



Relazione Finale
Asciano, 7 luglio 2015

LA VIA LAURETANA SENESE: Tratto pilota SIENA - ASCIANO

**Progetto d'individuazione e valorizzazione paesaggistica
del nuovo tracciato dell'antica Via nel tratto Siena-Asciano**

a cura di

Verdiana Network
associazione di promozione sociale

progetto finanziato dal
Comune di Asciano (SI)

Gruppo di lavoro:

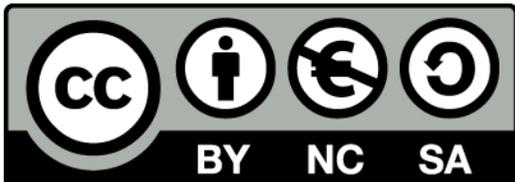
Damiano **GALEOTTI**

Maria Teresa **IDONE**

Lucio Lorenzo **PETTINE**

Serena **SAVELLI**

Chiara **SERENELLI**



INDICE DEI CONTENUTI

1. Premessa teorica.

- 1.1 Camminare e paesaggio, la lunga storia di una cinestesia.
- 1.2 Il rapporto paesaggio-itinerari culturali.
- 1.3 Gli itinerari culturali come strutture narrative del paesaggio.

2. Criteri di base che hanno guidato la scelta del percorso.

- 2.1 Criterio della massima sicurezza e del comfort nella percorrenza.
- 2.2 Criterio d'intercettazione di potenziali *submansio* lungo il percorso.
- 2.3 Criterio d'intercettazione delle buone pratiche agricole come siti per il ristoro d'eccellenza e l'ospitalità.
- 2.4 Criterio d'implementazione dell'attitudine del percorso come strumento di lettura del paesaggio.
- 2.5 Criterio d'intercettazione degli elementi puntiformi di interesse per valenza spirituale, storica, architettonica.
- 2.6 Criterio d'intercettazione di punti e tratti del tracciato filologico o di altra viabilità storica.
- 2.7. Criterio di minimizzazione degli attraversamenti del percorso in tratti di proprietà privata.

3. Metodologia d'individuazione del percorso.

- 3.1 I Sopralluoghi.
 - 3.1.1 Primo sopralluogo ricognitivo: 26-28 Agosto 2014
 - 3.1.2 Secondo sopralluogo analitico di rilievo e mappatura: 22-24 Settembre 2014

4. Analisi della criticità e scelta del percorso ottimale.

- 4.1 Sicurezza, parametri e classi.
 - 4.1.1 L'intensità del traffico.
 - 4.1.2 La presenza di corsia a margine della carreggiata.
 - 4.1.3 Intervisibilità pellegrino-automobilista.
- 4.2 Classi di sicurezza e criticità: le fattispecie.
 - 4.2.1 Tratti sicuri
 - 4.2.2 Tratti con criticità 1
 - 4.2.3 Tratti con criticità 2
 - 4.2.4 Tratti con criticità 3

5. Approfondimenti analitici sul tracciato principale

- 5.1 Tipologia di fondo stradale
- 5.2 Ricettività: pernottamento
- 5.3 Punti di ristoro e rifornimento d'acqua
- 5.4 Punti d'interesse
- 5.5 Punti d'interesse storico e spirituale
- 5.6 Punti d'interesse rilevati durante i *walkshop*

6. Analisi paesaggistica

- 6.1 *Walkshop*, strumenti innovativi per la mappatura dei contenuti sul paesaggio, presupposti teorici
 - 6.1.1 Il *walkshop* abitanti
 - 6.1.2 Il *walkshop* esperti
- 6.2 Ambiti e Sistemi di Paesaggio

7. Il masterplan

- 7.1 Interventi riguardanti la percorribilità
- 7.2 Accessibilità e creazione di raccordi con le stazioni ferroviarie



