



Pedaliare per un'Italia migliore!



FEDERAZIONE ITALIANA AMICI DELLA BICICLETTA



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



DALLE ROTAIE ALLE BICI



Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico

a cura di Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi

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



9 788879 541398

FIAB  
DALLE ROTAIE ALLE BICI

FIAB\_CentrostudiGallimbeni

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.

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).



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*

## **DALLE ROTAIE ALLE BICI. Indagine sulle ferrovie dismesse, recuperate all'uso ciclistico**

a cura di Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi

FIAB\_ **Centrostudi** Gallimbeni

Milano, febbraio 2011

ISBN 9788879541398

© 2011 FIAB Federazione Italiana Amici della Bicicletta onlus

via Borsieri 4/e, 20159 Milano, tel. +39 02 60737994

[www.fiab-onlus.it](http://www.fiab-onlus.it), [info@fiab-onlus.it](mailto:info@fiab-onlus.it)

Medialibri Distribuzione srl, Milano

Grafica, impaginazione, ricerca iconografica a cura di G. Cortesi e U. Rovaldi.

In copertina: foto scattate nei pressi di Aregai di Cipressa (IM) nel 1995, nel 2003, e nel 2008 da Giorgio Stagni ([www.miol.it/stagniweb](http://www.miol.it/stagniweb)), che ringraziamo per averne permesso l'uso.

Retro di copertina: foto d'epoca; foto di U. Rovaldi, treno Merano-Malles; foto TEB, tranvia della Val Seriana.

Stampato in Italia da Grafiche Step di Parma su carta rigenerata.

Si ringraziano:

gli autori degli articoli;

tutti coloro che hanno collaborato fornendo le informazioni, le immagini e i testi utilizzati per la redazione delle schede (si veda l'elenco a pag. 148);

il Touring Club Italiano e Luciana Senna dell'Archivio Storico TCI per aver concesso l'uso della "Carta Automobilistica d'Italia al 200.000" del TCI, edizione anni '30;

Doretta Vicini per la traduzione dal tedesco del testo di Achim Bartoschek;

Giuseppe Merlin, direttore FIAB, per aver sostenuto questo lavoro nelle delicate fasi finali;

Stefania Conversano per gli utili consigli nella revisione dei testi;

Ennio Morando e Mario de Prisco per la collaborazione ricevuta da [www.ricordidirotaie.it](http://www.ricordidirotaie.it);

l'Associazione Italiana Greenways.

Un ringraziamento particolare a Claudio Pedroni, responsabile del progetto FIAB di rete ciclistica nazionale Bictalia, per la rielaborazione cartografica delle mappe TCI e per la consulenza fornita durante l'indagine.

FIAB aderisce a ECF (European Cyclists' Federation) e a Co.Mo.Do (Confederazione Mobilità Dolce)

# 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	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 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 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** 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).





I vecchi tracciati ferroviari non tagliano il paesaggio, vi aderiscono. Lo mostra ad esempio questo stralcio della mappa (TCI 1:250.000 anni '30) in cui è evidenziato in azzurro il sinuoso tratto di ferrovia Calangianus-Monti in Sardegna, dismesso e ora recuperato come percorso cicloturistico.

# Dalle rotaie alle bici, paesaggi italiani della mobilità dolce

Umberto Rovaldi \*



Due aspetti che qualificano ogni viaggio sono la sicurezza fisica del trasporto e il rapporto del viaggiatore con lo spazio attraversato, diversamente fruibile a seconda del mezzo usato, della velocità impiegata per percorrerlo, e della vastità del paesaggio. Viaggiando in bicicletta ci preoccupa la qualità del battistrada, del fondo, del suolo, della sicurezza intrinseca della via su cui pedaliamo, preferibile se ben segnalata, non trafficata, senza troppi intoppi, senza buche, pozzanghere o bordeggianti strapiombi. Naturalmente contano anche la pendenza e l'altimetria del percorso. Sicurezza e scorrevolezza sono da considerare per convincerci a partire o a continuare il viaggio, ancor più se non siamo in beata solitudine, ma con allegri ciclovialgiatori principianti, magari con bimbi appresso. Centrale tuttavia rimane la domanda su cosa è quel quid che fa dire "che bello" di un percorso, di una rotta su cui stiamo pedalando. Certamente vi è un piacere psico-fisico nel movimento del nostro corpo su una bici, come nel sentire l'agevole sciolto scorrimento delle ruote sul fondo, quando, come dice Emilio Rigatti, " il rumore del pneumatico sulla strada ha un suono grasso, saporito, piacevole, come di mano che

\* architetto paesaggista, consigliere nazionale FIAB.



Ciclovía  
delle  
Dolomiti,  
fra Valle e  
Vodo di  
Cadore

accarezza un velluto”<sup>1</sup>, nell'accorgersi inoltre di una giusta dimensione della carreggiata, di una dolce pendenza e del modo armonioso con cui la via, quasi assecondando il nostro respiro e la spinta delle gambe, ci conduce e fa entrare nella geografia e nell'architettura dei luoghi, restituendone il disegno quadridimensionale (nello spazio e nel tempo), che noi, pedalando, è come ri-tracciassimo. Quasi accarezzando la concavità di una sponda o di un argine, la perfetta connessione delle pietre e la giusta inclinazione in certi vecchi muri di scarpa, il modellamento d'un colle, l'ansa d'un fiume, la penombra d'un bosco, l'aprirsi degli orizzonti, la giusta relazione e il giusto ritmo che si instaura fra il costruito e il naturale, lo spuntare d'un campanile o di una torre, la distesa di un campo di grano maturo. A renderci partecipi è lo sguardo, il quale riprende, registra e opera per montaggi (flashback compresi, o con “scatti” di immaginazione, volti a figurarci i luoghi prima ancora di raggiungerli e vederli, quasi fossero loro a chiamarci), dal macro al micro, con differente angolatura e distanza focale e con mutevole ordine sequenziale. Ma è anche tutto il nostro corpo, con tutti i nostri sensi, anima inclusa.

Accanto alla sicurezza riaffiora e si affianca un'aspettativa più onnicomprensiva ed esigente: la dimensione estetica, cinestesica, percettiva, legata al muoverci in bici in quel determinato paesaggio, all'accorgersi della sua esistenza, riconoscerlo, con quel sentimento di appartenenza, di riscoperta e libertà suscitato da una andatura media di quindici chilometri all'ora (non tanto veloci, ma nemmeno tanto lenti). “Riconoscere il paesaggio vuol dire sentirne la possibile assenza, la probabile mancanza. Solo a quel punto il paesaggio, come peculiare immaginazione del mondo, risuona in noi. Ci accorgiamo a quel punto che il paesaggio è il nostro spazio di vita”<sup>2</sup>.

È dunque il paesaggio quel quid che nel viaggio in bicicletta ci muove, ci fa spingere sui pedali e ci fa apprezzare il percorso, non solo e non tanto per raggiungere una meta, ma per come ci arriviamo, per ciò che percepiamo nel raggiungerla, gustando l'infinita cangiante gamma di cose, tracce, indizi ed esperienze che la precedono, tutto quello che sta in mezzo fra partenza e arrivo, e che vediamo e viviamo grazie a quella “lenta velocità”, o “veloce lentezza”, e che diventa il vero motivo del muoverci.

<sup>1</sup> Emilio Rigatti, *Minima pedalia*, Ediciclo, Portogruaro (Ve) 2004, pag.25.

<sup>2</sup> Ugo Morelli, *Esercizi di pensiero del finito* in “Lettera Internazionale”, sul paesaggio” n.° 105, 2010.



Ciclovía  
della  
Ficuzza,  
Sicilia

Greenway  
degli Erei,  
Sicilia



È lo spazio che invita al movimento, ed ogni spazio è innanzitutto una forma spazio-temporale. Goethe l'aveva già sottolineato parlando dell'architettura: "Si ritiene che l'architettura in quanto arte si rivolga solo all'occhio. Al contrario, dovrebbe rivolgersi soprattutto al senso della locomozione del corpo umano – cosa alla quale raramente si presta attenzione. Danzando e muovendoci seguendo regole stabilite, proviamo una sensazione piacevole. Una persona con gli occhi bendati condotta attraverso una casa ben costruita dovrebbe provare la medesima sensazione"<sup>3</sup>.

Questa riflessione sullo spazio (dell'architettura) che invita al movimento del corpo, ci pare ancor più vera se applicata, per estensione, al paesaggio, percepito e sentito camminando - sia ad occhi aperti ... che bendati, accogliendo l'osservazione finale di Goethe - o andando in bici (ad occhi aperti!). È il paesaggio che ci invita, ci convoca al movimento; e viceversa è il movimento che ci fa desiderare il paesaggio. Paesaggio e movimento fisico-mentale (di noi stessi, del nostro corpo) sono bisogni vitali, in reciproco rimando.

