

Pedalare per un'Italia migliore!



FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

FIAB

FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA



A Gigi Riccardi, che dedicò le sue energie umane e intellettuali alla causa della bici, anche come Presidente FIAB dal 1996 al 2006. È qui ripreso in Sicilia nel 2004 mentre percorreva il tratto fra Salvatorello e San Michele di Ganzaria della progettata Greenway degli Erei.



+ BICI + TRENI + BICI + TRENI

Che cos'è FIAB
FIAB, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, è un'organizzazione ambientalista che riunisce 120 associazioni locali, sparse in tutta Italia. Dal 1998 ha assunto la forma di onlus. FIAB promuove la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico silenzioso, salutare, rispettoso dell'ambiente, della città e del paesaggio. FIAB progetta interventi in un quadro di riqualificazione dell'ambiente e del paesaggio a varie scale, dal micro al macro. FIAB aderisce a European Cyclists' Federation ed è riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente come associazione di protezione ambientale e dal Ministero delle Infrastrutture come associazione di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale. FIAB fa parte della Consulta Nazionale sulla Sicurezza Stradale, del Gruppo di Lavoro Nazionale Mobilità Sostenibile e Ciclistica.



DALLE ROTAIE ALLE BICI

DALLE ROTAIE ALLE BICI



Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico

a cura di Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi

FIAB onlus
www.fiab-onlus.it
info@fiab-onlus.it

Direzione, Amministrazione e Sede Legale
Via Borsieri, 4 - 20159 Milano
tel. +39 02 60737994
direttore@fiab-onlus.it
amministrazione@fiab-onlus.it

Segreteria Generale
Via Col di Lana, 9/a - 30171 Mestre (Ve)
tel/fax +39 041 921515
segreteria@fiab-onlus.it

Pubblicazione non in vendita

Federazione Italiana Amici della Bicicletta Onlus
via Borsieri 4/e, 20159 Milano, tel. +39 02 60737994
info@fiab-onlus.it www.fiab-onlus.it

ISBN 9788879541398



FIAB_CentrostudiGallimbeni

Riccardo Gallimbeni – architetto urbanista, esperto di reti e itinerari ciclabili, dirigente FIAB – è stato strappato alla vita investito da un'auto mentre era sulla sua bicicletta il 24 giugno 2002. Alla memoria di Riccardo, che al tema della ciclabilità e delle reti cicloturistiche ha dedicato il suo tempo e la sua intelligenza, FIAB dedica l'attività editoriale del suo centro studi, **FIAB_CentrostudiGallimbeni**, rivolta ai ciclisti militanti, ambientalisti, paesaggisti, progettisti, agli enti locali e ai loro uffici tecnici, in generale ai decisori pubblici e a tutti coloro cui sta a cuore il miglioramento dell'ambiente, del paesaggio, della qualità sostenibile della vita, a partire dallo sviluppo della mobilità lenta o dolce (come l'andare a piedi e in bicicletta).



INDICE

Antonio Dalla Venezia	Presentazione	5
	Introduzione	6
Umberto Rovaldi	Dalle rotaie alle bici: paesaggi italiani della mobilità dolce	9
Roberto Rovelli, Giulio Senes	Ferrovie dismesse e greenways: un binomio internazionale	15
Achim Bartoschek	Ex ferrovie recuperate all'uso ciclistico in Europa	25
Albano Marcarini	Ex ferrovie, il 'falso' pericolo delle piste ciclabili	37
Marco Navarra	Parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina	41
Girolamo Lombardo, Gaetano Brucoli	Conservazione e recupero dei tracciati ferroviari dismessi: metodologie e strumenti per la riconversione in greenways	45
Giulia Cortesi	<i>Rail-trails</i> in Italia, profilo di un'indagine	57

