

# Da ferrovie dismesse a *greenways*: uno sguardo alla situazione italiana

In Italia i primi interventi di recupero di ferrovie dismesse come *greenways* risalgono agli anni '90, per iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili al tema della mobilità non motorizzata. È però nel nuovo millennio che l'idea si diffonde maggiormente, grazie alle prime pubblicazioni in italiano sull'argomento, all'interesse del gruppo Ferrovie dello Stato (che finanzia alcuni studi sul tema) e all'organizzazione di convegni ed eventi, tra cui l'annuale Giornata Nazionale delle Ferrovie non Dimenticate promossa da numerose associazioni oggi riunite nell'Alleanza per la Mobilità Dolce (A.Mo.Do.). Opinione pubblica e amministratori locali diventano sempre più coscienti del vasto patrimonio di beni ferroviari inutilizzati diffuso sul territorio nazionale e dei vantaggi che può offrire per la creazione di *greenways*, grazie soprattutto alla separazione dalla viabilità ordinaria e alle pendenze regolari e limitate, che consentono di creare percorsi piacevoli e sicuri anche per gli utenti più deboli come anziani, bambini e diversamente abili.

La moltiplicazione delle proposte di recupero dei vecchi tracciati ferroviari per soddisfare la crescente richiesta di spazi verdi e percorsi protetti per gli spostamenti a piedi e in bicicletta, ha fatto sì che oggi in Italia si possano contare più di 60 interventi di riutilizzo di ferrovie dismesse per la mobilità dolce, cui corrispondono circa 800 km di sedimi valorizzati. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (oltre 500 km dei tracciati riutilizzati) e ha interessato principalmente ex-ferrovie in concessione (55%); al sud la regione più attiva è stata la Sicilia, dove sono stati convertiti in *greenways* circa un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti nell'isola.

Gli interventi realizzati sono spesso eterogenei e differenti l'uno dall'altro, in quanto sono stati portati avanti autonomamente dagli enti territoriali (principalmente Province e Comuni): in alcuni casi ci si è limitati alla creazione di brevi tratti di piste ciclabili di valenza prettamente locale, mentre altri progetti possono essere ricondotti a vere e proprie *greenways*, con lunghezza superiore a 10 km e un'importanza anche turistica. Non è questa la sede per un censimento completo degli interventi di recupero già effettuati, ma, a titolo esemplificativo, tra le vie verdi più significative realizzate lungo linee ex-FS si possono citare:

- la *greenway* del Parco costiero del Ponente ligure, realizzata lungo il tratto ferroviario dismesso per variante di tracciato tra Ospedaletti e Sanremo, dal grande valore paesaggistico in quanto si sviluppa costantemente lungo la costa, e che nei prossimi anni potrebbe essere estesa fino ad Andora recuperando un'ulteriore tratto ferroviario dismesso nel 2016;
- la *greenway* della vecchia ferrovia Pontebbana (denominata Ciclovía Alpe-Adria), che si estende nella valle del fiume Fella per più di 45 km, da Tarvisio a Resiutta, caratterizzata da innumerevoli opere d'arte che si susseguono lungo il tracciato;
- la *greenway* Treviso-Ostiglia, lungo parte dell'omonima ex-ferrovia (da Treviso a Grisignano di Zocco), linea dalla vita breve ma carica di storia in quanto usata durante la seconda guerra mondiale per il passaggio dei convogli carichi di deportati nei campi di concentramento, che se come previsto, verrà interamente riconvertita in via verde, diventerà la più lunga d'Italia;
- le vie verdi realizzate in Alto-Adige lungo i segmenti della ferrovia del Brennero dismessi per varianti di tracciato, tra Terme del Brennero e Colle Isarco e tra Ponte Gardena e Cardano, lungo la valle dell'Isarco, facenti parte del più ampio progetto nazionale della Ciclopista del Sole.

Non vanno dimenticati, inoltre, i numerosi interventi realizzati lungo ex-ferrovie in concessione, tra cui appaiono degni di nota:

- la lunga *greenway* che ripercorre per 65 km il sedime della ex-ferrovia delle Dolomiti, da Dobbiaco a Calalzo di Cadore passando per Cortina d'Ampezzo, tra le stupende vette dolomitiche Patrimonio dell'Umanità;
- la via verde della ex-ferrovia Spoleto-Norcia, che consente di ripercorrerne a piedi e in bicicletta l'ardito tracciato, lungo cui si incontrano notevoli opere ingegneristiche (tra cui alcune gallerie elicoidali);
- le *greenways* Modena-Vignola e Modena-Finale Emilia, che attraversano il tipico paesaggio agricolo della Pianura Padana;
- il percorso verde realizzato lungo la vecchia ferrovia della Val Brembana, da Zogno a Piazza Brembana, che risale con dolci pendenze la vallata prealpina del fiume Brembo.



