

# 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

Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini

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 e il trasporto su gomma è diventato il mezzo privilegiato per gli spostamenti delle persone e delle merci.

## Le ferrovie dismesse 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 800 km di tratti di linee principali abbandonati in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato, ancora oggi in continuo aumento a causa dei lavori di ammodernamento della rete ferroviaria in corso o in progetto. Ciò ha fatto sì che oggi in Italia vi siano più di 6.600 km di tracciati ferroviari non più utilizzati (senza contare i raccordi



[Foto: Alessandro Toccolini]

Un casello abbandonato lungo l'ex-ferrovia Dittaino-Caltagirone, nell'entroterra siciliano, di cui la natura si sta lentamente riappropriando: il recupero delle vecchie stazioni e dei caselli è un tema di grande interesse

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 sedimenti 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 quasi 2.000 stazioni e di migliaia di caselli. Un patrimonio da tutelare, salvaguardare e valorizzare, sia nella memoria storica (a tal fine l'Associazione Italiana Greenways ha realizzato un sito *web* - [www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it) - con dati, mappe e immagini delle ferrovie non più utilizzate) sia nella sua integrità fisica, trasformandolo in vie verdi dedicate alla circolazione di pedoni, ciclisti, pattinatori, escursionisti a cavallo e persone diversamente abili.

## 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



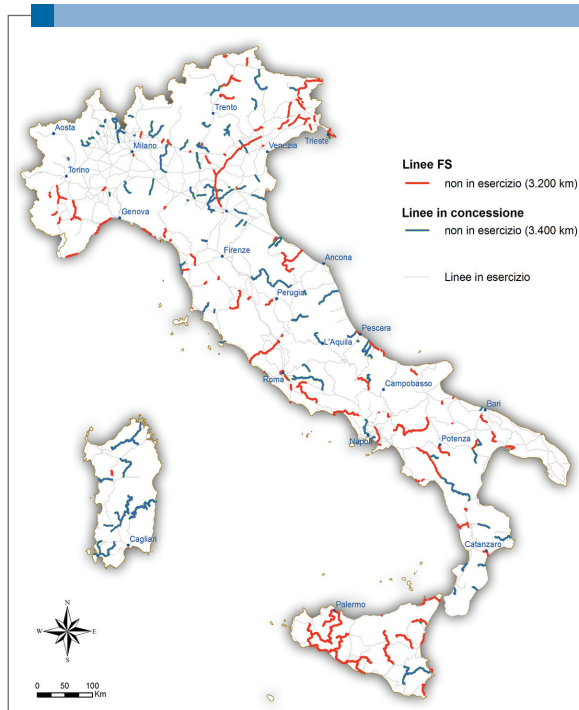
[Foto: Giulio Senesi]

Un viadotto abbandonato lungo il tracciato della ex-ferrovia Motta Sant'Anastasia-Regalbuto: le opere d'arte aggiungono un particolare fascino ai percorsi verdi ricavati lungo le ex-ferrovie

le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i centri di vita degli insediamenti urbanistici, sia nelle città che nelle aree rurali” (Associazione Italiana Greenways, 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’a-



Carta delle linee ferroviarie italiane non più in esercizio [elaborazione Associazione Italiana Greenways]

pertura 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 1.683 *rail-trails* con un’estensione di 31.980 km (RTC).

Negli anni ‘80 e ‘90 del secolo scorso



[Foto: Roberto Rovelli]

Sequenza di gallerie lungo la Ciclovía della Val Brembana, realizzata dalla Provincia di Bergamo lungo l’ex-ferrovia Bergamo-Piazza Brembana dismessa nel 1966

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 ciclo-pedonali 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 300 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. Nel 2010, oltre 2.100 km di linee ferroviarie in disuso (98 percorsi) erano state convertite in *greenways* (Fundación de los Ferrocarriles Espanoles), con un investimento di oltre 70 milioni di euro, recuperando nel contempo anche gli ex-fabbricati ferroviari per l’istallazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle «Vías Verdes».

### 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 alcune decine di vie verdi anche nel nostro Paese. Percorsi in molti casi di notevole bellezza, che attraggono ogni anno migliaia di pedoni e ciclisti affascinati dalla possibilità di scoprire territori spesso sconosciuti soltanto con la forza delle loro gambe.

Solo per citare gli esempi più noti si possono ricordare la «ciclovía» della Val Brembana, tra l’azzurro delle acque del fiume Brembo e il verde dei boschi

prealpini; la pista ciclopedonale della Riviera ligure di ponente, tra Ospedaletti e Sanremo; la ciclovia Alpe Adria, che risale la valle del fiume Fella fino al confine con l'Austria in un susseguirsi di viadotti e gallerie lungo la vecchia ferrovia Pontebbana; la Lunga Via delle Dolomiti, da Dobbiaco a Calalzo di Cadore tra le vette stupende delle Dolomiti bellunesi; le piste ciclopedonali Modena-Vignola e Modena-Finale Emilia, nel paesaggio tipico della Pianura Padana; il sentiero della ex-ferrovia Spoleto-Norcia, con stupende opere ingegneristiche; la pista ciclopedonale dell'ex-ferrovia di Ficuzza in Sicilia, attraverso l'omonima riserva naturale e le campagne corleonensi; il percorso dell'ex-ferrovia Montiluras, tra i sughereti dell'entroterra sardo. Accanto ad essi vi sono altre decine di chilometri di percorsi, meno noti ma ugualmente affascinanti, che ripercorrono le vestigia di vecchi binari ormai scomparsi. Complessivamente, le vie verdi realizzate lungo ferrovie in disuso nel nostro Paese superano i 600 km, e altri 500 km di percorsi sono in fase di studio o progetto.

Ciò nonostante, al contrario di altre esperienze europee, in Italia è finora mancata una visione d'insieme e gli interventi realizzati sono stati frutto delle iniziative di alcuni Enti locali particolarmente attivi. Anche a livello regionale solo la Sicilia, la regione italiana in cui si contano il maggior numero di linee abbandonate, ha adottato un Piano strategico di valorizzazione di tale patrimonio. Piano



Un'immagine del parco costiero realizzato tra Arenzano e Varazze lungo il vecchio tracciato della ferrovia Genova-Ventimiglia, abbandonato nel 1968 in seguito a una variante di tracciato

[Foto: Roberto Rovelli]

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.

#### Un'occasione per conoscere

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, è auspicabile, dando seguito alla legge finanziaria 2008 (che istituì un fondo di 2 milioni di euro per individuare «criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-turistici» e avviare progetti di fattibilità), elaborare un programma organico a livello 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. Il programma dovrà individuare strumenti per favorire l'utilizzo a tale scopo degli ex-sedimi, sulla falsa riga di quanto avvenuto negli Stati Uniti con il *rail-banking* o degli accordi quadro stipulati con le compagnie ferroviarie in Belgio e Portogallo. Il programma dovrà inoltre 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 forme di mobilità e turismo rispettose dell'ambiente, possono contribuire a valorizzare le tipicità, i paesaggi, le tradizioni, i valori storici e culturali locali.

Roberto Rovelli, Alessandro Toccolini  
Dipartimento di Ingegneria Agraria,  
Università degli Studi di Milano  
Associazione Italiana Greenways



[Foto: Roberto Rovelli]

La ex-stazione di Salice Terme, lungo la ex-ferrovia Voghera-Varzi, che dopo decenni di abbandono negli ultimi anni è stata trasformata in un ristorante con annesso negozio per la vendita di prodotti locali