracciato in uso.

Per ciò che concerne la sezione centrale, a danno della coerenza e del rispetto delle raccomandazioni in uso, si prevede un ventaglio diversificato di camminamenti (sentieri pedonali, piste ciclabili e, nella misura del possibile, brevi sezioni di vie verdi) congiunti o complementari concepiti in intermodalità e articolati sui servizi ferroviari come pure sul trasporto marittimo.

La continuità di questi camminamenti non potrà tuttavia essere assicurata senza interventi (riappropriazione delle vie, acquisizione di terreni) e lavori (ripristini e lavori ex novo) che richiedono studi approfonditi e investimenti notevoli.

Per ciò che concerne le due sezioni urbane opposte, la problematica è di altra natura.

E verosimile che, a levante, tra Bordighera e Ventimiglia, dove grandi spazi non sono ancora urbanizzati, la realizzazione di autentiche vie verdi, ampiamente concepite ⁽²⁾, sia ancora possibile su lunghe sezioni. Per

⁽¹⁾ cioè specificamente "via di comunicazione autonoma riservata agli spostamenti non motorizzati... e che riunisce condizioni sufficienti di larghezza, di declivio, e di rivestimento, per garantire un utilizzo conviviale e sicuro da parte di tutti gli utenti di ogni perizia" [Rif.4 ; Fiche technique 1 "Corridors verts, itinéraires et tracés – Aspects méthodologiques"]

⁽²⁾ con corridoi distinti per la passeggiata e l'esercizio sportivo, per esempio.

contro, a ponente, sul fronte-mare di Menton e di Roquebrune-Cap-Martin, la creazione di una via continua dedicata agli spostamenti con le biciclette é ormai esclusa.

La soluzione, già sin d'ora prevista, risiede nella creazione di una larga "zona piana" di circolazione "pacifica" [in francese : "*circulation apaisée*"] dove possano muoversi in tutta sicurezza servizi pubblici e ogni tipo di "spostamento dolce".

6. Il progetto Alcotra

Programmato su soli tre anni, il progetto verte, da una parte, sullo studio dell'insieme dell'itinerario, dall'altra parte, sulla realizzazione concreta di una sezione pilota, e l'insieme dovrà sfociare nell'elaborazione di riflessioni metodologiche trasferibili su altri siti.

A. - Lo studio

Esso viene scisso in due campi :

(1) La conoscenza del territorio italiano e francese, finalizzata a evidenziare gli aspetti culturali e paesaggistici da valorizzare, ad ipotizzare l'intermodalità fra i mezzi di collegamento: treno, auto, mezzi pubblici, navette, bici, percorsi pedonali...

(2) La realizzazione di un progetto architettonico e paesistico a livello preliminare per l'itinerario completo da Mentone a Ospedaletti.

B. - La realizzazione di una sezione pilota

Anch'esso consta di due sezioni:

(1) Un progetto preliminare di sistemazione della zona della frontiera con la progettazione di un punto informativo, per dare visibilità al progetto di comunicazione e realizzare fisicamente una continuità di itinerario.

(2) Attuazione di un primo tratto di itinerario (fra il piazzale della frontiera e Villa Hambury nel comune di Ventimiglia).

C. - La metodologia

Mettere a punto una metodologia di lavoro (sotto la protezione di zone sensibili, il rapporto fra territori naturali e urbani, la comunicazione, l'intermodalità [Rif.5] nei percorsi) per affrontare le tematiche di progetti simili.

7. Conclusioni : un progetto pilota e un laboratorio d' idee

Concepito come uno dei mezzi per promuovere modi di mobilità rispettosi dell'ambiente, per rimettere in questione l'evoluzione della nostra regione, il *nostro progetto mira a* proporre nuove forme di riordino del territorio *e del suo utilizzo*.