E tuttavia ancor oggi non di rado permane una concezione del paesaggio appiattito ad una o al massimo a due dimensioni, come esperienza parcellizzata, stilema o cartolina ritagliata per scopi promozionali o commerciali, icona stereotipata dalla sedentarietà cui abitua la veloce onnipresente locomozione motorizzata, in primis affidata all'automobile (usando l'auto non muoviamo il nostro corpo, ma trasportiamo la sua immobilità, occhio compreso, che diventa...fisso!). Mentre al contrario il paesaggio, se lo si vuol davvero esperire, vivere, intendere, se ci si vuole connettere in modo empatico e armonico con esso, richiede che si pratichi il più possibile un corpo-a-spazio, una locomozione fisica elementare, a piedi o in bicicletta, che permetta di 'abitare' lo spazio. Così che bici e paesaggio (come camminare e paesaggio) risulti davvero un binomio inscindibile. Utilizzando per l'andare in bici quanto Rebecca Solnit dice del camminare, possiamo dire che "in se' e' l'atto volontario piu' vicino ai ritmi involontari del corpo: il respiro e il battito del cuore. Stabilisce un delicato equilibrio tra il lavorare e l'oziare, tra il fare e l'essere. E' una fatica fisica che produce nient'altro che pensieri, esperienze, arrivi. [...] è, idealmente, uno stato in cui la mente, il corpo e il mondo sono allineati come se fossero tre personaggi che finiscono per dialogare tra loro, tre note che improvvisamente formano un accordo. (Andare in bici) ci permette di essere nel nostro corpo e nel mondo senza esserne sopraffatti. Ci lascia liberi di pensare senza perderci totalmente nei pensieri."<sup>4</sup>

E il treno, e le rotaie, che compaiono nel titolo, c'entrano con la bici? Moltissimo, forse a partire dal fatto che treno, rotaie, e bici respirano in fondo quasi la stessa aria, condividono gli stessi "ingranaggi" d'origine - l'epoca e l'epica della prima età della macchina - e soprattutto perché poggiano su strade o sedimi molto simili fra loro, e in fondo determinano medesimi paesaggi. E li attraversano sì con velocità differenti, ma con "lentezze di crociera" e ritmi non del tutto dissimili. E di una cosa possiamo star certi: laddove un tempo passava un treno, laddove un binario attraversava una pianura, o seguiva una costa, o risaliva un fondovalle, aggirando un colle o un valico, o trapassando un monte o scavalcando un fiume, su quello stesso tracciato la bici può essere

3 J.W.Goethe, *Baukunst* (1785), trad. it. in *Baukunst: dal gotico al classico negli scritti di architettura*, Palermo 1994, citazione tratta da Marc Desportes, *Paesaggi in movimento*, Scheiwiller, Milano 2008, pag. 141.

4 Rebecca Solnit (2000), *Wanderlust. A History of Walking*, trad. it. *Storia del camminare*, B. Mondadori, Milano 2002, pag. 5.



Ciclovia della Ficuzza, Sicilia

accolta come erede dello stesso sedime, che sembra fatto apposta anche per lei e per lo spirito che anima chi ama con lei viaggiare.

Per una specie di naturale filiazione, alla coppia bici-paesaggio si affianca l'altra inscindibile coppia treno-paesaggio. Questi due mezzi di trasporto così differenti, la bici e il treno, fra loro imparagonabili per dimensione, potenza, velocità, modalità d'uso, uno collettivo l'altro individuale, quasi un'estensione del nostro corpo, sono più che mai accomunati oggi nel sentimento post-moderno e post-industriale del paesaggio contemporaneo, che è concepito, in quello che abbiamo chiamato 'paesaggio della mobilità dolce', come preziosa residua rete di spazi, corridoi, percorsi pubblici, beni collettivi inalienabili, forma, disegno, identità di un territorio attraversabile e percepibile a scala geografica. Paesaggio 'permeabile', 'osmotico', anche se spesso oggi è più desiderato e immaginato che realmente fruibile e fruito nella sua continuità fisica. Paesaggio fatto - oltre che di monti, fiumi, boschi, colline, pianure, cieli e orizzonti - di strade, ponti, sentieri, argini, varchi, vie di fuga, divaganti sedimi, percorribili senza quasi mai incontrare né udire né annusare un motore a scoppio. Quasi privo di scopo ci sembrerebbe l'aspetto di questi paesaggi - salutari oasi del vuoto e del silenzio - senza quella strada, quel ponte, quel sentiero, quell'argine, quel varco, quel sedime, da cui guardarli muovendoci col ritmo dei nostri passi o con quello delle nostre pedalate, avvicinandoci, entrando, e di nuovo allontanandoci.

A questo genere appartengono anche, e per l'appunto, i paesaggi italiani delle ferrovie dismesse: paesaggi dentro altri paesaggi, paesaggi di paesaggi, più che della memoria, dell'oblio o dell'assenza. Paesaggi che si immaginerebbero a bassa definizione o in dissolvenza come paleoalvei, ma in realtà mostrano inconfondibili tracce materiali e immateriali e, quasi incancellabili impronte, i segni forti impressi nelle orografie e nei suoli dalle opere d'ingegneria e dai modellamenti dei sedimi, che hanno accolto per alcuni decenni del secolo scorso quotidiani transiti di convogli sulle rotaie e sguardi dai finestrini, e che ora ci appaiono come pezzi di *land art* o di arte povera disseminati per chilometri e chilometri di strade ferrate abbandonate, che si offrono a nuovi disincantati e desideranti sguardi in movimento. Le scheletriche tracce rimaste sui sedimi (rugginose rotaie inerbite, ruderi di caselli e stazioni, ponti, massicciate, gallerie, segnaletiche, manufatti vari), ma soprattutto i sedimi ferroviari stessi, con i loro disegni e andamenti, tortuosità e rettilinei, moderate pendenze e generosi raggi di curvatura, ci restituiscono a brani, come fossili ed affioranti stratigrafie geologiche, le rappresentazioni di un'Italia spesso sconosciuta, i suoi recessi più frammentati e intimi. Percorrendo questi sedimi possiamo ritrovare quell'esperienza oggi sempre più rara e preziosa, resa possibile solo dal viaggio "lento" (a piedi o in bici), cioè la "scoperta progressiva" del paesaggio<sup>5</sup>.

Mossi da questi pensieri abbiamo voluto compiere una ricognizione delle ferrovie abbandonate recuperate all'uso ciclistico, tentando di dar conto delle loro reali attuali condizioni d'uso e credibili prospettive di sviluppo, consapevoli che l'argomento richiede una sempre maggiore attenzione e sensibilità pubblica ed una crescita culturale di

5 Marc Augeé (2003), *Les temps en ruines*, trad. it. *Rovine e macerie, il senso del tempo*, Einaudi, Torino 2004, pag.75.



Ciclovia delle Dolomiti: ex stazioni di Chiapuzza e di Vodo; tratto nei pressi di Pieve di Cadore.

interesse collettivo, proporzionato ai valori etici in gioco e alle straordinarie potenzialità di rinascita che questi brani di paesaggio spesso posseggono ed offrono proprio in virtù di questi recuperi, o a partire da essi. Lungi da banalizzazioni e da riduttivi approcci, questi recuperi appaiono imperdibili occasioni per impegni progettuali e di governo del territorio, giudiziosi, tempestivi atti riparatori non più rinviabili, buone, creative e sostenibili pratiche integrate e sinergiche, per la costruzione (o ri-costruzione, o ri-composizione) di interi sistemi di paesaggi, alla ricerca di nuovi orizzonti di senso.

“I paesaggi si costruiscono per strati di desiderio, volontà e azioni, e lottano per rimanere fra l’usura del tempo e l’impeto delle catastrofi, maggiori e minori, attraverso questa memoria che li legittima in immagini. Perciò ogni paesaggio porta impressa l’impronta di quello che lo ha preceduto e lascia per il futuro i segni delle culture che lo hanno attraversato, o se ne sono appropriate. In qualche maniera ogni progetto risponde ad una struttura spaziale anteriore che ‘si aggira’, e che prevedibilmente si comporta con autonomia propria, con capacità di reazione limitata.”<sup>6</sup>

Giusto dunque “cercare di definire un’ ‘infrastruttura leggera’ ricavata non da atti esibizionistici e spettacolari ma da una rigenerazione di opere che, seppure abbandonate, hanno trovato diverse forme e ragioni di permanenza e di identità riuscendo a vincere la violenza delle trasformazioni territoriali degli ultimi trent’anni.”<sup>7</sup>

