

DA FERROVIE ABBANDONATE A VIE VERDI

Le ferrovie in disuso offrono una grande opportunità per la creazione di percorsi dedicati ad utenti non motorizzati, promuovendo la mobilità sostenibile e valorizzando il territorio



Forse solo pochi appassionati sanno che ai giorni nostri in Italia, accanto a modernissime linee ferroviarie ad alta velocità che permettono di spostarsi in poche ore tra le principali città della penisola, vi sono migliaia di chilometri di tracciati ferroviari su cui non transita più alcun treno, in molti casi da decenni. Mentre nella seconda metà dell'ottocento e all'inizio del novecento la strada ferrata ha costituito un elemento importante per lo sviluppo economico di molte regioni, avvicinando le città, rendendo accessibili le zone rurali e dando un significativo contributo al progresso della nostra civiltà, nel secondo dopoguerra la situazione è cambiata, molte linee minori sono diventate scomode e lente, e il trasporto su gomma è diventato il mezzo privilegiato per gli spostamenti delle persone e delle merci.

Le ferrovie abbandonate in Italia

Tale cambiamento nelle scelte di mobilità ha portato alla chiusura, soprattutto nel secondo dopoguerra e negli anni '60, di decine di linee ferroviarie minori, più o meno frequentate, che consentivano di viaggiare anche in aree marginali del paese, godendo in molti casi di paesaggi suggestivi ed emozionanti. Ad esse si sono aggiunti, negli ultimi due decenni, oltre 1.000 km di tratti di linee principali abbandonati in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato, e altri 1.000 km di linee sospese negli ultimi 5 anni a causa della crisi economica e dei conseguenti tagli che hanno messo in ginocchio il trasporto pubblico a livello regionale; ferrovie la cui riattivazione appare improbabile e che andranno probabilmente ad incrementare il patrimonio ferroviario abbando-

nato del nostro paese. Ciò ha fatto sì che oggi in Italia vi siano quasi 8.000 km di tracciati ferroviari non più regolarmente utilizzati (senza contare i raccordi a servizio di industrie e miniere): vecchie ferrovie a scartamento ordinario o ridotto, con trazione a vapore, diesel o elettrica, a singolo o doppio binario, che giacciono abbandonate o utilizzate come strade campestri, quando non sono scomparse o sono state riutilizzate come strade per il traffico automobilistico. Un patrimonio importante, fatto di sedimi continui che si snodano nel territorio e collegano città, borghi e villaggi rurali, di centinaia di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie, spesso di notevole pregio ingegneristico), di oltre duemila stazioni e di migliaia di caselli. Un patrimonio che, se non tutelato, col passare del tempo e l'azione della natura, non può che andare distrutto, mentre, al contrario, andrebbe salvaguardato e valorizzato, sia nella memoria storica sia nella sua integrità fisica, trasformandolo in vie verdi dedicate alla circolazione di pedoni, ciclisti, pattinatori, escursionisti a cavallo e persone diversamente abili o facendolo ritornare ad essere ferrovia, magari con connotati diversi e più legati ad una fruizione ambientale e turistica dei luoghi.

Il movimento delle greenways e le prime esperienze estere

Quello delle vie verdi (o *greenways*, secondo la terminologia anglosassone) è divenuto, a partire dagli anni '80, un vero e proprio "movimento", che oggi interessa molti paesi in tutto il mondo. Esso si propone di realizzare "un sistema di percorsi dedicati ad una circolazione dolce e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con le risorse del



Il patrimonio di linee ferroviarie non più interessate da un utilizzo regolare: poco meno di 8.000 km sparsi per tutto il paese (il censimento dettagliato è disponibile sul sito www.ferrovieabbandonate.it).

territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali" (AIG, 1999). E le ferrovie dismesse, per le loro caratteristiche, costituiscono un'infrastruttura privilegiata per la realizzazione delle vie verdi. Le vecchie ferrovie hanno tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli quali bambini, anziani e disabili. Inoltre, attraverso il loro recupero come percorsi verdi, è possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari, come ponti, gallerie, stazioni e caselli, che possono animare le passeggiate e contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia tra le giovani generazioni. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di

punti di ristoro, musei, agriturismi a servizio dei fruitori dei percorsi, tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio. Senza dimenticare che attraverso la trasformazione in vie verdi è possibile preservare l'integrità dei tracciati in disuso per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, cosa che si è verificata in alcuni casi anche nel nostro paese (il più noto è probabilmente quello della ferrovia Merano-Malles Venosta, chiusa nel 1990 e poi riattivata nel 2005).

I primi interventi di recupero come *greenways* delle linee ferroviarie dismesse iniziarono negli Stati Uniti d'America a metà degli anni '60, con l'obiettivo di preservare tali corridoi abbandonati in vista di un futuro ripristino del servizio ferroviario, riutilizzandoli, nel contempo, per la circolazione delle persone. Una delle prime proposte fu fatta dalla naturalista May Theilgaard Watts che, nel 1963, in una lettera al *Chicago Tribune*, propose l'istituzione dell'*Illinois Prairie Path*: tale percorso venne inaugurato nel 1966, un anno dopo l'apertura del primo *rail-trail*, l'Elroy-Sparta State Trail nel Wisconsin, lungo 51 km. Queste prime realizzazioni fecero da guida a numerose altre iniziative che sorsero ben presto in tutto il paese e nel 1986 fu istituita un'organizzazione, la *Rails-to-Trails Conservancy* (RTC), avente come obiettivo proprio il recupero come *greenways* dell'immenso patrimonio costituito dalla rete ferroviaria dismessa: oggi negli Stati Uniti si contano 1.900 *rail-trails* con un'estensione di 35.000 km.

Negli anni '80 e '90 del secolo scorso l'idea approdò anche in Europa. In Belgio i primi progetti di recupero furono avviati negli anni '70 dal Ministero dei Lavori Pubblici. Nelle Fiandre, all'attività nazionale si affiancò quella delle province, delle città e dei comuni che costruirono decine di chilometri di percorsi ciclopedonali sulle ex-ferrovie, mentre in Vallonia negli anni '90 fu avviato il progetto RAVI, divenuto poi RAVeL (*Réseau Autonome de Voies Lentes*), per la creazione di una rete di percorsi riservati al traffico "lento", che ha determinato la trasformazione in vie verdi di oltre 750 km di ferrovie abbandonate.

In Spagna, nel 1993, per opera dell'ex-

Ministero dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente (oggi Ministero dell'Ambiente), è stato avviato uno specifico programma, chiamato *Vías verdes*, coordinato dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles, con risultati molto positivi. Oltre 2.100 km di linee ferroviarie in disuso (100 percorsi) sono state convertite in *greenways*, con un investimento di oltre 70 milioni di euro, recuperando nel contempo anche gli ex-fabbricati ferroviari per l'installazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vías Verdes*.

Altre iniziative, meno sistematiche e attuate principalmente da regioni e province, si sono registrate in molti altri paesi europei, così che oggi, pur non esistendo una contabilità dettagliata, si stima esistano in Europa più di 15.000 km di vie verdi e piste ciclabili realizzate lungo tracciati ferroviari dismessi.

