



**Greenway Trieste-S.Elia, galleria Botazzo II.**

## **IL RIUTILIZZO DELLE FERROVIE DISMESSE COME GREENWAYS IN ITALIA**

Stato dell'arte, opportunità e problematiche  
per la trasformazione

di Roberto Rovelli

*Vicepresidente dell'Associazione Italiana Greenways,  
Università degli Studi di Milano*

Nel 1963, la naturalista May Theilgaard Watts in una lettera indirizzata al quotidiano Chicago Tribune scriveva: «We are human beings. We are able to walk upright on two feet. We need a footpath. Right now there is a chance for Chicago and its suburbs to have a footpath, a long one. The right-of-way of the Aurora electric road lies waiting. If we have courage and foresight, [...] then we can create from this strip a proud resource.» (che tradotto significa: «Siamo esseri umani. Siamo in grado di camminare su due piedi. Abbiamo bisogno di un percorso. In questo momento c'è l'opportunità per Chicago e le sue periferie di avere un percorso, un lungo percorso. Il sedime ferroviario dismesso della ferrovia elettrica Chicago-Aurora-Elgin sta aspettando. Se abbiamo coraggio e lungimiranza [...] possiamo trasformare questa striscia di terreno in una splendida risorsa»).

Da questa visione, concretizzatasi nel 1966 con l'apertura dell'Illinois Prairie Path, è scaturita l'idea di riutilizzare le linee ferroviarie dismesse come percorsi per la mobilità dolce, e da allora migliaia di tracciati ferroviari dismessi sono stati trasformati in greenways in molti paesi del mondo.



**Contatore di passaggi posizionato al Lago di Dobbiaco lungo la greenway vecchia della ferrovia delle Dolomiti.**

### **Da ferrovie dismesse a greenways**

In Italia a partire dagli anni '30 la preferenza per il trasporto su gomma negli spostamenti di persone e merci ha portato alla soppressione di decine di linee ferroviarie minori, che consentivano di viaggiare anche in aree marginali del paese, godendo in molti casi di paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali. Ad esse si sono aggiunti centinaia di chilometri di sedimi dismessi in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato lungo le principali linee ferroviarie. Ciò ha determinato complessivamente la chiusura di oltre 7.000 km di tracciati ferroviari, in parte costituiti da ex-linee in concessione e in parte da ex-linee gestite dalle Ferrovie dello Stato, molti dei quali giacciono tuttora in stato di abbandono: un patrimonio che comprende sedimi continui che si snodano nel territorio collegando città, borghi e villaggi rurali, centinaia di opere d'ingegneria (ponti, viadotti, gallerie) e migliaia di stazioni e caselli.

Nell'ultimo decennio anche nel nostro paese è cresciuta la consapevolezza del valore di tale patrimonio e della possibilità di riutilizzarlo per soddisfare la crescente domanda di percorsi per gli spostamenti con mezzi non motorizzati, la ricreazione all'aria aperta e il cicloturismo. Se nel secolo scorso le ferrovie dismesse erano considerate soprattutto un "problema", ora sono sempre più viste come una "risorsa", in grado di stimolare nuove forme di mobilità e turismo sostenibile e di generare ricadute economiche e sociali per i territori attraversati. Ciò è confermato dal fermento legislativo degli ultimi anni attorno a questo argomento, conclusosi con l'approvazione della legge 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che ha previsto il recupero a fini ciclabili dei "sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario", senza tuttavia tenere conto delle specificità delle greenways realizzate lungo le ferrovie dismesse.

Le vecchie ferrovie costituiscono infrastrutture privilegiate per la realizzazione delle *greenways*: hanno, infatti, 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 diversamente abili. Inoltre, attraverso il loro recupero come vie verdi, è possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari, quali 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 servizi per i 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, evitando che vengano cancellati dall'espansione dei nuclei urbani, dalla creazione di nuove strade, dall'occupazione abusiva da parte di privati o dalla natura che se ne riappropria.