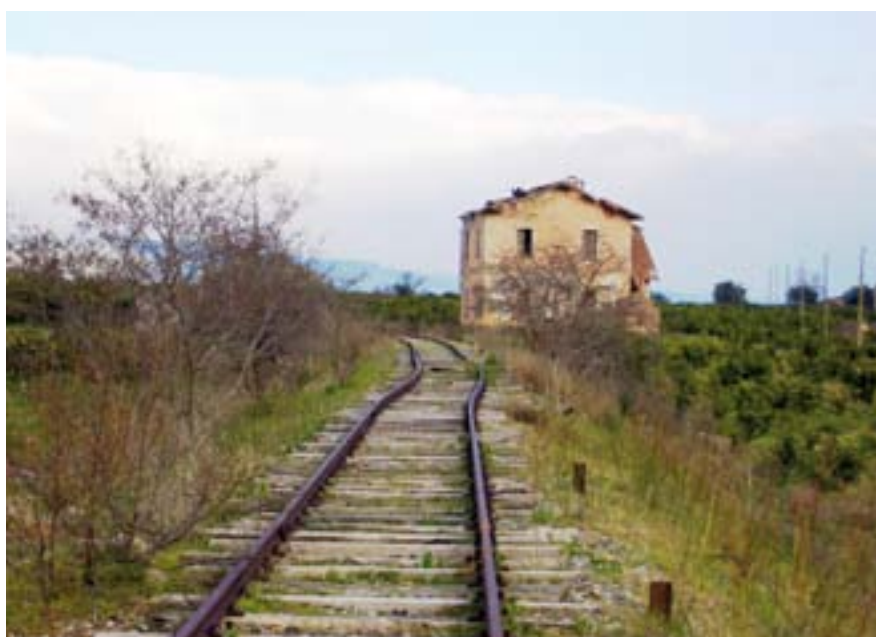
La qualità di un recupero ciclabile di una ferrovia abbandonata è da ricercare attraverso una nuova attenzione al paesaggio e in generale ai valori dell’esistente e della memoria, attraverso lo sviluppo di un’idea di progetto costruito a partire dal discorso con il contesto, concepito come sua modificazione piuttosto che come radicale alternativa. Un’occasione non di museificazione del territorio e del paesaggio, ma di riequilibrio territoriale, attraverso una coerente, interconnessa moderna rete di mobilità dolce, servizi e infrastrutture, che sia essa stessa motivo di re-interpretazione e cura del paesaggio, non come semplice contorno della sostanza, ma come sostanza stessa della vita presente e futura. Si tratta di regole semplici, ma impegnative. Il nuovo disegno (perché di questo anche si tratta, cioè di qualità degli interventi, da perseguire applicando i saperi dell’architettura del paesaggio) deve misurarsi con il contesto storico e geografico nei suoi aspetti strutturali. Sarà proprio la scoperta di tali aspetti strutturali a rivelare l’ignoto, che sovente è il modo di essere del permanente<sup>8</sup>.

Anche per i recuperi delle ex ferrovie all’uso ciclistico concentriamo dunque la nostra attenzione al disegno del suolo e in generale degli spazi aperti, per conservarli pubblici e collettivi, accessibili, percorribili, continui, attraenti, desiderabili, affinché siano frequentati e goduti nel tempo a piedi e in bici. Emerge così, più che mai, la necessità di un lavoro sobrio, da affiancare alle altre discipline del territorio con “scientificità” e delicatezza poetica, che non è mai obiettivo scontato.

6 Rosa Barba y Casanovas, (1995, in “Geometria”), *Il progetto di paesaggio: argomenti, pratiche e lavori*, in “Ri-Vista”, Università degli Studi di Firenze, anno 4°, n.°5, 2006.

7 Marco Navarra, *Parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina*, cfr. articolo nella presente pubblicazione.

8 Cfr. Vittorio Gregotti e Stefano Boeri, *I territori abbandonati*, “Rassegna” anno XII n.42, 1990, pag 5 e segg.



Sopra: la ex ferrovia Motta-S. Anastasia-Regalbuto, in Sicilia.  
Nella pagina a fianco: viadotto lungo la via verde del Carrilet, Girona, Spagna

# Ferrovie dismesse e greenways: un binomio internazionale

Roberto Rovelli e Giulio Senes \*



La ferrovia è un mezzo di trasporto molto importante per il presente e il futuro, che ha alle spalle un ricco passato. Per decenni, soprattutto nella seconda metà dell'ottocento e all'inizio del novecento, la strada ferrata ha favorito lo sviluppo economico di molte regioni, condizionandone l'organizzazione territoriale e i dinamismi di crescita economica.

È servita ad avvicinare le città fra loro e a facilitare la mobilità dei loro abitanti, a rendere accessibili le zone rurali e a trasportare le merci, dando un significativo contributo al progresso della nostra civiltà.

Nel secondo dopoguerra, però, la situazione è cambiata: lo sviluppo dell'industria automobilistica ha portato alla creazione di un'imponente rete stradale, attribuendo sempre più al trasporto su gomma il ruolo di mezzo prioritario negli spostamenti delle persone e delle merci. Basti pensare che nel 1970 le ferrovie trasportavano il 21% delle merci movimentate nei 15 paesi membri dell'Unione Europea prima dell'allargamento ad est, mentre nel 2000 tale quota era scesa all'8,1%; nel frattempo la percentuale di merci trasportate su strada era salita dal 30,8% al 43,8% (Commissione Europea, 2001). Tale evoluzione verso modalità di trasporto all'epoca ritenute più efficienti ha portato alla dismissione, un po' in tutti i paesi industrializzati, di decine di migliaia di chilometri di linee ferroviarie, a cui negli ultimi decenni si sono aggiunti molti tratti di linee ancora attive, abbandonati in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato per migliorarne l'efficienza e la competitività.

\* Associazione Italiana Greenways – European Greenways Association;  
Giulio Senes è ricercatore presso la Facoltà di Agraria dell'Università di Milano



Tali tracciati, nella gran parte dei casi ancora facilmente riconoscibili e in stato di abbandono, possono costituire l'infrastruttura per la realizzazione di percorsi verdi dedicati alla circolazione di pedoni, ciclisti, pattinatori, escursionisti a cavallo e persone diversamente abili, favorendo lo sviluppo sul territorio di un sistema di greenways in grado di contribuire a soddisfare il desiderio, espresso da una quota sempre crescente della popolazione, di avere a disposizione maggiori spazi verdi per passeggiare e stare all'aria aperta.

Il termine *greenways* (letteralmente vie verdi), introdotto nel 1959 negli Stati Uniti d'America da William H. Whyte, e che nei decenni successivi ha dato vita ad un vero e proprio 'movimento' sbarcato anche in Europa, sta ad indicare "un sistema di percorsi dedicati ad una circolazione dolce e non motorizzata, in grado di connettere le popolazioni con 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). La dichiarazione di Lille, sottoscritta dalle principali associazioni europee che operavano sulla tematica nel settembre del 2000, precisa che le greenways "devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di diverse tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways" (European Greenways Association, 2001).

Si pone, dunque, l'accento sulla fruizione da parte dell'uomo (a differenza degli USA dove il termine *greenway* è utilizzato in senso più ampio per indicare anche percorsi non accessibili all'uomo) e si identificano le greenways con i singoli percorsi. Tali percorsi, per poter essere definiti greenways, devono, da una parte, essere fisicamente separati dalla rete stradale ordinaria, dall'altra consentire una circolazione 'dolce' (legata ad esempio alle pendenze limitate) e un'ampia accessibilità per gli utenti (con diverse caratteristiche e abilità).

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, consentendo, nel contempo, di riutilizzarli per la circolazione delle persone.

Negli Stati Uniti d'America all'inizio del '900 erano in esercizio oltre 430.000 km di strade ferrate. Nei decenni successivi il cambiamento del quadro politico ed economico e la concorrenza di nuovi mezzi di trasporto hanno dato inizio ai processi di dismissione, che hanno portato nel secolo scorso all'abbandono di oltre 240.000 km di linee ferroviarie, di cui la metà negli anni '80, dopo che l'Interstate Commerce Commission<sup>1</sup>, con lo Staggers Rail Act, ha rimosso i vincoli che obbligavano le compagnie ferroviarie a mantenere in esercizio anche linee con pesanti deficit.

Il movimento volto alla conversione delle linee ferroviarie abbandonate in percorsi verdi (*rail-trails*, secondo la terminologia americana) è iniziato nel Midwest nei primi anni '60. Una delle prime proposte fu fatta dalla naturalista May Theilgaard Watts che, nel 1963, con una lettera al *Chicago Tribune*, propose l'istituzione dell'Illinois Prairie Path lungo il tracciato di una linea dismessa. Tale percorso venne inaugurato nel 1966, un anno dopo l'apertura 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. Quando venne isti-

<sup>1</sup> L'Interstate Commerce Commission era l'organo di controllo federale sulle ferrovie, sostituito nel 1995 dal Surface Transportation Board (STB).

tuita la RTC negli Stati Uniti vi erano meno di 100 rail-trails: nel 2010 il loro numero è salito a 1.631, con un'estensione di 19.578 miglia (31.508 km), e attualmente altri 724 rail-trails (per una lunghezza di 8.676 miglia) sono in fase di progetto (Rails to trails conservancy, 2010). Tredici percorsi hanno una lunghezza superiore a 100 miglia (tab. 1). Secondo le stime della Rails-to-Trails Conservancy, i rail-trails sono utilizzati ogni anno da oltre 100 milioni di utenti.

Tabella 1 – Rail-trails americani con una lunghezza pari o superiore a 100 miglia (161 km)

Nome del percorso	Stato	miglia
Katy Trail State Park	Missouri	225
Great Allegheny Passage	Pennsylvania e Maryland	150
Soo Line Trail – Northern Route	Minnesota	148
Milwaukee Road Corridor (John Wayne Pioneer Trail)	Washington	145
Remsen-Lake Placid Travel Corridor	New York	119
Flint Hills Nature Trail	Kansas	117
Soo Line Trail – Southern Route	Minnesota	114
George S. Mickelson Trail	South Dakota	110
Paul Bunyan State Trail	Minnesota	110
Blue Ox Trail (Voyageur Trail)	Minnesota	107
Wild Rivers State Trail	Wisconsin	104
State Line Trail	Michigan	102
OC&E Woods Line State Trail	Oregon	100

Negli Stati Uniti d'America il recupero come percorsi verdi delle linee ferroviarie abbandonate è stato favorito da una particolare norma legislativa, il "railbanking", introdotta nel 1983 con gli emendamenti al National Trail System Act<sup>2</sup>, con l'obiettivo di mantenere l'integrità del sistema ferroviario nazionale in vista di un possibile futuro riutilizzo per funzioni di trasporto, permettendo la temporanea conversione delle linee non più in esercizio in percorsi dedicati ad utenti non motorizzati.

