

Com'è bello andare in bicicletta seguendo i binari dimenticati

In Italia le linee ferroviarie dismesse diventano greenway. Come la Treviso-Ostiglia, che sarà la più lunga via verde della penisola

Prima dell'inarrestabile sviluppo della motorizzazione di massa e del movimento di merci su gomma, il cui decollo iniziò tra gli anni '30 e '40 del Novecento, l'Italia beneficiava di un sistema di trasporti su rotaia che, in un processo inesorabile, è andato progressivamente dimagrendo, lasciando, allo stato attuale, circa 7mila chilometri di strada ferrata inutilizzata, con il relativo patrimonio, spesso in stato di grave deterioramento e abbandono, di strutture di servizio, come ex-stazioni, ex-casselli, magazzini.

Del fascino dell'archeologia ferroviaria, inserita spesso in scenari di alto valore paesaggistico, con un mirabile compendio di epifanie di luoghi dimenticati e oscurati dalle tratte ad alta velocità, per fortuna qualcuno si è accorto. Attraverso una rete d'iniziativa associazionistiche e di varie istituzioni – fondamentale è l'azione promossa dalla Fondazione Ferrovie dello Stato – e con alcune leggi in discussione e approvate in materia, sono stati recuperati 800 chilometri di sedimi e realizzati 60 interventi di riutilizzo delle linee dismesse, definite in una certa fase "rami secchi".

Ciò non solo per riconvertire la

funzione per suggestivi tragitti di treni storici, ma anche per creare greenways, ciclovie che seguono gli antichi tracciati, «vie di comunicazione – così le definisce la European Greenways Association – riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati (...) per migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati». Potenzialmente, è un patrimonio per animare un flusso di turisti alla ricerca di viaggi *retrò* e *on-demand* in angoli dimenticati, del cui valore si sono avveduti per primi gli Stati Uniti, che hanno recuperato per questa funzione 36.500 chilometri di linee abbandonate.

In Italia, solo per fare qualche esempio, la Ferrovia del Parco, da Sulmona a Castel Di Sangro, che passa per Roccaraso e i monti della Majella, la Ferrovia dei Templi, da Agrigento Bassa a Porto Empedocle, tra le reminiscenze della Magna Grecia, patrimonio Unesco, la Ferrovia della Valsesia, da Vignale a

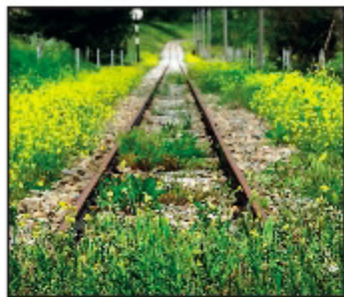
Varallo, ai piedi del Monte Rosa, sono tornate in esercizio per soli fini turistici, e su di esse sferragliano antiche locomotive a vapore. E altre linee in congedo, sono diventate vie verdi, piste ciclabili da percorrere tra i residui del sistema ferroviario nazionale – spezzoni di binario, recinzioni, cippi chilometrici, semafori... – e il variare di quell'infinità di luoghi incantevoli, anche minimalisti – tra colline, montagne, coste, laghi, città e piccoli paesi – di cui la penisola abbonda.

Con tutto ciò che di utile e gradevole ne consegue in termini di servizi e di dinamismo dell'economia locale.

Così ex-stazioni, come quella di Ficuzza, sulla tratta dismessa Palermo-Burgio è diventata un hotel-ristorante, l'ex-magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure un bar che noleggia biciclette, la vecchia stazione di Spoleto Città un piccolo museo dedicato alla linea scomparsa. Le più importanti greenway già individuate e in parte

realizzate su ex-linee delle Fs sono quelle del Parco costiero del Ponente ligure, la vecchia Pontebbana (da Tarvisio a Resiutta), alcuni tratti dismessi sulla ferrovia del Brennero e la Treviso-Ostiglia, che diventerà la più lunga via verde d'Italia (115 chilometri). Costruita tra il 1925 e il 1941, soprattutto per il trasporto di merci e per fini militari, ma anche adibita a servizio passeggeri, fu poi pensionata tra il 1944 e il 1967 e in essa è già stata costruita una pista ciclabile da Treviso a Grisignano di Zocco. Per il tratto vicentino c'è un progetto e in formazione è anche quello per la parte veronese e mantovana.

Federico Carbonini, classe 1992, è un giovane di Cerea (Verona) che ha fortemente voluto un'associazione, di cui è presidente, la "Treviso-Ostiglia 13.6", per la riqualificazione, nel quadro del progetto Green Tour, di quest'ultimo tronco di una linea da cui si poteva raggiungere, cambiando a Ostiglia e Poggio Rusco, anche Ferrara. Ha costruito pure un archivio on line sul tema. Onore a lui che, a fianco di altri appassionati in giro per il Paese, inietteranno linfa su un pezzo importante della nostra memoria nazionale.



La mobilità dolce lungo ferrovie abbandonate ha un futuro