7.3 Interventi sul tracciato

7.3.1 Tratti da mettere in sicurezza

7.3.1.1 Tratti nei quali è possibile creare un percorso a margine dei campi

7.3.1.2 Tratti nei quali si deve intervenire direttamente sulla carreggiata

7.3.2 Tratti da realizzare ex novo

7.3.2.1 Tracce nei campi

7.3.2.2 Creazione di guadi

7.3.3 Segnaletica

7.3.3.1 Segnavia

7.3.3.2 Pietre Miliari

7.3.4 Punti di rifornimento idrico

7.3.4.1 Punto di rifornimento idrico da sottoporre a regolare manutenzione

7.3.4.2 Punto di rifornimento idrico da allestire

7.4 Sedute

7.5 Ospitalità

7.5.1 *Spedalia* da allestire

7.6 Progetto di lettura del paesaggio

7.6.1 Punti di lettura del paesaggio

7.6.2 App e visite guidate

8. Passi futuri

9. Riferimenti Bibliografici

Allegati

A) WALKSHOP ABITANTI LUNGO LA VIA LAURETANA SENESE 18-19 APRILE 2015

- Schede degli elementi segnalati dai PARTECIPANTI
- Questionari e interviste

B) WALKSHOP ESPERTI LUNGO LA VIA LAURETANA SENESE 30 MAGGIO 2015

- Contributi degli Esperti

C) LIVELLI DI LETTURA DELL'ITINERARIO

- mappatura da Shapefile GIS



I. Premessa teorica

Il ragionamento teorico che sta alla base della filosofia progettuale del gruppo di lavoro, muove da alcune considerazioni fondamentali. La prima, desunta da una vasta e trasversale ricerca in letteratura, vede nel camminare la modalità d'elezione per la fruizione estetica e la lettura del paesaggio. La seconda, condivisa da Consiglio d'Europa, UNESCO e ICOMOS, mette al centro del complesso sistema di beni che forma l'itinerario culturale, il paesaggio come bene più peculiare e caratteristico dell'esperienza sui cammini. La terza evidenza come il paesaggio dell'itinerario sia, nella sua composizione di elementi di ripetizione e di variazione, similitudine e diversità, il bene culturale capace di testimoniare, restituire e comunicare al meglio quella "sostanziale identità globale declinata nell'alterità locale" sulla quale si fonda l'idea europea che i programmi del Consiglio intendono divulgare e promuovere.

Da queste considerazioni emerge che la progettazione di un itinerario culturale non possa non integrare un progetto di valorizzazione paesaggistica.

I.1 Camminare e paesaggio, la lunga storia di una cinestesia

I mezzi di locomozione, con la loro velocità, saltano lo spazio, superano il paesaggio, vanno da un luogo all'altro senza quasi vedere ciò che sta nel mezzo. Con la ferrovia si è avuta la prima obliterazione, il primo nascondimento dell'entità fisica umana in favore della macchina. Obliterazione che aumenta con la motorizzazione generalizzata, con l'auto che diventa un carapace, una

protesi che l'uomo si porta dietro nella sua continua mobilità e gli consente di arrivare ovunque ci sia una strada. I mezzi di trasporto veloce hanno posto una barriera tra uomo e natura come se questa non esistesse più, hanno realizzato una compressione dello spazio e del tempo (Solnit, 2004). W. Shivelbusch nel suo saggio sulla storia dei viaggi in ferrovia riporta che i primi viaggiatori, per descrivere il viaggio in treno, parlarono di eliminazione del tempo, dello spazio e quindi del corpo. Il treno era vissuto come un proiettile, il viaggio come uno sparo attraverso il paesaggio, con la perdita di tutti i sensi indistintamente. Il viaggiatore diventava un pacco. Il treno si muoveva troppo veloce perché le menti del XIX secolo si sapessero relazionare visivamente con gli alberi, le colline, gli edifici, che saettavano davanti ai loro occhi. Il coinvolgimento spaziale e sensoriale con il terreno, tra un qui ed un là, si stava dissolvendo. I due punti erano separati solo da un lasso di tempo sempre più breve. La velocità non rendeva il viaggio più interessante ma più monotono. Si cominciò a leggere, dormire, lavorare a maglia e lamentarsi per la noia. Guardare un film su un jet a 35.000 piedi da terra può essere ben considerabile quale ultimo distacco dallo spazio, dal tempo e dall'esperienza. Siddal nel 1987 scrive a proposito dei primi viaggi supersonici: sono andato da un continente all'altro senza quasi accorgermene: il Concorde mi ha derubato del paesaggio. Dall'eliminazione dello sforzo fisico della camminata alla perdita senso-motoria indotta dal primo trasporto veloce abbiamo raggiunto condizioni al limite della deprivazione sensoriale. Oggi la perdita dell'emozione del vecchio modo di viaggiare è compensata dalla proiezione di un film su schermo centrale (Solnit, 2004).