Tipicamente negli USA la proprietà del sedime di una linea ferroviaria è di tipo 'misto' (in parte della compagnia ferroviaria, in parte dei proprietari dei terreni adiacenti su cui grava una servitù e in parte pubblica) e quindi, normalmente, dopo l'abbandono, la sede ferroviaria viene frazionata in tante porzioni, con diversi proprietari.

Con il *railbanking* un'organizzazione pubblica o privata che intende recuperare una linea dismessa come percorso dedicato ad utenti non motorizzati (rail-trail) può, prima che il Surface Transportation Board (STB) autorizzi l'abbandono della linea, stipulare un accordo con la compagnia ferroviaria per acquisire il diritto di utilizzare il sedime per i propri scopi.

Il *railbanking* non costituisce uno strumento per acquisire a titolo gratuito la proprietà del sedime, in quanto generalmente le compagnie ferroviarie chiedono un equo compenso per i tratti di linea di loro proprietà, ma impedisce la frammentazione del sedime. Inoltre, gli enti promotori dei percorsi verdi hanno il vantaggio di poter acquisire l'intero tracciato trattando solo con la società ferroviaria e non devono pagare quelle porzioni di linea che la compagnia utilizzava in regime di servitù o concessioni governative, in quanto non di sua proprietà.

<sup>2</sup> Il National Trail System Act, emanato dal Congresso il 2 ottobre del 1968, istituisce una rete di percorsi ricreativi, scenici e storici al fine di rispondere alla crescente domanda di verde sociale, con il fine di garantire la tutela dell'ambiente in cui i percorsi vengono realizzati. Le norme relative al *railbanking* sono contenute nella sezione 8 (d).

Dall'istituzione del *railbanking* nel 1983 ad oggi, negli Stati Uniti sono state *railbanked* 301 linee non più utilizzate, per un totale di circa 8.100 km, di cui oltre la metà sono già state convertite in rail-trails e altri 1.800 km sono in via di 'recupero' (Rails-to-Trails Conservancy, 2009). La dimostrazione migliore dell'efficacia del *railbanking* sta nel fatto che, a causa del repentino incremento nel nuovo millennio del trasporto su ferro delle merci, alcuni tratti di linee *railbanked* (in Ohio, Missouri e Iowa) sono stati riscattati dalle compagnie ferroviarie e sono tornati a svolgere la loro originaria funzione.

Negli anni '80 e '90 del secolo scorso, l'idea di recuperare i vecchi tracciati ferroviari abbandonati come greenways approdò anche in Europa, supportata dai numerosi vantaggi che essi offrono a tal fine. Le linee ferroviarie, infatti, hanno pendenze regolari e modeste (non superiori, per le linee ad aderenza naturale, al 35-40 ‰), permettendo di realizzare percorsi verdi ideali per la 'circolazione dolce' di molte categorie di utenti: pedoni di ogni età, ciclisti (anche fisicamente non preparati), persone con mobilità ridotta, ecc. Inoltre corrono quasi totalmente in sede propria, con pochi punti di intersezione con la rete stradale, consentendo di creare percorsi sicuri, completamente o quasi separati dalla circolazione stradale.

Le ferrovie, ad eccezione delle linee ad uso privato quali i raccordi industriali e le ferrovie minerarie, sono generalmente di proprietà dello Stato o comunque soggette a un controllo pubblico e presentano caratteristiche costruttive che ne semplificano la conversione in greenways. La sede ferroviaria, anche nel caso di linee a binario unico, ha una larghezza sufficiente per ospitare un percorso multifunzionale largo 2,5-3 m, utilizzabile da diverse categorie di utenti in condizioni di sicurezza, con minimi rischi di conflitti tra i vari utilizzatori. Sottofondo, opere di drenaggio, ponti e gallerie sono già esistenti e possono essere riutilizzati per la realizzazione dei percorsi verdi, con considerevoli vantaggi economici.

Le caratteristiche planimetriche delle ferrovie, caratterizzate da lunghi tratti rettilinei e curve ad ampio raggio, garantiscono un'ampia visibilità sul percorso. I segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze evocano il passato di queste vie verdi, aggiungendo fascino e animazione alle escursioni. Inoltre, i ponti offrono in genere delle belle vedute sul paesaggio circostante e, aspetto ancora più importante, limitano i punti di intersezione con la rete stradale. Le stazioni, invece, possono essere riutilizzate per allestire bar, ristoranti, hotel, ostelli, centri di noleggio attrezzature, musei, ecc. Questi servizi sono indispensabili per gli utenti dei percorsi verdi e, nello stesso tempo, permettono alle stazioni "di tornare a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio" (G. Perrin, 1993).

Le linee ferroviarie abbandonate ospitano spesso un ricco patrimonio naturale. Le massicciate attirano una flora e una fauna strettamente legata agli ambienti secchi. All'opposto, i fossi di drenaggio ospitano animali e piante acquatiche, mentre le trincee e le opere d'arte accolgono una flora e una fauna tipiche delle pareti rocciose. Questa ricchezza naturalistica può rendere più piacevole l'utilizzo dei percorsi verdi e, inoltre, la vegetazione presente lungo le scarpate dei rilevati e delle trincee è spesso in grado di offrire ombra ai passanti.

Le linee ferroviarie attraversano diversi paesaggi, passando attraverso le campagne, le valli, le zone umide, le zone residenziali, le foreste, le zone industriali e costeggiando le rive dei fiumi e dei laghi, e offrono spesso accesso a porzioni di territorio altrimenti non raggiungibili, consentendo di 'esplorare' e conoscere nuovi ambienti e offrendo nuove vedute del paesaggio circostante.

Il recupero delle vecchie linee ferroviarie può favorire lo sviluppo di sistemi di trasporto intermodali. Spesso, infatti, le stazioni iniziali e finali di una linea abbandonata sono in comune con quelle di linee ferroviarie attive, così come molte linee dismesse

sono state sostituite da altri servizi di trasporto pubblico che spesso collegano ancora le principali stazioni della vecchia ferrovia. Ciò offre agli utenti della greenway la possibilità di raggiungerla attraverso l'uso di mezzi pubblici e, nel contempo, consente alle popolazioni locali di utilizzare il percorso verde come via di accesso ad altre forme di trasporto pubblico.

Non va dimenticato, infine, che la conversione delle linee dismesse in greenways consente di preservare l'integrità dei loro tracciati per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, cosa che si è verificata in alcuni casi anche in Italia. La Merano-Malles Venosta, la Casalecchio-Vignola, la Foggia-Lucera, la Siena-Buonconvento, la Firenze-Borgo San Lorenzo, la Mercato San Severino-Salerno sono solo alcuni esempi di linee abbandonate nel nostro paese, che dopo anche molti decenni sono state ripristinate e riattivate per l'esercizio ferroviario.

Dopo le prime realizzazioni sporadiche, frutto dell'iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili, in diversi paesi europei sono stati avviati progetti organici per il recupero dei tracciati ferroviari dismessi come greenways, coordinati da enti pubblici o privati di livello nazionale o regionale. In molti casi sono stati conati anche dei termini specifici per identificare questa tipologia particolare di percorsi, che spesso ne richiama l'origine: così in Gran Bretagna li chiamano *railway paths*, negli Stati Uniti *rail-trails*, in Francia e in Belgio *chemins du rail*, in Spagna *vías verdes*. In tutti i casi si tratta di percorsi verdi pubblici, multi-funzionali, adatti per molti tipi di utenti (a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini, ecc.), destinati sia a funzioni ludiche e ricreative sia alla mobilità quotidiana casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi.

In Belgio, nel secondo dopoguerra circa 1.600 km di linee ferroviarie a scartamento normale e quasi 5.000 km di linee tranviarie a scartamento ridotto sono stati dismessi. Verso la fine degli anni '70, il Ministero dei Lavori Pubblici realizzò i primi progetti di recupero come percorsi verdi (linea 142 tra Huppaye e Hoegarden, linea 156 tra Doische e Hermenton, linea 163A tra Ste-Cecile e Muno), affidandone la manutenzione ai Comuni e alle associazioni locali.

Nelle Fiandre, all'attività nazionale si affiancò quella delle Province, delle Città e dei Comuni, che acquistarono o presero in affitto le sedi ferroviarie delle linee dismesse dalla SNCB (Société Nationale des Chemins de fer Belge), la compagnia ferroviaria nazionale, e costruirono decine di chilometri di percorsi ciclo-pedonali.

Al contrario, in Vallonia le iniziative rimasero isolate fino all'inizio degli anni '90, quando, sotto l'impulso del ministro Lebrun della Direction de l'Aménagement du Territoire et du Ministère de l'Équipement et des Transports, 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'. Per la realizzazione di tale progetto, nel 1997, dopo anni di negoziati, la Regione Vallonia ha siglato un accordo con la SNCB che prevede la concessione in enfiteusi delle 80 linee dismesse per 99 anni, con un canone per metro lineare variabile da linea a linea, in funzione della sua lunghezza, della data di abbandono e dei lavori di sistemazione attualmente in corso, partendo da un valore base di 1.500-5.000 €/km, in relazione al numero delle opere d'arte presenti.