Schede

1	Piemonte, Airasca-Villafranca Piemonte	p. 64	22	Italia e Slovenia, Friuli Venezia Giulia, Val Rosandra	p. 106
2	Piemonte, Bricherasio-Barge	66	23	Friuli Venezia Giulia, Pontebbana (Alpe Adria)	108
3	Liguria, Madonna della Guardia	68	24	Friuli Venezia Giulia, Tarvisio-Fusine	110
4	Liguria, Arenzano-Varazze	70	25	Friuli Venezia Giulia, Cervignano-Grado (Alpe Adria)	112
5	Liguria, Parco Costiero Riviera dei Fiori	72	26	Emilia-Romagna, Modena-Mirandola	114
6	Lombardia, Val Brembana	74	27	Emilia-Romagna, Villafranca-Finale Emilia	116
7	Lombardia, Val Seriana	76	28	Emilia-Romagna, Modena-Vignola	118
8	Lombardia, Brescia-Salò/Vobarno	78	29	Emilia-Romagna, Solignano-Ghiare di Berceto	120
9	Lombardia, Porlezza-Menaggio	80	30	Emilia-Romagna, Bagnolo-Correggio	122
10	Lombardia, Varese-Ghirla-Lavena Ponte Tresa	82	31	Emilia-Romagna/Toscana, Cancellino-Lama	124
11	Lombardia, Valmorea	84	32	Toscana, Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	126
12	Veneto e Trentino AltoAdige/Südtirol, Dolomiti	86	33	Umbria, Spoleto-Norcia	128
13	Veneto, Treviso-Ostiglia	88	34	Lazio, Fiuggi-Paliano	130
14	Veneto, Piovene Rocchette-Asiago	90	35	Campania, Paesaggi Sanniti	132
15	Veneto, Piovene Rocchette-Arsiero	92	36	Sicilia, Menfi-Porto Palo	134
16	Veneto, Vicenza-Noventa Vicentina	94	37	Sicilia, Circumetnea	136
17	Trentino-AltoAdige/Südtirol, Bolzano-Caldaro	96	38	Sicilia, Greenway degli Erei	138
18	Trentino-AltoAdige/Südtirol, Bolzano-Ponte Gardena	98	39	Sicilia, Godrano-Ficuzza-San Carlo	140
19	Trentino-AltoAdige/Südtirol, Val di Fleres-Terme Brennero	100	40	Sicilia, Siracusa-Targia	142
20	Trentino-AltoAdige/Südtirol, Ora-Predazzo	102	41	Sardegna, Isili-Nuragus	144
21	Trentino-AltoAdige/Südtirol, Mori-Riva del Garda	104	42	Sardegna, Calangianus-Monti	146

Collaboratori, referenze fotografiche 148

Appendice 149

Giuseppe Merlin	Progetti di Legge e buoni propositi	150
	Disegno di Legge n. 1170 del 15 novembre 2006 (Donati) - XV legislatura:	152
	Emendamento alla Legge Finanziaria 2008 (Legge 244 del 24/12/2007)	155
	Proposta di Legge n. 2126 del 29 gennaio 2009 (Dussin)	156
	Proposta di Legge n. 2409 del 30 aprile 2009 (Cavallaro)	161
	Proposta di Legge n. 2477 del 27 maggio 2009 (Motta)	164
	Proposta di Legge n. 2759 del 1 ottobre 2009 (Motta)	168
	Risoluzione di Roma a favore della tutela del patrimonio ferroviario storico italiano	173
	Proposta di Legge n. 3950 del 7 dicembre 2010 (Dozzo)	174

Presentazione

La dismissione di una linea ferroviaria causa in molte persone una ferita profonda la cui intensità è strettamente connessa al grado di relazione che con essa si era costruita. Il ricordo di chi andava a scuola o al lavoro, utilizzando le vecchie automotrici, i frontisti che avevano la giornata scandite dal sibilo del treno o dal rumore dello sferragliamento, il personale ferroviario che ti accompagnava durante il viaggio, le comunità che crescevano in simbiosi con le stazioni, con il movimento delle merci, con la modernità.

La dismissione di una linea ferroviaria è una ferita che si rimargina ma, come tutte le ferite, ti lascia una vistosa cicatrice nell'animo, nel profondo, e ti lascia anche un po' di rabbia per non aver potuto o saputo rimediare a quanto stava accadendo, a quanto poi è accaduto.

In Italia sono più di 5000 i chilometri ferroviari dismessi, pochissimi per la modifica dei tracciati, la maggior parte per scelte che, col senno di poi, si sono rivelate decisamente sbagliate, frutto di valutazioni superficiali da parte di amministratori poco lungimiranti e che avevano come modello di riferimento una società basata sulla prevalenza del mezzo privato rispetto a tutto il resto.