### **Esperienze di successo e limiti degli interventi realizzati in Italia**

In Italia i primi interventi di recupero dei tracciati ferroviari dismessi a favore della mobilità dolce sono stati avviati negli anni '90 per iniziativa di alcuni enti locali: tra i primi progetti realizzati si possono ricordare quelli lungo la ex-ferrovia Ora-Predazzo, lungo la vecchia ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone tra Paliano e Fiuggi, gli interventi di recupero delle linee Modena-Vignola e Caltagirone-Dittaino, quello lungo la ex-ferrovia delle Dolomiti tra Dobbiaco e Cortina d'Ampezzo. Ma è stato soprattutto negli ultimi quindici anni che i progetti e le proposte si sono moltiplicati, così che oggi si contano più di 70 tratti ferroviari dismessi riutilizzati come *greenways*, cui corrispondono oltre 1.000 km di ex-sedimi valorizzati: 34 percorsi, per complessivi 510 km, sono stati realizzati

lungo ex-ferrovie in passato gestite dalle Ferrovie dello Stato, mentre i restanti hanno interessato vecchie linee in concessione. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (58%), mentre 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 molto eterogenei e differenti l'uno dall'altro. Alcuni progetti hanno portato alla realizzazione di vere e proprie *greenways*, recuperando integralmente i tracciati ferroviari dismessi e creando percorsi di valenza nazionale, regionale o provinciale, rivolti a tutti gli utenti non motorizzati, non pensati solo per la mobilità quotidiana ma anche per la fruizione turistica, divenendo un'infrastruttura per la riscoperta dei territori circostanti a piedi, in bicicletta e a cavallo.

In alcuni casi gli interventi di riuso dei sedimi ferroviari sono stati completati, per iniziativa di cooperative e imprenditori privati, dalla trasformazione di vecchie stazioni e caselli in bar, ristoranti, hotel, punti di noleggio e assistenza delle biciclette a servizio degli utenti. Sono così tornate a nuova vita, solo per citarne alcune, vecchie stazioni come quelle di Chiusaforte e Ugovizza lungo la ciclovia Alpe-Adria, l'ex-magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure lungo il Parco costiero del Ponente ligure, il casello di Retorbido lungo la *greenway* della vecchia ferrovia Voghera-Varzi.

In altre realizzazioni si è cercato di valorizzare il passato ferroviario, che costituisce un unicum in grado di caratterizzare e differenziare queste *greenways* da altri percorsi per la mobilità dolce. Così, ad esempio, 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 *greenways* realizzate tra Bolzano e Caldaro, tra Ortisei e Plan Val Gardena e tra Castellaneta e Palagianello sono state monumentalizzate vecchie locomotive; lungo le vie verdi delle ex-ferrovie Poggibon-



Galleria di Pezovico, lungo la ex ferrovia Dobbiaco-Calalzo.

si-Colle Val d'Elsa, Brennero-Colle Isarco e Rocchette-Asiago sono conservati cippi chilometrici, semafori, spezzoni di binario e recinzioni ferroviarie; in molti altri casi sono stati collocati pannelli informativi con informazioni sulla ferrovia, le stazioni e le principali opere d'arte (come lungo le greenways della ex-ferrovia delle Dolomiti e della Val Gardena). Elementi che 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.

Accanto a molti esempi significativi di riutilizzo delle vecchie ferrovie come greenways, vi sono però anche interventi che si sono limitati solo alla sistemazione dell'infrastruttura, con la creazione di semplici piste ciclabili di valenza locale, senza valorizzare il passato ferroviario e il contesto territoriale, o che si sono limitati al recupero di brevi spezzoni di sedime ricadenti nel territorio di pochi comuni (se non addirittura di uno solo!). Ciò è confermato dal fatto che il 65% delle realizzazioni presenta una lunghezza inferiore a 10 km, e quasi la metà di queste non raggiunge i 5 km.