In Spagna, un inventario condotto nel 1992 ha rilevato 98 linee non utilizzate di proprietà pubblica (per complessivi 5.764 km), con 954 stazioni, 501 gallerie e 1.070 ponti, a cui si aggiungono 89 vecchie ferrovie appartenenti a compagnie private e usate come raccordi per miniere e industrie aventi un'estensione di 1.920 km. Nel 1993, per opera dell'ex Ministero dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente (oggi Ministero dell'Ambiente), è stato avviato un programma, chiamato *Vías verdes*, che mira a sviluppare una rete di percorsi riservati al traffico non motorizzato recuperando proprio le linee ferroviarie dismesse. Tale programma è coordinato dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles in collaborazione con le due compagnie



La prima ecopista portoghese, tra Valenca e Moncao, inaugurata nel 2004: vista lungo il Rio Minho, che fa da confine tra Portogallo e Spagna.

ferroviarie nazionali, la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) e le Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), proprietarie degli ex sedimi. Nel 2009, dieci anni dopo l'avvio del programma, il bilancio è molto positivo. Oltre 1.700 km di linee ferroviarie in disuso (70 percorsi) sono state convertite in greenways (Fundacion de los Ferrocarriles Españoles, 2010), con un investimento di oltre 70 milioni di euro, recuperando nel contempo anche gli ex fabbricati ferroviari per l'installazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle Vías Verdes.

In Portogallo negli anni '80 la razionalizzazione del trasporto su ferro determinò la chiusura di oltre 700 km di linee ferroviarie, soprattutto nelle Regioni settentrionali e meridionali del paese. Tale patrimonio pubblico abbandonato fu affidato alla REFER (la compagnia ferroviaria nazionale), che all'inizio del nuovo millennio ha avviato un programma di valorizzazione come *ecopistas*, concedendo (dietro pagamento di un canone annuo simbolico di 250 €/km) l'uso degli ex sedimi per un periodo di 25 anni agli enti locali, che si impegnano a convertirli in percorsi dedicati ad utenti non motorizzati, con il parallelo riutilizzo delle strutture di servizio (stazioni, caselli, ecc.) per la creazione di servizi utili alla società e, in particolare, alle popolazioni locali.

Alla fine degli anni '90, le iniziative nazionali di recupero del patrimonio ferroviario dismesso come percorsi verdi hanno trovato ulteriore impulso con la costituzione della European Greenways Association, che ha conferito unitarietà alle diverse iniziative (rendendole parte di un grande movimento internazionale) e, grazie ai finanziamenti del programma comunitario INTERREG, ha promosso in due fasi successive la pianificazione di una rete verde europea (REVER) nell'Europa Occidentale, in grado di collegare ed unire i percorsi realizzati e in via di realizzazione nei diversi paesi.

In Italia, la situazione non è molto differente da quella di molti altri stati europei e anche nel nostro paese ci sono migliaia di chilometri di tracciati ferroviari non più utilizzati.

Dopo l'inaugurazione della prima ferrovia, il 3 ottobre 1839, tra Napoli e Portici nel Regno delle Due Sicilie, e le alterne vicende che caratterizzarono i diversi stati che occupavano il territorio italiano prima della costituzione del Regno d'Italia in tema di trasporto ferroviario, nella seconda metà dell'ottocento lo sviluppo delle strade ferrate subì una forte accelerazione in tutto il paese. All'inizio del 1906, pochi mesi dopo la costituzione dell'Amministrazione Autonoma per l'esercizio di Stato delle ferrovie

non concesse ad imprese private” (la cui sigla fu ed è rimasta fino ad oggi “F.S.”), in Italia si contavano già 16.000 km di linee ferroviarie (Crispo, 1940).

La diffusione delle strade ferrate proseguì ancora durante il periodo fascista, con l'apertura di nuove linee minori e l'ammodernamento e l'elettrificazione delle linee principali (nel 1939 vi erano 5.130 km di linee alimentate a corrente continua o alternata) (Crispo, 1940), ma contemporaneamente andava crescendo la concorrenza del trasporto su gomma, che nel 1932-1933 spostava già il 13% delle merci. Così iniziarono anche le prime chiusure, che fino alla fine degli anni '20 avevano interessato solo poche linee di breve lunghezza, ma che nel secondo dopoguerra e negli anni '60 determinarono una significativa riduzione dell'estensione della rete ferroviaria. Vennero via via abbandonate molte linee, più o meno note, che avevano avuto un ruolo fondamentale nello sviluppo di alcune aree del paese.

Ad esse si sono aggiunti, negli ultimi due decenni, circa 800 km di tratti di linee principali abbandonati in seguito a varianti di tracciato, spesso realizzate in concomitanza con il raddoppio del binario (quali, ad esempio, il tratto Tricesimo-Tarvisio della Udine-Tarvisio, il tratto Messina-Novara Montalbano Fornari della Messina-Palermo, il tratto Cardano-Ponte Gardena della Verona-Brennero), tutt'oggi in continuo aumento.

Come conseguenza di tali vicende, oggi in Italia vi sono circa 6.400 km di tracciati ferroviari non più utilizzati, che giacciono spesso abbandonati o utilizzati come strade campestri, quando non sono scomparsi o stati convertiti in strade per il traffico automobilistico. Un patrimonio importante, fatto di sedimi continui che si snodano nel territorio e collegano città, borghi e villaggi rurali, di opere d'arte (ponti, viadotti, gallerie), di stazioni e di caselli. Un patrimonio da tutelare e salvaguardare, 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 greenway per la riscoperta e la valorizzazione del territorio o ripristinando il servizio ferroviario, magari con connotati diversi e più legati ad una fruizione ambientale e turistica dei luoghi.

I primi interventi di recupero come percorsi per il traffico 'lento' furono realizzati negli anni '90 ed oggi, in seguito alla maggiore sensibilità emersa negli ultimi anni, si contano un discreto numero di percorsi realizzati anche nel nostro paese, come ci illustra nel dettaglio questa pubblicazione. Tuttavia, al contrario di quanto avvenuto in altri paesi, manca ancora una visione d'insieme e non esiste un programma organico a livello nazionale.

Un tentativo in tal senso è stato fatto a livello regionale per la Sicilia, con il progetto Greenways di Sicilia, nell'ambito del quale è stato elaborato un piano di recupero di dieci tratti di linee ferroviarie dismesse come percorsi verdi, per complessivi 480 km circa, la cui realizzazione è stata recentemente avviata (con i primi 4 percorsi) nell'ambito del Programma Operativo Regionale 2007-2013.

La causa principale dei limitati interventi di recupero finora registrati nel nostro paese, oltre alla generale carenza di fonti di finanziamento, è probabilmente da imputare alla difficoltà di acquisizione degli ex sedimi o del diritto di utilizzarli per tali scopi, determinata dalla assenza di un unico interlocutore e dal mancato coinvolgimento



Ex stazione di Codevilla, sulla ferrovia abbandonata Voghera-Varzi, Lombardia.

A destra la ex stazione di Ficuzza, recuperata come agriturismo, sulla ex ferrovia Palermo-San Carlo, Sicilia





Carta delle linee ferroviarie italiane non in esercizio e sottoutilizzate (AIG 2009).

diretto degli enti proprietari dei tracciati in un progetto nazionale di valorizzazione, al contrario di quanto avvenuto in altre esperienze europee.

Al riguardo, la successione di leggi e decreti che ha interessato la materia ferroviaria nel XX secolo, ha determinato in linea generale una sostanziale differenza tra le linee in passato gestite dalle FS e quelle in concessione a imprese private.

Nel primo caso, con la L. 210/85 (istitutiva dell'Ente Ferrovie dello Stato, che ha sostituito la precedente Azienda Autonoma), gli immobili, le opere e gli impianti sia delle linee in esercizio che di quelle già dismesse sono stati trasferiti dallo Stato al nuovo soggetto che, una volta soppressa una linea, ne ha la piena disponibilità e può liberamente alienarli. Questa tendenza ha acquisito particolare rilevanza soprattutto negli ultimi anni, dopo che il gruppo FS è divenuto una SpA, così che gli enti che vogliono recuperare come greenways i tracciati ferroviari abbandonati si trovano spesso a dover acquistare a prezzo di mercato gli ex sedimi.

Per le linee in concessione a privati, invece, con il D.Lgs. n. 422/97 e i successivi accordi di programma, i beni, gli impianti e l'infrastruttura delle linee in esercizio e di buona parte di quelle dismesse sono stati trasferiti alle Regioni, che in molti casi si sono rese disponibili a concedere l'uso degli ex tracciati agli enti locali che volevano recuperarli come percorsi verdi dietro pagamento di un canone annuo.

Quest'ultima soluzione può in alcuni casi aver favorito il recupero dei vecchi trac-



Piano delle Greenways di Sicilia (AIG 2005).

ciati ferroviari, ma in generale in Italia il problema della proprietà del sedime resta rilevante e condiziona la realizzazione di molti progetti. Per superare tale ostacolo, è essenziale individuare strumenti che, sull'esempio del *railbanking* americano o degli accordi stipulati in Belgio e Portogallo, possano favorire gli interventi di recupero come greenways, ed elaborare un progetto unitario di valorizzazione a livello nazionale, che definisca 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 (stazioni e caselli) con 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 possono contribuire a creare nuova occupazione e a valorizzare le tipicità, i paesaggi, le tradizioni, i valori storici e culturali locali.

