Pedalare per un'Italia migliore! disegno di Aldo Moncaglio, 2010

Pedalare per un'Italia migliore!

FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

+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.

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 DALLE ROTAIE ALLE BICI

FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA

DALLE ROTAIE ALLE BICI

Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico

a cura di Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi

FIAB_**Centrostudi***Gallimbeni*

Il recupero ciclabile dei sedimi ferroviari dismessi è 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 ricerca in divenire, consapevole di essere ancora solo agli inizi, che si spera possa già offrirsi come strumento di lavoro, per contribuire a una maggiore e diffusa conoscenza critica, per stimolare una più convinta volontà di condurre innanzi in modo coordinato ed efficace progetti e realizzazioni, migliorandone la qualità e gli orizzonti di senso.

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.

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_**Centrostudi***Gallimbeni*, 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 *Rail-trails* in Italia, profilo di un'indagine 57

Schede

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

Pontebbana (Alpe Adria)

Friuli Venezia Giulia

sedime recuperato a ciclabile | sedime non recuperato | sedime perso | altra ex ferrovia | continuità ciclabile/promiscua

ex ferrovia		ciclovia
Pontebbana, tratto Coccau-Carnia	nome	Ciclovia Alpe Adria Radweg (CAAR), tratto Resiutta-Tarvisio-Coccau
valico di Coccau, confine Italia-Austria	da	valico di Coccau (UD), confine Italia-Austria
stazione di Carnia	a	stazione di Resiutta (UD)
53,4 (esclusi i tratti non dismessi)	km	50 circa
34,6 km pari al 64%	recupero	34,6 km da ex ferrovia, pari al 69% della ciclovia
scartamento ordinario	sedime	pista ciclabile; alcuni tratti su strade promiscue locali
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Provincia di Udine, Comunità Montana della Carnia, Comunità Montana del Gemonese, Canal del Ferro e Val Canale
1875/1879-1995/2000	esercizio	inaugurata a tratti dal 2006; inaugurazione finale prevista nel 2012
	gallerie/ponti	26 gallerie recuperate o in corso di recupero; innumerevoli ponti recuperati di cui 9 importanti
	rete	è parte dell'itinerario internazionale Ciclovia Alpe Adria Radweg Salisburgo-Tarvisio-Grado, della rete Bicitalia (ciclovia n. 5 Romea), della rete ciclabile regionale Re-CIR (FVG 1) e provinciale (Udine)
	fondo	asfalto, alcuni tratti sterrati
	segnaletica	presente segnaletica dedicata CAAR e di indirizzo alla ciclovia
	note	molto attrattiva e già frequentata: il contapassaggi di Camporosso ha rilevato nel 2008 una media mensile di 7.000 passaggi; il tratto Pontebba-Coccau non è utilizzabile d'inverno per neve; rischio interruzioni per problemi idrogeologici; pochi i treni passeggeri che raggiungono Tarvisio e le località principali.

Dall'alto in basso, da sinistra a destra: segnaletica che indica la ciclovia BicItalia n.5 Romea (Tarvisio-Roma); immagini della pista e dei suoi ponti tra Resiutta e Chiusaforte, tra cui il Ponte di Muro, in muratura e ferro; lavori in corso nella stazione di Chiusaforte, con la colonna idrica per le vetture a vapore; area di sosta a Lusnizza; il contaciclisti a Camporosso; la ex stazione di Tarvisio città e la pista nei pressi del confine con l'Austria, vicino al valico di Coccau.

La ferrovia Tarvisio-Udine prende il nome di Pontebbana dal paese di Pontebba nei cui pressi era ubicato il confine tra Italia e Impero austro-ungarico all'epoca della sua inaugurazione nel 1879 e nei primi trent'anni di esercizio della linea. Fu costruita da società ferroviarie private: nel tratto italiano Udine-Pontebba dalla Società per le Ferrovie dell'Alta Italia (SFAI, di cui erano proprietari gli stessi azionisti della *Südbahn* o Ferrovia Meridionale), e nel tratto Pontebba-Tarvisio dalla *kaiserlich-königliche privilegierte Kronprinz Rudolf-Bahn Gesellschaft* (*KRB* o Rudolfiana). Difficoltà economiche dovute a un traffico merci inferiore alle previsioni nei territori austriaci e boemi sfociarono nella nazionalizzazione della ferrovia Rudolfiana nel 1884 da parte delle Imperial Regie Ferrovie statali austriache (*kkStB*), seguita nel 1905 dal passaggio della parte italiana alla gestione delle nostre Ferrovie dello Stato. La connessione con la Rudolfiana, e quindi con la Carinziana, faceva e fa della Pontebbana, elettrificata negli anni '70, una linea fondamentale, da cui transita il traffico diretto dall'area adriatica alla Mitteleuropa e all'area germanica (via Pusteria e Brennero), soprattutto un traffico per le merci. Proprio per migliorare il traffico merci nel 1995 fu chiuso il tratto Carnia-Tarvisio, tortuoso e a binario singolo, che segue il corso del fiume Fella e attraversa tutti i paesi, con molti ponti e viadotti. Il nuovo tracciato a doppio binario corre quasi interamente in galleria, permettendo un transito più veloce e frequente, e al riparo da frane e smottamenti. Non sono dismessi due brevi tratti presso la stazione di Pontebba e vicino Ugovizza.

Nella seconda metà degli anni '90 gli operatori economici del turismo e gli enti locali si attivarono per riutilizzare il sedime ferroviario abbandonato per una ciclovia che collegasse il Friuli Venezia Giulia all'Austria. Acquisito dalle FS il sedime tra Coccau e Carnia (Venzone) nel 1999 (al costo di 2 mld. di lire), la Provincia di Udine ha avviato il recupero tra il confine e la stazione di Moggio Udinese, con fondi anche europei e regionali. Il recupero è già avvenuto sino a Resiutta, mentre è in fase di progetto tra Resiutta e Moggio. Tra Moggio e Carnia la ciclovia segue un percorso estraneo alla ex ferrovia Tarvisio-Udine, passando su una ex strada militare non asfaltata, priva di traffico, e utilizzando tra l'altro il ponte ferroviario sul Fella di un'altra linea dismessa, la Carnia-Villa Santina. Tra Dogna e Chiusaforte sono in corso lavori di consolidamento.