Negli ultimi decenni a partire dagli Stati Uniti per arrivare ad alcuni paesi europei, e da qualche anno anche in Italia, è iniziato un lento ma progressivo recupero di questi sedimenti, di stazioni ferroviarie in abbandono, di caselli, ponti e gallerie, insomma di tutto quello che per decenni ha costituito il principale mezzo di trasporto di molte generazioni. È un recupero che tende a mantenere viva la memoria storica di luoghi, di toponimi, di vedute e paesaggi, memoria che diversamente sarebbe irrimediabilmente perduta nel giro di poche generazioni; è un recupero che mira a mantenere, anche con funzioni diverse, il bene materiale e la continuità spaziale dell'opera e che rappresenta un grande progetto culturale prima ancora che trasportistico.

Su questo tema la FIAB è impegnata da molti anni, sia singolarmente, anche attraverso il lavoro delle associazioni aderenti, sia all'interno di Co.Mo.Do. – Confederazione per la Mobilità Dolce – assieme alle altre associazioni ambientaliste.

L'obiettivo condiviso è quello di un recupero totale di questo immenso patrimonio ferroviario dismesso puntando preferibilmente alla sua funzione originaria e, in seconda battuta, a preservarlo come tassello primario di una rete nazionale di percorribilità ciclistica e comunque adatta ad utenti non motorizzati.

In tale ottica la FIAB, attraverso questo volume del Centro Studi Gallimbeni, si è proposta di analizzare la situazione italiana con il duplice obiettivo di "misurare" il recupero già in essere di questi sedimenti in funzione ciclistica e di stimolare il decisore politico nell'assumere tutte quelle iniziative utili al raggiungimento dell'importante obiettivo in tempi relativamente brevi.

Sono ormai molte purtroppo le occasioni perdute, i finanziamenti mancati, le scelte diverse, ma siamo ancora in tempo per proporre e attuare un disegno diverso, per recuperare risorse e memoria, per andare avanti girandoci ogni tanto all'indietro.

Siamo ancora in tempo per fermarci e pensare.

Un ringraziamento personale ai curatori del volume che in questo anno di duro lavoro non si sono mai risparmiati, a tutti gli autori che hanno prestato alla causa il loro sapere e la loro passione, a tutti i collaboratori per le preziose informazioni fornite, per i rilievi sul posto e per l'apparato iconografico davvero notevole.

Antonio Dalla Venezia

Presidente FIAB

Introduzione

Innanzitutto due parole sul titolo, che in realtà comprende anche quanto sta scritto sul retro di copertina, sommando a “Dalle rotaie alle bici”, “+bici+treni+bici+treni”, quasi a suggerire anche una possibile inversione di lettura (“Dalle bici alle rotaie”) del titolo, che così esteso contiene un preciso messaggio: il recupero ciclabile delle ex ferrovie oggi in Italia – così come nel resto d’Europa – richiama e implica un sistema integrato, intermodale, di reti ciclabili e ferroviarie, cui puntare per una moderna mobilità dolce, ecocompatibile e matrice di nuovo paesaggio. Le conversioni ciclabili dei sedimi ferroviari abbandonati non siano dunque viste come scelte preconcrete, a senso unico, tese a non affrontare seriamente le problematiche in campo e ad escludere la riattivazione del servizio ferroviario. Le due opzioni di recupero – ciclabile e ferroviario (o tramviario) – non sono fra loro avverse, in alternativa e in competizione, con reciproca esclusione. Bici e treno (o tram o metrò) al contrario si chiamano a vicenda, dialogano, si armonizzano e si potenziano (si veda il caso esemplare della Merano-Malles in val Venosta, o della Bergamo-Albino). Fanno star bene le persone, l’ambiente e i mille paesaggi italiani che ci permettono, o permetterebbero, di riscoprire, amare, salvare, valorizzare e vivere viaggiando “lentamente” (viaggio non come penitenza, consumo, schizofrenia, ma come comfort e diritto universale della persona al movimento e al civile godimento dei luoghi e delle geografie della vita).

Questa pubblicazione dedicata al tema del recupero ciclabile dei sedimi ferroviari abbandonati affronta un tema non nuovo per FIAB, ma per la prima volta inquadrato in termini di organica raccolta documentaria, sia di contributi specifici che di schede di rilevamento. Una documentazione, una ricerca in divenire, che procede per sondaggi puntiformi, per di più consapevole di essere ancora solo agli inizi, ma che speriamo possa già utilmente offrirsi come strumento di lavoro per contribuire a una maggiore e diffusa conoscenza critica, a stimolare una più convinta volontà di condurre innanzi, in modo coordinato ed efficace, progetti e realizzazioni, migliorandone la qualità e gli orizzonti di senso.