#### Bibliografia

- Crispo A., *Le ferrovie italiane. Storia politica ed economica*, Giuffrè, Milano 1940.
- European Greenways Association, *The European Greenways Good Practice Guide*, Lussemburgo 2000.
- Fabos J., Ahern J. (Editors), *Greenways. The Beginning of an International Movement*, Elsevier, Amsterdam (NL) 1995.
- Perrin G., *Chemins de Traverses*, Bietlot, Bruxelles (B) 1993.
- Rails to Trails Conservancy, Secrets of Successful Rail-Trails – An acquisition and Organizing Manual for Converting Rails into Trails*, Washington D.C. (USA) 1993.
- Rfi, *La problematica relativa ai procedimenti di definitiva dismissione delle linee ferroviarie*, Rapporto interno, Roma 2002.
- Rfi, Isfor, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma 2004.
- Rovelli R., *Il recupero delle linee ferroviarie dismesse per lo sviluppo del territorio rurale*, Tesi di Dottorato, Milano 2004.
- Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., *Ferrovie dismesse e greenways. Il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione dei percorsi verdi*, Quaderno n. 1, Associazione Italiana Greenways, Milano 2004.
- Rovelli R., Senes G., Toccolini, *Greenways di Sicilia. Il progetto di recupero delle ferrovie dismesse: una risorsa del passato per lo sviluppo futuro*, Quaderno n. 2, Associazione Italiana Greenways, Milano 2006.
- Toccolini A., Fumagalli F., Senes G., *Progettare i percorsi verdi. Manuale per la realizzazione di greenways*, Maggioli Editore, Rimini 2004.





Museo ferroviario all'aperto presso la ex stazione di Pronsfeld, sulla Eifel-Ardennen-Radweg (Land Renania-Palatinato)

# Ex ferrovie recuperate all'uso ciclistico in Europa

Achim Bartoschek \*



È un'esperienza davvero unica pedalare su un vecchio tracciato ferroviario: si incontrano pendenze dolci e curve ad ampio raggio, massicciate e viadotti dai quali ammirare il panorama circostante, tratti ombreggiati e gallerie. E poi, come ricompensa, si può sostare in una vecchia stazione ristrutturata e piena di nuova vita, che ora ospita un ristorante e talvolta anche una locanda per la notte. Ciò che pochi decenni fa è iniziato con singoli progetti visionari di piste ciclabili e itinerari pedonali è diventato un vero e proprio boom in Europa, che risponde alla crescente esigenza di ricreazione attiva e in seno alla natura. Una vasta offerta di attraenti percorsi, spesso lontani dal traffico motorizzato, è messa a disposizione di escursionisti, pattinatori, ciclisti di tutte le età, e soprattutto di famiglie con bambini e persone anziane o disabili. Su alcuni percorsi di lunghezza adeguata, inoltre, anche i ciclisti più sportivi e allenati possono divertirsi. Le ferrovie dismesse, con i loro tracciati lineari e pendenze modeste, offrono condizioni ideali per il tempo libero. Oltre a ciò, sono anche una grande opportunità per onorare il lavoro e non dimenticare il sapere di chi nel passato ha costruito le ferrovie. Con la loro riconversione, queste opere di ingegneria possono essere utilizzate in modo durevole, e continuare a vivere nel tempo anche dopo la cessazione della loro destinazione originaria. In queste pagine si prenderà in esame la storia delle ferrovie dismesse europee riconvertite in percorsi ciclopedonali, nel contesto delle reti ciclabili nazionali, e si esamineranno anche le particolarità dei singoli paesi.

\* Vive e lavora in Germania. Da dieci anni raccoglie informazioni sulle ex ferrovie trasformate in percorsi ciclabili o per il tempo libero in Germania, Europa e oltreoceano. L'esito della sue ricerche è su [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de). Il suo intervento è stato tradotto dal tedesco da Doretta Vicini.



Da sinistra a destra, immagini del Land Renania-Palatinato: chilometraggio e vagone dismesso presso la stazione di Pfalzfeld lungo la Schinderhannes-Radweg; Ruwer-Hochwald-Radweg presso Hermeskeil; inaugurazione della Eifel-Ardennen-Radweg a Pronsfeld.

## Estensione dei tracciati ferroviari europei convertiti in percorsi ciclabili

Nella maggior parte dei casi non è facile calcolare con esattezza il numero e l'estensione complessiva dei percorsi ciclabili ricavati da ex ferrovie nei singoli paesi. Ciò dipende prima di tutto dal fatto che nella denominazione "vie verdi" sono incluse, oltre alle ex ferrovie, anche strade di alaggio e alzaie lungo i corsi d'acqua. Per cui, tranne in poche eccezioni, non si può attingere a statistiche nazionali. Inoltre nella promozione turistica dei percorsi ciclabili sono spesso tralasciate le informazioni sul loro precedente utilizzo come linee ferroviarie, pertanto, se in certi punti è facile riconoscere la loro origine di strade ferrate, in altri solo una ricerca accurata sul posto consente di individuare il sedime ferroviario.

Negli Stati Uniti l'associazione Rails-to-Trails Conservancy (RTC), grazie al lavoro e all'impegno che dura da oltre 24 anni, ha pubblicato una statistica nazionale divisa per stati, che individua 1.683 *rail-trail* per una estensione totale di 31.980 km, conteggiando solo i tratti di ferrovie dismesse (settembre 2010).

Seguendo questo modello, si è cercato di stimare il numero delle ferrovie dismesse trasformate in piste ciclo-pedonali in Europa (vedi tabella 1). Si è arrivati così a un totale di 1.247 piste in 19 stati (gennaio 2011). Lunghezza e standard dei percorsi variano enormemente. Si va dai brevi tratti urbani su vecchi raccordi industriali alla pista ciclopedonale asfaltata di 85 km che attraversa sconfinata zone boschive. I percorsi al confine tra due paesi sono stati attribuiti al paese che ne aveva la porzione maggiore. La lunghezza complessiva di circa 14.450 km è un dato stimato per difetto perché non in tutti i paesi il censimento è stato fatto in modo sistematico e la cifra è destinata a salire nei prossimi anni. È quindi verosimile che la lunghezza totale dovrebbe avvicinarsi a 15.000-16.000 km per l'intera Europa.

Nonostante siano cifre considerevoli che potranno stupire anche chi si occupa di piste ciclabili, rappresentano solo una parte relativamente piccola delle ferrovie dismesse esistenti. Anche in questo caso dobbiamo affidarci a una stima e la percentuale dovrebbe aggirarsi tra il 10 e il 25% della lunghezza complessiva delle ferrovie dismesse, con variazioni verso il basso (in Svizzera sotto il 10%) e verso l'alto (in Lussemburgo sopra il 40%). Molti tracciati, una volta tolti i binari, sono stati abbandonati e la natura ha fatto il suo corso, rendendoli irriconoscibili. Alcuni sono stati completamente cancellati da nuove costruzioni e nuove strade. Altri binari, non più in uso regolare per treni passeggeri o merci, vengono percorsi oggi da drisine ferroviarie<sup>1</sup> (in Germania sono circa 350 km, di cui molti tratti però sono ancora formalmente conteggiati nel patrimonio delle ferrovie) oppure sono stati musealizzati o hanno una destinazione mista.

<sup>1</sup> drisina ferroviaria: mezzo ferroviario di servizio, per lo spostamento di persone o cose a fini di sorveglianza o manutenzione delle linee ferroviarie, dotato di almeno quattro ruote e con propulsione meccanica, elettrica o a combustione interna (ad es. benzina o diesel). In Germania soprattutto, ma anche negli Stati Uniti e in Svezia, gruppi di appassionati usano drisine ferroviarie a pedali a scopo ricreativo su tratte ferroviarie dismesse (n.d.c.).



Da sinistra a destra: una draisina ferroviaria a pedali in uso su una tratta ferroviaria dismessa in Germania; tre immagini della Vía Verde de la Subbética e Vía Verde del Aceite, in Spagna.

Paese	Numero	km	Gallerie
Austria	17	200	18
Belgio	74	750	4
Danimarca	38	650	0
Estonia	1	50	0
Francia	110	2.400	19
Germania	533	4.000	34
Gran Bretagna	144	1.500	18
Irlanda	3	20	1
<b>Italia</b>	<b>42</b>	<b>650</b>	<b>120</b>
Lussemburgo	8	150	6
Norvegia	2	20	1
Paesi Bassi	62	250	0
Polonia	4	50	0
Portogallo	6	70	1
Repubblica Ceca	5	10	0
Slovenia	3	40	2
Spagna	79	1.900	230
Svezia	105	1.700	0
Svizzera	11	40	6
<b>Totale</b>	<b>1.247</b>	<b>14.450</b>	<b>460</b>

Tabella 1: Numero e lunghezza dei tracciati ferroviari trasformati in piste ciclopedonali in Europa (stima). Per l'Italia sono stati considerati solo i recuperi uguali o superiori a 5 km di lunghezza. Fonte (eccetto Italia): [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de), gennaio 2011.