È quest'emozione, questo coinvolgimento, quest'empatia col contesto, quest'interazione con i suoi abitanti, il valore che i moderni viatores ricercano, sempre maggiormente, nel viaggio a piedi. Rispetto al guardare che si fa dall'aereo, o dal treno in corsa, camminare rappresenta un modo di porsi nei confronti del paesaggio come attori (in quanto si è dentro, come insider) e al contempo come outsider cioè come spettatori, dato che passeggiare significa non impegnarsi in altro che nel guardare, girando senza meta come un flaneur baudeleriano, o con il preciso fine di visitare un luogo come nel caso del pellegrinaggio. Camminare comporta non solo una partecipazione sentimentale, intellettuale e socializzante ma anche una partecipazione fisica imposta dal fatto di muoversi a piedi. Offre la possibilità di vivere il territorio attraversato come spazio di vita e di lavoro e quindi di leggerlo nella sua valenza di paesaggio. Camminare consente l'immersione e, al contempo, una vista distaccata, che permette di godere i molteplici aspetti del paesaggio, di toccarlo con mano. Passeggiare è vivere e guardare il paesaggio da dentro (Turri, 1997).

Camminare implica un'osservazione attenta del paesaggio, una decodifica continua dei suoi segni, volta anche alla necessità pratica di orientamento, dalla quale nessuna applicazione o nessuna segnaletica può né deve produrre una completa emancipazione. Camminare dona il ritmo smisurato dell'attraversamento, la dolcezza della percezione a tutto tondo (Milani, 2005) la sua velocità compete al tempo di permanenza giusto affinché un'unità di paesaggio si riveli e si imprima nella memoria. Al contempo camminare permette di apprezzare tutte le variazioni che scandiscono la sequenza narrativa.

Camminando, il paesaggio, da semplice scenario del viaggio, diviene una meta in perenne raggiungimento, giorno dopo giorno.

Lo studio di Savelli del 2011¹, ha dimostrato che, su un campione di 133 interviste rivolte a pellegrini francigeni delle più disparate provenienze, il desiderio di conoscenza, la curiosità, la domanda di paesaggio, si collocano, insieme all'urgenza spirituale, al primo posto tra le motivazioni del viaggio. Tutto ciò è facilmente desumibile anche dalla semplice visione dei siti e dei numerosi blog che i pellegrini tengono come diario quotidiano dei loro cammini e che sono spesso densi di immagini e descrizioni di paesaggi.

Note:

1. Trattasi di questionari somministrati ai pellegrini francigeni nell'ambito della ricerca di dottorato in Progettazione e Gestione del Paesaggio e dell'Ambiente svolta da S. Savelli, e intitolata "Itinerari Culturali del Consiglio d'Europa come dispositivi narrativi del paesaggio. Gli iconemi come chiavi analitico-progettuali per un nuovo approccio alla valorizzazione".



1.2 Il rapporto paesaggio-itinerari culturali

Malgrado nessuna Via Lauretana abbia ancora presentato la candidatura a itinerario del Consiglio d'Europa, si ritiene che ne abbia tutti i necessari requisiti. Qui di seguito sono riportati i più salienti riferimenti al paesaggio che sono stati individuati nell'ambito della cornice istituzionale degli atti e dei documenti che disciplinano la materia degli itinerari culturali. Il principio della centralità del paesaggio che tali documenti esprimono è infatti convenientemente applicabile anche al caso della Via Laureana senese che, pur non avendo ancora il label del Consiglio d'Europa è senz'altro un itinerario di indubbia valenza culturale e di straordinario pregio paesaggistico.