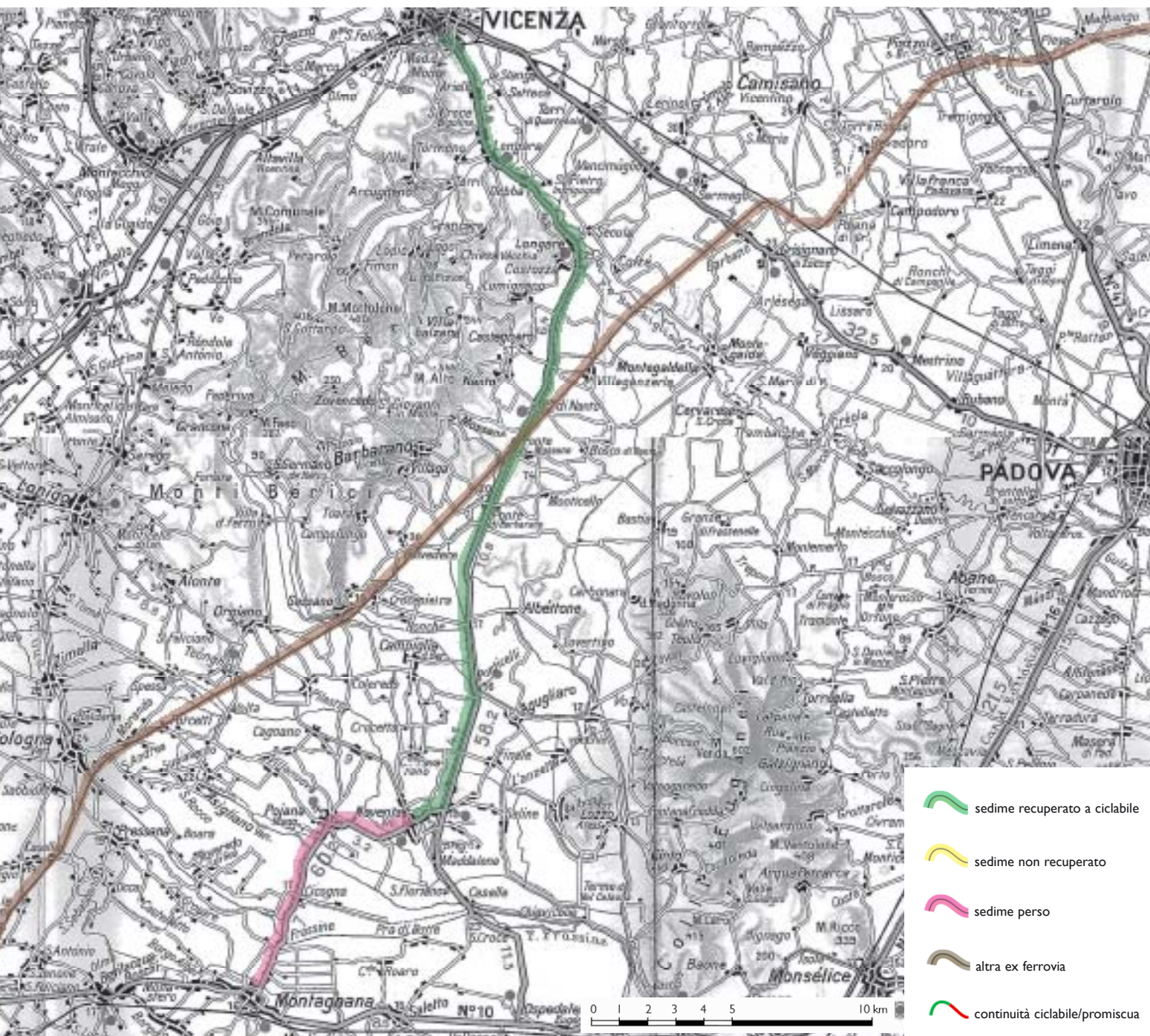
Molteplici gli aspetti trattati. **Umberto Rovaldi** (Fiab) introduce al tema del riconoscimento, della percezione e della fruizione estetica del paesaggio, che proprio la mobilità dolce fa emergere oggi in Italia, in una concezione attiva del paesaggio, inteso non come contorno della sostanza della vita, ma come sostanza stessa, così da stimolare prassi appropriate per il governo, l’economia, la tutela e la vivibilità, per favorire i nostri paesaggi del futuro.