### Percorsi ex ferroviari e sistemi nazionali di ciclovie

In molti paesi sono state sviluppate o sono in via di costruzione reti ciclabili di estensione nazionale, per la maggior parte costituite da una rete nazionale di base, integrata con percorsi regionali e locali. La rete ciclabile europea EuroVelo o i programmi di rete REVER NWMA e REVER MED (REseau Vert EuRopéen North West Metropolitan Area e REseau Vert EuRopéen Mediterranean area) sono costruiti sulla base di queste vie nazionali e sono inseriti in un contesto europeo.

Molte ciclabili da ex ferrovie, specialmente quelle costruite secondo gli standard più alti, sono parte integrante delle reti ciclabili nazionali o regionali. Benché la porzione di chilometri di percorsi ciclopedonali da ferrovie dismesse sia abbastanza modesta



Da sinistra a destra: due immagini del SauerlandRadrिंग bei Schmallenberg (Nordreno-Vestfalia); Falkenstein-Radweg (Baviera); un ponte sulla Wendelinus-Radweg (Saarland).

rispetto alla lunghezza totale delle piste ciclabili, non si deve sottostimare il loro significato nel sistema complessivo delle reti ciclabili. Infatti i percorsi ex ferroviari possiedono un grande valore dato da caratteristiche tipiche e facilmente individuabili, che spesso costituiscono l'elemento centrale di molti progetti di percorsi, con design particolari, ponti di grande pregio, opere d'arte moderne. Percorsi di recente costruzione, soprattutto in regioni in cui le piste ciclabili presentano una bassa percentuale di tratti lontani dal traffico, hanno avuto l'effetto di entusiasmare più persone alla bicicletta in generale e al cicloturismo in particolare. Un aspetto qualitativo importante è la loro facile percorribilità, libera da barriere. Ultimamente la costruzione di piste ciclopedonali da ferrovie dismesse sempre più tende a riconvertire interi tracciati, al contrario di quanto succedeva nel passato quando prevaleva la frammentazione e l'utilizzo di brevi tratti. Uno sviluppo interessante è rappresentato dalla tendenza attuale di raccordare tratti isolati di ferrovie riconvertite a più ampie strutture di rete. Un esempio ormai ben noto sono le *railway cycle paths* nella contea di Durham in Gran Bretagna, dove, divenuti superflui i binari per il trasporto merci con la scomparsa della produzione di acciaio, i sedimi ferroviari sono stati destinati a nuovo uso molto presto e in maniera sistematica. Altri sistemi di reti sono invece ancora abbastanza sconosciuti, come quelli nello Jutland settentrionale e centrale (Danimarca), o saranno ultimati solo nei prossimi anni, come il *Vennbahn-System* nel triangolo Belgio-Germania-Lussemburgo, o le *Panorama-Radwege* nella parte meridionale del Land Nordreno-Vestfalia in Germania.

## Relitti di strade ferrate

L'aspetto lineare delle vecchie strade ferrate è così caratteristico che si prova una sensazione molto particolare quando si percorrono in bicicletta questi tracciati. Nelle regioni montane e collinari sono stati necessari importanti lavori di movimentazione del terreno per costruire la strada ferrata. Le pendenze, grazie a terrapieni e trincee, sono state mantenute a un gradiente massimo di 3-4%, ideale per il ciclista, che può superarle senza difficoltà anche se non è particolarmente allenato.

Spesso si pedala in posizione rialzata rispetto al paesaggio circostante, il che permette di godere di splendidi scorci panoramici. Molti di questi tratti sono anche privi di intersezioni, poiché le strade, grazie ai ponti, sono state costruite o al di sopra o al di sotto della ferrovia.

Come le stazioni, anche i ponti sono tipici della regione in cui sono stati costruiti e sono particolarmente interessanti come testimonianze storico-architettoniche. Una gita in bici può così diventare un tuffo nel passato, un'occasione per conoscere la storia delle ferrovie e il loro nesso stretto con la cultura industriale. Nelle immediate vicinanze di molte ferrovie riconvertite si trovano musei ferroviari e industriali, che consentono di conoscere la storia dello sviluppo tecnologico della regione.



Da sinistra a destra: ponte sul fiume Isar, Bockerlbadn-Radweg (Baviera); Galleria Schulenburg presso Hattingen (Nordreno-Vestfalia); HOAG-Trasse, nel Bacino della Ruhr (Nordreno-Vestfalia); viadotto di Moresnet, PreRAVeL, Linea 39a (Belgio).

Molto particolare è l'esperienza offerta dalle innumerevoli gallerie, spesso illuminate, che sono inserite nei percorsi ciclabili. In Europa se ne contano quasi 460, di cui la metà si trova nella sola Spagna, e circa tre quarti del totale sono in Spagna e Italia. La galleria più lunga (1,6 km) si trova in Borgogna (Francia), sulla *Voie Verte* che da Chalone sur Saône conduce a Charnay-les-Mâcon nei pressi di Cluny.

### Stakeholder e finanziamento

Nella realizzazione di percorsi ciclabili da ferrovie dismesse possono essere coinvolte autorità e organismi diversi e anche per il loro finanziamento vi sono diversi modi di procedere. Accanto alle autorità specifiche predisposte alla costruzione di strade a livello comunale e regionale, spesso sono coinvolti anche diversi ministeri. I progetti per la costruzione di reti ciclabili nazionali, e in numerosi paesi anche per la costruzione dei percorsi ciclabili da ferrovie dismesse, sono seguiti da organizzazioni costituite specificamente per promuovere le vie verdi. L'organizzazione a ombrello che se ne occupa a livello europeo e coordina il lavoro delle altre associazioni nazionali per quanto riguarda le reti sovranazionali (REVER) è la European Greenways Association. Il grado di coordinamento raggiunto non è però omogeneo: nel contesto europeo l'area di lingua tedesca, in tema di ferrovie riconvertite in percorsi ciclopedonali, è piuttosto sottorappresentata.

Per il finanziamento, a seconda delle specificità di ogni paese, sono spesso disponibili fondi destinati alla costruzione di strade e all'urbanistica. Per progetti che coinvolgono il territorio di due o più nazioni si può attingere ai fondi europei dei programmi INTERREG. Per altri, a seconda dei casi, sono possibili cofinanziamenti attraverso altri fondi europei come EFRE, FEDER e simili.

Inoltre spesso è l'impegno e l'entusiasmo dei cittadini che dà voce alla necessità di costruire percorsi ciclopedonali recuperando ex ferrovie, e che conduce talvolta alla loro realizzazione. Due esempi significativi: solo grazie al Two Tunnels Campaign Group è stato realizzato il Two Tunnels Shared Path vicino a Bath, in Gran Bretagna; in Germania la costruzione della Wuppertaler Nordbahntrasse è da ascrivere alle iniziative della Wuppertalbewegung e.V., un movimento passato dai 12 membri fondatori ai 2.000 sostenitori di oggi. Grazie al loro lavoro, tra l'altro, il progetto ha ottenuto un finanziamento delle istituzioni locali di circa 3,3 milioni di euro in forma di donazioni.

### Indicazioni per la realizzazione di piste ciclabili da ferrovie dismesse

Visto il grande numero dei progetti realizzati, è disponibile un ricco tesoro di esperienze cui attingere per nuove iniziative di riconversione di ferrovie dismesse in



Da sinistra a destra: due immagini del Camel Trail in Cornovaglia; due immagini della Formartine and Buchan Way (Gran Bretagna); due immagini della pista Banvallsleden, il ponte sul Bolmen presso Pilsborg e un tratto della ciclabile a Vislanda (Svezia).

percorsi ciclopedonali. Per quasi tutti i problemi che si possono presentare sono state elaborate soluzioni ad hoc, documentate in una raccolta di esempi di *best practice*. Per le questioni ricorrenti in materia di punti di accesso, intersezioni, gallerie e ponti, segnaletica e dotazione turistica di base, si può fare riferimento a:

- Sustrans (Gran Bretagna), *Making ways for the Bicycle*;
- ADFC NRW e BahnflächenEntwicklungsGesellschaft (Germania): *Empfehlungen zur Planung und zum Ausbau von Alleenradwegen*;
- Rails-to-Trails Conservancy (USA): *Trail-Building Toolbox*.

### Creazione di valore aggiunto e altri benefici a livello regionale

È facile immaginare che la costruzione di piste ciclopedonali da ferrovie dismesse non manchi di produrre benefici. Per esempio in una regione in cui la bicicletta è considerata solo un mezzo di trasporto 'esotico', grazie all'apertura dei nuovi percorsi la popolazione locale scopre improvvisamente la bicicletta e inizia a usarla, e compaiono anche i primi cicloturisti.

Numerosi studi hanno cercato di quantificare questi effetti positivi e, con dei modelli, di fare proiezioni relative a progetti futuri. Uno dei primi è stato lo studio effettuato nel 2007 dall'Istituto Europeo del Turismo (ETI) dell'Università di Treviri sugli "Effetti economici regionali del cicloturismo in Renania-Palatinato", che ha preso in considerazione quattro percorsi cicloturistici, tra cui quello di circa 50 km della pista ciclabile da ferrovia dismessa Maare-Mosel-Radweg. Sulla base dei numeri e delle interviste ai frequentatori delle piste lo studio è giunto alla conclusione che i costi per la costruzione e la manutenzione dei percorsi ciclabili possono essere ammortizzati in pochi anni grazie alla ricaduta economica prodotta nella regione.