Il quadro italiano tra progetti in corso e nuove sfide

In Italia, i primi interventi di recupero dei tracciati ferroviari abbandonati come percorsi verdi furono realizzati negli anni '90 ed oggi, in seguito alla maggiore sensibilità emersa negli ultimi anni, si contano più di 700 km di vie verdi anche nel nostro paese, e altri 500 km di percorsi sono in fase di studio o progetto. Solo per citare gli esempi più noti si possono ricordare la ciclovia della Val Brembana, il Parco Costiero del Ponente Ligure, la ciclovia Alpe Adria, la Lunga Via delle Dolomiti, le piste ciclopedonali Modena-Vignola e Modena-Finale Emilia, il sentiero della ex-ferrovia Spoleto-Norcia. Tuttavia, in molti casi si è trattato di interventi limitati alla sistemazione dell'infrastruttura, volti alla creazione di semplici piste ciclabili o ciclopedonali. Nella gran parte dei casi non è stato valorizzato il passato ferroviario dei percorsi realizzati: raro è stato il recupero dei vecchi edifici ferroviari, la conservazione di segnali, spezzoni di binario e altre vestigia ferroviarie; così come solo in pochi casi sono stati collocati pannelli con informazioni storiche o il nome del percorso ricorda che ci si trova su una ex-ferrovia. È venuto meno l'approccio strutturale implicito nel concetto di *greenway*. Inoltre, al contrario di altre esperienze europee, in Italia è finora mancata una visione d'insieme e gli interventi realizzati so-

no stati frutto delle iniziative di alcuni enti locali particolarmente attivi. Anche a livello regionale solo la Sicilia, la regione italiana in cui si conta la maggior estensione di linee abbandonate, ha adottato un piano strategico di valorizzazione di tale patrimonio. Piano derivato dal progetto “Greenways di Sicilia”, elaborato dall’Associazione Italiana Greenways, che prevede la conversione in vie verdi di 13 ferrovie in disuso; i primi 3 percorsi sono già stati realizzati ed interventi lungo altre 4 linee sono stati finanziati nell’ambito del Programma Operativo 2007-2013.

Camminare, pedalare o cavalcare lungo una ferrovia abbandonata significa viaggiare nello spazio e nel tempo. Gli spostamenti dolci lungo le vie verdi consentono un’osservazione più attenta del paesaggio e dei beni storici, architettonici e naturalistici che le circondano. In tal modo, i percorsi verdi realizzati lungo le vecchie ferrovie possono diventare uno strumento per attivare circuiti di turismo “verde” finalizzati alla riscoperta di territori dimenticati dal turismo di massa, portando benefici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività economiche.

Per raggiungere tale obiettivo, l’Associazione Italiana Greenways è impegnata da anni nella promozione di un programma nazionale per il recupero come vie verdi delle ferrovie abbandonate, in modo da coordinare le iniziative portate avanti dagli enti locali e contribuire alla creazione di una rete di percorsi estesa per tutto il territorio. Programma che deve prevedere strumenti per favorire l’utilizzo a tale scopo degli ex-sedimi, sulla falsa riga di quanto avvenuto negli Stati Uniti d’America con il *railbanking* o degli accordi quadro stipulati con le compagnie ferroviarie in Belgio e Portogallo. Programma che deve definire le priorità di intervento in funzione della potenziale utenza e dei benefici per il territorio, non limitandosi alla realizzazione dei percorsi ma promuovendo anche il recupero degli edifici ferroviari non più utilizzati per l’allestimento di punti di sosta e ristoro, la realizzazione di luoghi di accoglienza e pernottamento, la creazione di musei ferroviari locali, l’offerta di servizi di noleggio e assistenza biciclette, la predisposizione di punti di informazione turistica, ecc. Interventi che, accanto alla promozione di



Percorrere lentamente le greenways realizzate lungo le ferrovie abbandonate consente di godere di paesaggi di straordinaria bellezza, spesso da prospettive insolite, mentre il recupero delle vecchie stazioni per la creazione di servizi per gli utenti rappresenta una opportunità di sviluppo per le aree attraversate.

forme di mobilità e turismo rispettose dell’ambiente, possono contribuire a valorizzare le tipicità, i paesaggi, le tradizioni, i valori storici e culturali locali.

Riferimenti bibliografici

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., Ferrovie dismesse e greenways, AIG, 2004.

Rovelli R., Senes G., Toccolini A., Greenways di Sicilia, AIG, 2006.