#### **Le nuove sfide per il futuro**

Dopo oltre vent'anni dalle prime realizzazioni, portate avanti autonomamente dagli enti territoriali (principalmente Province e Comuni) con fondi propri, regionali, nazionali ed europei, è sempre più evidente la necessità di sviluppare una visione strategica e di coordinare le iniziative in atto, come avvenuto in molte realtà straniere. Ciò permetterebbe di definire le priorità di intervento, di favorire la qualità e la riconoscibilità delle realizzazioni, di migliorare la promozione delle greenways esistenti, di trovare maggiori finanziamenti per la realizzazione dei progetti e di integrare le vie verdi derivate dal riuso delle ferrovie dismesse in più ampio sistema nazionale di mobilità dolce (comprendente anche le ciclovie nazionali, i cammini,



**Ricostruzione, in scala ridotta, della vecchia stazione di S. Cristina, lungo il sentiero del vecchio trenino tra Ortisei e Plan Val Gardena.**

le ferrovie turistiche, ecc.).

Particolarmente significativi, per l'influenza che possono avere sulle ricadute economiche e sociali dei progetti, sono i temi della qualità e della promozione dei percorsi. Realizzare una greenway con caratteristiche tecniche e ambientali di qualità significa porre attenzione al soddisfacimento delle esigenze e delle preferenze dei fruitori e all'integrazione nel contesto ambientale circostante, attraverso un'adeguata scelta delle soluzioni progettuali e dei materiali, un'opportuna collocazione delle aree di sosta e dei punti di interscambio, il posizionamento della necessaria segnaletica normativa e informativa per garantire sicurezza e comfort. Nel caso delle greenways realizzate lungo i tracciati ferroviari dismessi, ulteriori elementi qualitativi sono rappresentati dalla conservazione di segnali, cippi chilometrici, spezzoni di binario, recinzioni, materiale rotabile, ecc. che testimoniano il passato ferroviario delle infrastrutture e possono diventare elementi distintivi di questi percorsi, nonché dal 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.

L'altro tema meritevole di maggiore attenzione è la promozione degli interventi realizzati (ancora poco conosciuti a gran parte della popolazione), attraverso lo sviluppo di strumenti e strategie di comunicazione e marketing comuni. In tal senso, proprio con l'obiettivo di valorizzare l'unicità di questi percorsi e favorirne l'attrattività, l'Associazione Italiana Greenways e il Touring Club Italiano hanno ideato uno specifico marchio, denominato "Binari Verdi", per identificare le greenways realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità e per favorirne il riconoscimento e la promozione come un vero e proprio pro-



Simbolo sulla Via Francigena.

dotto turistico, contribuendo così a valorizzare anche i territori circostanti con le loro tipicità, i loro paesaggi, i loro valori ambientali, storici e culturali.

In Italia, i dati relativi all'uso dei percorsi per la mobilità dolce sono ancora pochi e frammentati, e ancora meno sono gli studi che hanno cercato di valutarne l'impatto economico. Tuttavia i pochi dati disponibili lasciano intravedere le potenzialità di questi interventi, se ben realizzati e gestiti. Il contatore posizionato lungo la greenway della ex-ferrovia della Val di Fiemme nel 2018 ha rilevato 75.000 passaggi; quello lungo la ex-ferrovia Mori-Arco-Riva, nello stesso anno, quasi 165.000 passaggi; il contatore collocato a Dobbiaco, lungo la vecchia ferrovia delle Dolomiti, tra maggio e luglio del 2017 ha registrato più di 30.000 passaggi; quello di Camporosso, lungo la greenway della vecchia ferrovia Pontebbana, nei mesi estivi del 2016 quasi 90.000 passaggi; uno studio svolto nel 2017 dall'Università degli Studi di Milano sulla greenway S. Lorenzo al Mare-Ospedaletti, ha stimato una media di 3.200.000 utenti/anno, con una ricaduta economica derivante dalle spese per bar, ristoranti e noleggio delle biciclette di circa 22 milioni di euro (Andriano e Mezzano, Il recupero della ferrovia del Ponente Ligure come asse di un sistema di mobilità dolce). Dati incoraggianti, che insieme alla rassegna degli interventi già realizzati presentati in questo Atlante, dovrebbero essere uno stimolo per il futuro riutilizzo come greenways di molti altri tracciati ferroviari dismessi, prima che la natura se ne riappropri e se ne perda la memoria.