Nell'enunciare gli elementi che caratterizzano un itinerario, nel fare riferimento al suo contesto naturale o culturale, la carta ICOMOS sottolinea come il contesto territoriale sia un elemento di caratterizzazione fondamentale e una parte inseparabile dell'itinerario². Infatti la carta riporta che "the Cultural Route is closely linked to its setting and forms an inseparable part of it." Altrove il documento ribadisce come sia il mezzo territoriale a determinare, caratterizzare e connotare l'itinerario nelle sue varie parti rendendolo più comprensibile e soprattutto più godibile³ per chi lo percorre. Il riferimento più esplicito ICOMOS lo fa ponendo l'accento sul paesaggio come scenario atto a connotare, distinguere e caratterizzare tipicamente i vari segmenti dell'itinerario, enfatizzando come un valore prezioso quella diversità dei luoghi in cui si declina la comune identità d'Europa, sempre più minacciata dall'omologazione ubiquitaria⁴. Nelle linee guida UNESCO il riferimento al

paesaggio è ancora più evidente in quanto quest'ultimo viene identificato con l'itinerario stesso nell'espressione: "a heritage route may be considered as a specific, dynamic type of cultural landscape"⁵. Ciò è significativo della centralità e della collocazione gerarchica conferita al bene paesaggio rispetto a tutti gli altri beni compresi e collegati al suo interno. Il paesaggio, pertanto, risulta indubbiamente il bene gerarchicamente sovraordinato agli altri che, da esso, sono tenuti in relazione. Il paesaggio è l'interfaccia semiotica che meglio rende intelleggibili le connessioni tra i singoli beni; la matrice relazionale che tiene insieme il complesso sistema di beni culturali e naturali legati dall'itinerario stesso e al contempo permette una lettura contestuale del significato dei vari elementi che lo compongono; è lo spettro visibile del sistema di relazioni che percorrono ed hanno informato l'itinerario stesso; è la traduzione simbolico-visiva dell'itinerario e la proiezione dei fenomeni culturali che vi hanno avuto luogo, primo tra tutti quell'osmosi culturale (Stopani, 1997) che si traduce nella stessa identità europea.

Il paesaggio è il palinsesto, il registro storico, che meglio testimonia e sintetizza le dinamiche che hanno insistito e plasmato la via di comunicazione ed il suo intorno. Inoltre, per sua intrinseca proprietà olistica il paesaggio è la migliore metafora dell'itinerario culturale come bene complesso e relazionale.

Alla luce di queste considerazioni è possibile affermare che, per le peculiari proprietà della fruizione pedonale e per quelle intrinseche nel concetto di itinerario culturale, il paesaggio è il grande protagonista dell'esperienza cammini. Le istanze relative alle necessità di valorizzazione paesaggistica degli itinerari emergono a



chiare lettere nelle carte e nelle disposizioni del Consiglio d'Europa, dell'UNESCO e dell'ICOMOS, ma in Italia, anche sugli itinerari culturali già riconosciuti, ad eccezione di qualche rara buona pratica, (ad esempio i tratti di Via Francigena che attraversano i comuni Valdostani e quello di Formello) ben poco è stato fatto per attuare l'ambita messa in valore. Spesse volte la valorizzazione degli itinerari culturali si traduce nella messa in sicurezza del percorso e gli interventi dedicati alla godibilità estetica e alla comprensione del paesaggio si esauriscono nell'allestimento di aree pic-nic o di punti belvedere. La metodologia di analisi e di progetto che qui presentiamo si configura, in tal senso, come un primo tentativo per un approccio diverso e paesaggisticamente sensibile alla progettazione degli itinerari culturali.