I contributi di **Roberto Rovelli e Giulio Senes** (Associazione Italiana Greenways) e di **Achim Bartoschek** delinano e compendiano le origini, le casistiche e gli sviluppi del recupero ciclopedonale delle ferrovie abbandonate in America e in Europa. **Albano Marcarini** (Co.Mo.Do. - Confederazione Mobilità Dolce) evidenzia come la trasformazione in pista ciclopedonale di un sedime ferroviario dismesso non pregiudichi un successivo ripristino del servizio ferroviario, ed elenca i vantaggi immediati che una tale nuova destinazione d’uso comporta ai fini proprio della difesa del patrimonio ferroviario (conservazione innanzitutto sia della memoria storica del paesaggio e della cultura ferroviaria in Italia, sia della continuità fisica dei sedimi e delle opere d’arte che vi sussistono). **Marco Navarra** introduce all’idea di parco lineare nel recupero del sedime ex ferroviario come progetto di paesaggio dei territori attraversati (il caso della greenway degli Erei, in Sicilia); mentre **Girolamo Lombardo e Gaetano Brucoli** descrivono la riconversione in greenways delle ex ferrovie siciliane inquadrando gli approcci progettuali e gli aspetti di metodo (“progetto conoscenza”) nei confronti di un’infrastruttura ferroviaria storica inte-

sa in termini di archeologia industriale, di elemento del paesaggio degno della stessa attenzione progettuale riservata al restauro dei tessuti urbani storici. **Giulia Cortesi** (Fiab) traccia una sintesi ragionata di questa nostra indagine, che è stata compiuta mirando a una sorta di censimento, non certo facile, con una verifica sul campo dell'effettiva ciclabilità dei sedimi recuperati, documentando e mettendo in luce caratteristiche e potenzialità di interconnessioni.

Seguono 42 schede di rilevamento, una per ogni recupero accertato, cioè realizzato e in uso oggi, o in procinto di esserlo entro il 2011. Ogni scheda comprende due pagine, quella di sinistra contiene la mappatura e le voci della rilevazione, quella di destra un repertorio minimo di foto dell'attuale stato di fatto, con inserzioni frequenti, laddove reperibili, di iconografia storica e foto d'epoca, più un sottostante testo descrittivo per sommi capi della storia ferroviaria della linea abbandonata e del suo recupero ciclabile. Per le mappature abbiamo usato stralci della "Carta Automobilistica d'Italia al 200.000" del Touring Club Italiano edizione anni '30, base cartografica storica che consente di rintracciare con precisione l'andamento di tutte le vecchie – e quasi tutte "secondarie" – linee ferroviarie interessate. **Claudio Pedroni** (Fiab) ha rielaborato questa cartografia, togliendo la colorazione originale per far risaltare e rendere meglio leggibili i sedimi, distinguendo con colorazioni differenti i tratti recuperati, quelli non recuperati e quelli persi, oltre le continuità ciclabili, ovvero i tratti di ciclovia interposti in sede propria ma non su sedime ex ferroviario, oppure promiscui su strade a basso traffico.

Completa il volume un'appendice contenente i disegni di legge attinenti il recupero delle ex ferrovie, introdotti da **Giuseppe Merlin** (Direttore Fiab), e, *last but not least*, La Risoluzione di Roma a favore del patrimonio ferroviario storico italiano (Convegno nazionale "Ferrovie e Paesaggio", Roma 22 marzo 2009).



ex ferrovia	ciclovìa
Ferrottramvia Vicenza-Noventa-Montagnana	nome
stazione ferrottramviaria di Vicenza	da
stazione di Montagnana	a
48 km	30 di cui 19 in costruzione tra Longare e Noventa Vicentina
30 km pari al 65% recupero	30 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovìa
scartamento ordinario	sedime
ultimo gestore Ferrovie e Tramvie Vicentine	gestore
1911-1978	esercizio
	gallerie/ponti
	rete
	fondo
	segnaletica
	note