La sfida è di *enorme importanza* : il territorio relativo, molto densamente occupato, é sottoposto a traffici di merci e spostamenti di transito locali e internazionale ⁽³⁾: in tale situazione, prendere le parti in favore della mobilità non motorizzata e della protezione delle risorse naturali potrebbe sembrare uno sforzo vano, soprattutto se vengono a mancare quegli appoggi e il sostegno necessari che si sono lungamente cercati nelle collaborazioni che si sono instaurate.

Lavorando insieme su questa problematica difficile, si potrà certamente procedere all' inventario patrimoniale, e delineare gli itinerari "dolci" che devono collegare i due territori: un lavoro che deve sfociare in un inventario ragionato e raffrontato alle misure da adottare in materia di urbanismo, di trasporti, di ambiente, rispondenti alle specificità locali.

⁽³⁾ Traffici di transito su strada a Ventimiglia

(A) Merce 2001 : 14,1 milioni di tonnelle l'anno con 1'100'000 veicoli pesanti l'anno [Rif.7]

(B) Veicoli leggeri 2000 : Traffico medio giornaliero annuale : ~ 40 000 veicoli per giorno [Rif.8]

Pendolari : su 37 000 impieghi monegaschi, 30 000 sono lavoratori pendolari di cui 3300 risiedono in Italia e 10 500 a Roquebrune o Menton [Rif.9]

Nessun dubbio che quelle analisi (di cui si é immaginato che potevano essere presentate nel quadro del centro di informazione da creare al punto nodale frontaliero) saranno stimolanti, se non preziose, per altre configurazioni e altri siti.

RIFERIMENTI

- [Rif. 1] BORTOLAMI Giancarlo, BRANCUCCI Gerardo, MOLINARI Jacques, TICHY Aldo
Itinéraire voies vertes circumméditerranéen. Franchissement du verrou maralpin. Un projet transfrontalier franco-italien - Itinerario vie verde circummediterraneo. Attraversamento dello sbarramento maralpino. Un progetto trasfrontaliero italo-francese (communication bilingue)
IIIème Congrès international des voies vertes – Gijon (Espagne), 19-21 octobre 2000
- [Rif. 2] MATERNINI Giulio, PEZZAGNO Michèle
Le caratteristiche funzionali delle greenways : un primo approccio metodologico. Università degli Studi di Brescia. Dipartimento di Ingegneria Civile.
- [Rif. 3] Guide des bonnes pratiques des voies vertes en Europe – Exemples de réalisations urbaines et périurbaines
AEVV/EGWA & Commission Européenne (DG Environnement) ; M-15057-2000 ; 91 pages
- [Rif. 4] Réseau vert européen – Greenways for Europe
AEVV/EGWA & Commission Européenne (DG Environnement) ; D-2001/9452/1-5 ; Namur (B), décembre 2001 (5 cahiers bilingues anglais/français)
- [Rif. 5] MOLINARI Jacques, BRANCUCCI Gerardo
Continuité d'un itinéraire cyclable par intermodalité avec le train – Exemple du secteur maralpin
Mobilità sostenibile e intermodale ; Firenze, 5 dicembre 2001
- [Rif. 6] Studio per il miglioramento della interoperabilità ferroviaria tra Italia e Francia. Documento di sintesi – Etude pour améliorer l'interopérabilité ferroviaire entre l'Italie et la France. Document de synthèse (document bilingue)
Regione Liguria – Italferr ; Etude Interreg IIC ; D015 00 F 75 SD.RZ.00.00 007 A ; Aprile 2001
- [Rif. 7] MOLINARI Jacques
Trafics de transit circumméditerranéens – Analyse des données 2001 sur le trafic marchandises
Montagnes Méditerranéennes ; Juin 2003 (à paraître)
- [Rif. 8] Observatoire des trafics à travers les Alpes du Sud
Direction régionale de l'Equipement Provence Alpes Côte d'Azur – CETE Méditerranée ; septembre 2002 ; 103 pages
- [Rif. 9] Monaco en chiffres – Edition 2002
Principauté de Monaco ; Département des Finances ; Division des Statistiques et Etudes économiques