Note:

2. Cultural Routes occur in a natural and/or cultural context upon which they exert an influence and which they help to characterize and enrich with new dimensions as part of an interactive process. International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS, ICOMOS Charter on Cultural Routes, Québec, Canada, Ottobre 2008.

3. The territorial setting, whether natural or cultural (urban or rural), provides the framework of the Cultural Route, gives it its particular atmosphere, characterized by elements and values of both physical and intangible nature, and is fundamental for the comprehension, conservation and enjoyment of the route. International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS, ICOMOS Charter on Cultural Routes, Québec, Canada, Ottobre 2008.

4. Cultural Routes and their setting are related to their different landscapes, natural or cultural, which are but just one of their components and have their own distinctive characteristics and identity depending on the different areas and regions they pass through in their course. The different landscapes contribute to characterize the diverse sections of the Route as a whole, enriching it with their diversity. ICOMOS Charter on Cultural Routes, International Scientific Committee on Cultural Routes (CIIC) of ICOMOS, Québec, Canada, Ottobre 2008.

5. Operational Guidelines for the Implementation of the World Heritage Convention, United Nation Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO), Parigi, novembre 2011.





1.3 Gli itinerari culturali come strutture narrative del paesaggio

Sin dall'ascensione del Petrarca al Mont Ventoux è nota l'importanza dei percorsi nella fruizione del paesaggio e l'inscindibilità del binomio passeggiata-paesaggio.

I percorsi sono le sequenze di lettura del paesaggio.

Il paesaggio si presenta secondo i suoi percorsi tipici cioè quelli che hanno un modo tipico di guidare al suo interno e di raccontarne la narrazione (Socco, 2002).

Laddove tutti gli itinerari culturali hanno, per loro natura, una spiccata attitudine narrativa nei confronti dei paesaggi, tale vocazione è maggiore e più pregnante nella specifica tipologia degli itinerari lineari (Berti, 2014) che ricalcano antiche vie di pellegrinaggio. Infatti, in molti casi, è la strada stessa a conferire il primitivo imprinting territoriale, la strada è la forza che plasma la sequenza dei luoghi attraversati (Turri, 1997, 2002) informando assetti economici e paesaggistici transregionali.

Nel caso della Via Francigena, ad esempio, l'itinerario che tutt'oggi i moderni viatores seguono, sulle orme dei pellegrini medievali, ricalca a sua volta, per lunghi tratti, le consolari romane (Cassia, Appia), le più antiche vie etrusche sino alla primitiva longobarda Via di Montebardone, la strada-territorio (Stopani, 1997) l'ascissa originale che ha catalizzato fenomeni migratori, economici e territoriali su larga scala, spaziale e temporale. Analoghe considerazioni sono applicabili anche alla Via Lauretana ed al suo ramo senese. Per i suddetti motivi gli itinerari culturali in generale e la Lauretana senese in particolare, funzionano intrinsecamente come vettori e guide alla lettura di un paesaggio che hanno contribuito

essi stessi a plasmare.

Le istanze di valorizzazione paesaggistica, di ICOMOS, UNESCO, Consiglio d'Europa, il desiderio degli stessi pellegrini di conoscenza esperienziale, profonda, intima, dei luoghi e delle località, potranno convenientemente tradursi nell'implementazione degli itinerari come percorsi di landscape literacy, di vera e propria alfabetizzazione paesaggistica.

Pertanto, anche in considerazione del fatto che il paesaggio sia indubbiamente la cifra distintiva del territorio Ascianese, il primo tratto della Via Lauretana senese tenta di configurarsi come buona e pratica per una progettazione paesaggistica degli itinerari culturali a percorrenza pedonale.

Valorizzare il paesaggio, nell'accezione che proponiamo, vuol dire anche valorizzare l'attitudine dell'itinerario a raccontarlo ai pellegrini che vengono da fuori, privi dei riferimenti culturali della semiosi in-group utili a comprenderlo a fondo.

Franz Hessel diceva: la strada è come un libro. Leggila! Il presente progetto vuole facilitare questa lettura in diversi modi.