Vicenza-Noventa Vicentina, pista ciclabile della Riviera Berica
 da Vicenza, piazzale Fraccon
 a Noventa Vicentina (VI)
 30 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovìa
 pista ciclopedonale
 Comuni territorialmente competenti
 tratto Vicenza-Longare inaugurato nei primi anni '90 del 1900
 diversi ponticelli recuperati
 il tratto Vicenza-Longare rientra nel percorso R I Venezia-Lago di Garda del Piano regionale veneto della mobilità ciclistica. Incrocia, a sud di Vicenza, la ciclovìa Bicaltia 12 Pedemontana alpina e, nel Comune di Mossano, la ex ferrovia Treviso-Ostiglia
 asfalto
 cartellonistica esplicativa a inizio percorso
 il tratto Vicenza-Longare è molto frequentato, talvolta affollato





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: cartello esplicativo posto all'inizio della pista ciclabile, presso Vicenza; due immagini della pista lungo la SS247 alle porte di Vicenza, sullo sfondo La Rotonda del Palladio; due immagini della pista tra Vicenza e Longare; tre immagini dei lavori in corso tra Longare e Noventa.



La ferrotramvia Vicenza-Noventa Vicentina-Montagnana è entrata in esercizio nel corso del 1911. A seguito di danneggiamenti subiti durante la seconda guerra mondiale, il tratto Noventa Vicentina-Montagnana è stato soppresso negli anni '40 del 1900, mentre il tratto Vicenza-Noventa Vicentina è rimasto attivo fino al 1978. La ferrotramvia, a scartamento ordinario, correva per alcuni tratti su sede stradale. Gli attraversamenti erano senza passaggi a livello, ma il treno si faceva strada a "fischio", come ancora adesso si fa in alcune piccole ferrovie austriache e svizzere.

Particolarmente interessante risulta essere l'aspetto storico-ambientale-paesaggistico del tracciato, perché consente un'ampia visuale dei Monti Berici e, nelle giornate limpide, anche delle prealpi; appena fuori dal centro abitato di Vicenza si ha una vista ideale della storica villa del Palladio Capra Valmarana, detta "La Rotonda" ed è inoltre possibile con brevi escursioni recarsi a visitare centri abitati, ville e borghi di grande interesse. Per ampi tratti la ferrovia fiancheggiava rive di canali e fossati, ove è possibile ammirare fauna selvatica (aironi cinerini, folaghe, lepri, fagiani etc.), fauna ittica (lucchi, tinche, rane etc.), e una flora tipica della pianura padana, con una particolare presenza dei caratteristici filari di gelso, antica memoria dell'allevamento dei bachi da seta (i cosiddetti "cavalieri"). Lungo il tracciato si trovano inoltre opere di ingegneria idraulica, testimonianza del continuo lavoro presente e passato dell'uomo, per

la regimazione delle acque.

Il sedime tra Longare e Noventa Vicentina è di proprietà dei Comuni interessati dal tracciato, mentre il tratto nel comune di Vicenza è di proprietà demaniale e concesso in affitto al Comune stesso. I manufatti esistenti lungo il percorso sono di proprietà del demanio o venduti a privati cittadini, che hanno ricavato abitazioni o studi, anche con aggiunte di volumi che hanno snaturato l'originaria architettura.

Il recupero del sedime a fini ciclabili è stato promosso dai Comuni interessati dal tracciato, realizzato o realizzando con il contributo della Regione Veneto.

Da Vicenza a Longare il sedime è già recuperato a pista ciclabile, escluso un tratto urbano, andato perso, di 1,5 km dalla stazione ferrotramviaria di Vicenza a piazzale Fraccon. E' in fase di realizzazione (capofila il Comune di Castegnero) il recupero del tratto Longare-Noventa Vicentina di quasi 20 km.

La manutenzione del tratto esistente è effettuata dai Comuni competenti, mancando un piano di gestione dell'intero tracciato.

Dopo il suo completamento, la pista ciclopedonale offrirà un collegamento ciclabile sicuro tra i centri abitati, sarà un ulteriore motivo di richiamo turistico e acquisterà anche valore di carattere sociale, favorendo lo spostamento lento dei cittadini e creando così maggiori occasioni di incontro e di aggregazione.

La ciclabile, un'opera da quasi tre milioni di euro, è stata finanziata dalla Regione per un importo di 1,5 milioni.