Stazione di Canavaccio Linea Fano-Urbino

Particolarmente significativa è stata, in alcuni progetti, la valorizzazione del passato ferroviario, che costituisce un *unicum* in grado di caratterizzare e differenziare queste *greenways* da altri percorsi per la mobilità dolce. Lungo le ferrovie dismesse si possono incontrare, infatti, pregevoli opere d'arte, quali ponti e viadotti, che possono offrire splendide viste sul paesaggio circostante, e trincee e gallerie, che possono suscitare senso di mistero e curiosità negli utenti; caselli e stazioni, che possono essere trasformati in punti di sosta e ristoro, luoghi di accoglienza, musei, servizi di noleggio biciclette, ecc.; vecchi segnali e impianti ferroviari, testimonianza della funzione originaria di queste infrastrutture. Elementi che animano le passeggiate e consentono agli utenti delle vie verdi di viaggiare non solo nello spazio ma anche nel tempo, rivivendo il passato ferroviario, con il suo carico di storie, esperienze e ricordi.

Così, ad esempio, si incontrano stazioni e caselli (Chiusaforte, Ugovizza, Valmozzola, S. Pellegrino Terme, Retorbido, ecc.) che sono tornati a rivivere come bar e ristoranti, non più a servizio dei viaggiatori in treno ma bensì di pedoni e ciclisti; l'ex-stazione di Ficuzza, lungo la ferrovia dismessa Palermo-Burgio (per gran parte recuperata come via verde), è stata ampliata e trasformata in un hotel-ristorante che offre alloggio ai cicloturisti; l'ex-magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure, sulla *greenway* del Parco costiero del Ponente ligure, ospita un bar con servizio di noleggio biciclette; nella vecchia stazione di Spoleto Città, punto di partenza della via verde dell'ex-ferrovia Spoleto-Norcia, è stato allestito un piccolo museo dedicato alla linea scomparsa; lungo le vie verdi realizzate sui sedimi dismessi tra Bolzano e Caldaro, tra Ortisei e Plan Val Gardena e tra Castellana e Palagianello sono state monumentalizzate vecchie locomotive, mentre lungo le *greenways* delle ex-ferrovie Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, Brennero-Colle Isarco e Rocchette-Asiago sono conservati cippi chilometrici, semafori, spezzoni di binario e recinzioni ferroviarie, tutti elementi che, insieme ai pannelli informativi presenti lungo altri percorsi (con informazioni sulla ferrovia, le stazioni e le principali opere d'arte) contribuiscono al ricordo del passato di questi itinerari.

In quest'ottica, si inserisce la recente proposta del marchio "Binari verdi" ([www.binariverdi.it](http://www.binariverdi.it)), ideato dall'Associazione Italiana *Greenways*, in collaborazione con il *Touring Club* Italiano, che può contribuire a valorizzare l'unicità di questi percorsi, favorendone nel contempo la riconoscibilità e la promozione.

Accanto alla conversione in *greenways*, parlando di riuso dei tracciati ferroviari dismessi per la mobilità dolce, non bisogna infine dimenticare (pur non esistendo al mo-

mento realizzazioni in Italia) la possibilità di destinare i tratti ancora armati alla circolazione turistica dei ferrocicli (carrelli a pedali adatti al movimento sul binario ferroviario), come previsto dall'art. 10 della legge 128/2017 recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico".

Al fine di ampliare le possibilità di valorizzazione dei vecchi tracciati ferroviari e, soprattutto, le potenziali ricadute economiche e sociali per le aree attraversate è auspicabile, come avvenuto in altri paesi, l'avvio di un programma nazionale che possa finalmente coordinare e promuovere gli interventi di riuso delle vecchie ferrovie. A tal fine nell'ultimo decennio sono state presentate diverse proposte di legge volte a favorire il recupero delle migliaia di chilometri di ferrovie in disuso per la mobilità dolce, tra cui l'ultima in ordine di tempo è la proposta di "Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la mobilità dolce e per la riconversione delle linee ferroviarie dismesse" (C. 1747), che ha riunito diverse proposte simili presentate sullo stesso tema. L'obiettivo principale è la conservazione del patrimonio e della sua unitarietà e la sua valorizzazione come *greenways*, all'interno di un più ampio progetto di rete nazionale della mobilità dolce che metta a sistema le grandi infrastrutture nazionali (cammini, ciclovie, *greenways*).

In tale quadro, il presente Atlante può rappresentare la base informativa necessaria per l'individuazione delle linee ferroviarie dismesse del gruppo FS che possono rientrare (per bellezza, disponibilità del sedime, interesse dei territori, ecc.) nella rete nazionale della mobilità dolce. Queste linee, una volta selezionate, andranno preservate e destinate a tale futuro utilizzo, spingendo contemporaneamente affinché lo Stato metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per la loro conversione in *greenways*, come recentemente avvenuto per alcuni itinerari ciclistici di interesse turistico.

**Roberto Rovelli**

*Vice Presidente*

*Associazione Italiana Greenways Onlus*