Anche le conseguenze sull'ambiente e sulla diminuzione del traffico motorizzato possono essere illustrate in cifre. Nel 2008 sulla rete ciclabile nazionale della Gran Bretagna (National Cycle Network) sono stati effettuati 386 milioni di spostamenti in bici e a piedi, di cui 96 milioni da parte di pendolari. Sono stati evitati 84 milioni di spostamenti in auto sulla rete stradale e il beneficio in salute derivato ai ciclisti ha permesso al sistema sanitario nazionale un risparmio di 270 milioni di sterline (Sustrans, *Route User Monitoring Report 2008*).

### Percorsi ciclopedonali da ferrovie dismesse nei singoli paesi europei

#### Gran Bretagna

La costruzione della rete ciclabile in Gran Bretagna è iniziata con la fondazione a Bath nel 1977 di Sustrans (Sustainable Transport, trasporto sostenibile). Il primo grande progetto, durato dal 1979 al 1986, ha riguardato l'ormai leggendario percorso



Da sinistra a destra: il percorso Winterswijk-Neede (Paesi Bassi); Falkenstein-Radweg (Baviera); un ponte della Ruhrtal-Radweg a Essen (Nordreno-Vestfalia); la galleria Hohenhainer a Freudenberg (Nordreno-Vestfalia).

Bristol&Bath Railway Path, una pista ciclabile asfaltata di 17 miglia (oltre 27 km) costruita su una ferrovia dismessa che collegava le due città. La National Cycle Network (NCN), tutta segnalata in modo uniforme, a fine 2010 ha raggiunto un'estensione di 12.600 miglia (oltre 20.000 km), e metà della popolazione vi accede con spostamenti inferiori al miglio (1,6 km). Nella rete, che a partire dal 1995 è stata finanziata in modo consistente dai proventi della lotteria nazionale, si sono potuti inserire oltre 1.000 km di ferrovie dismesse. La costruzione di ulteriori tratti è progettata in stretta collaborazione con le autorità locali. Una buona parte dei percorsi da ferrovie dismesse, identificati con un nome proprio a segnalarne lo speciale valore, sono pubblicizzati con bellissimi opuscoli e con un sistema di cartine interattive. Bisogna dire però che, in generale, il loro passato di ferrovie è spesso messo in secondo piano e viene sistematicamente messo in luce, ad esempio, solo attraverso il lavoro dell'associazione Railway Ramblers.

Già negli anni 20 e 30 del novecento circa 2.000 km di rotaie furono dismessi a causa della concorrenza di altri mezzi di trasporto, che cominciava a farsi sentire, e dell'accorpamento di alcune compagnie ferroviarie. L'estensione massima della rete ferroviaria in Gran Bretagna è stata raggiunta nel 1950 con 34.000 km di binari. Nel 1975 più di 11.000 km erano stati dismessi dal servizio, e di questi, successivamente, solo una piccola parte è stata riattivata per il servizio regolare o immessa nella rete delle *heritage railways*. Molte di queste ex ferrovie sono ora di proprietà della Railway Paths Limited, con 700 ponti, viadotti e gallerie nell'intero Regno Unito.

### Danimarca

La rete di ciclovie segnalate e strutturate a disposizione dei ciclisti è di 12.000 km, e si articola in 11 percorsi nazionali numerati da 1 a 10 (3.500 km, il numero 10 è doppio), percorsi regionali (16-99) e locali (100-999). Gran parte dei 660 km di ferrovie riconvertite in percorsi ciclopedonali è concentrata nello Jutland settentrionale e centrale, dove si trovano molti dei percorsi ciclabili più lunghi (20-70 km), i cui tratti più importanti sono inclusi anche nella rete delle ciclovie segnalate.

### Svezia

I circa 7000 km di ferrovie dismesse si trovano nel sud del paese. Il *Plan för svenska cykelrekreationsvägar* del 2001 elenca 59 percorsi ciclopedonali su tracciati ferroviari riconvertiti (823 km) e analizza ulteriori tratti che possono essere trasformati in vie ciclabili. Nel numero molto più alto riportato nella tabella 1 (105 percorsi, 1.700 km) sono compresi anche tratti brevi e isolati, ancora non collegati alla rete. Dopo la pubblicazione dello studio citato, sono stati completati ulteriori progetti di percorsi lunghi e di alta qualità come la Klarälvbananaus.

### Paesi Bassi

Nell'ottima rete nazionale di ciclovie di lunga distanza Landelijke Fietsroutes (LF), estesa su 4.500 km, cui si aggiungono le connessioni con le reti regionali di maggior





Da sinistra a destra, tre immagini in Baden-Württemberg: la vecchia stazione di Pfullingen, sede di un ristorante; Biergarten nella stazione di Birenbach; la ex stazione di Donzdorf.

interesse, si incontrano ricorrenti brevi tratti di ferrovie riconvertite, che non superano quasi mai i 5 km. Analisi dei tracciati delle ex ferrovie sono reperibili solo nell'ambito di ricerche private sulle tracce delle ferrovie scomparse.

### Belgio

Anche in Belgio, a partire dalla fine degli anni '40, sono state via via abbandonate un gran numero di ferrovie a scartamento ridotto, la cui rete (SNCV) si estendeva per 5.000 km. Ma anche molte vie ferrate a scartamento ordinario non sono scampate a questo triste destino. Per cui la rete ferroviaria belga, che negli anni '40 era la più fitta d'Europa, offre oggi grandi possibilità di riconversione. I singoli percorsi continuano ad essere identificati con lo stesso numero che avevano in passato, cosa che in Europa costituisce un esempio unico. Il primo tratto ciclopedonale di un lungo tracciato recuperato è stato aperto al pubblico nel 1985 con l'inaugurazione della prima porzione della linea 142 da Hoegaarden a Eghezée. Negli anni seguenti sono sorte, in un'ottica turistica, diverse vie ciclabili. Alla fine degli anni '80 e all'inizio anni '90, nella parte valone del paese sono state poste le premesse per una rete di lunga percorrenza, che nel 1995 è stata inserita nel programma RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes, Rete autonoma di Vie Lente). Il primo tratto RAVeL è stato inaugurato nel 1997 tra Rochefort e Villers-sur-Lesse. La rete, con cinque percorsi principali e numerosi percorsi collaterali, a fine 2009 contava circa 1.000 km, che naturalmente non ricalcano tutti vecchie ferrovie.

Nelle Fiandre è stato lasciato alle province il compito di riconvertire le ferrovie dismesse e vi sono anche qui numerosi esempi di eccellente qualità.

### Germania

I primi percorsi con un carattere decisamente cicloturistico sono nati negli anni '70, ma per la disponibilità su larga scala di percorsi ciclabili di buona qualità bisogna aspettare l'inizio degli anni '90. Da allora in poi in alcuni Länder la loro costruzione è entrata a far parte di un programma sistematico. In Renania-Palatinato molti di questi percorsi vengono integrati nella *Großräumige Radwegenetz* (rete ciclabile di area vasta), arricchendo l'infrastruttura di base di sette piste ciclabili lungo i fiumi. La stessa cosa vale per l'Assia, dove le ferrovie riconvertite costituiscono una parte o un ampliamento della rete di lunga percorrenza (ciclabili e ciclabili fluviali). Anche in Baviera la maggior parte delle piste ciclopedonali più lunghe ricavate da ex ferrovie fanno parte della *Bayernnetzes für Radler* (rete ciclabile bavarese) senza che sia riconoscibile un coordinamento centrale.

Anche il Nordreno-Vestfalia ha un'estesa rete di piste ciclabili, la *Radverkehrsnetz*, che però al confronto con le reti degli altri Länder è più incentrata sulla ciclabilità quotidiana, ed è ampliata e arricchita dall'aggiunta di alcuni percorsi turistici.

Per quanto riguarda i percorsi ciclabili da ferrovie dismesse è particolarmente inte-



Da sinistra a destra: Radfernweg Stauferland (Baden-Württemberg); SauerlandRadring (Nordreno-Vestfalia); ex stazione sulla Donau-Ilz-Radweg (Baviera).

ressante la regione della Ruhr; dove la Regionalverband Ruhr (Associazione Regionale Ruhr) ha riconvertito per il tempo libero numerosi tratti di ferrovie, che a causa dei cambiamenti intercorsi non servivano più per il trasporto legato alla produzione di carbone e acciaio. Nel 2008 è stato lanciato il programma *Alleenradwege auf stillgelegten Bahnstrecken* (percorsi ciclabili alberati da ferrovie dismesse). Nello studio preliminare alla realizzazione del programma sono stati individuati 42 percorsi per una lunghezza totale di 560 km, di cui 350 km saranno realizzati. Saranno affidati alla *BahnflächenEntwicklungsGesellschaft NRW (BEG)*, società nata dalla collaborazione tra Deutsche Bahn (Ferrovie dello stato) e le autorità del Land, che ha messo a punto un calcolo per prevedere i costi di realizzazione dei singoli percorsi. Con questi nuovi percorsi la rete ciclabile sarà ulteriormente ampliata e migliorata. Un catalogo di modalità di realizzazione uniformi garantisce un alto standard qualitativo e al contempo riporta alla luce pezzi di memoria delle ferrovie, come pietre miliari o altri segnali che ricordano l'origine dei percorsi.

Nella parte orientale della Germania, in Turingia, Sachsen-Anhalt e Sassonia, la rete ciclabile è in gran parte ancora in costruzione. Sono però già state identificate le ferrovie dismesse da riconvertire e nell'arco dei prossimi anni verranno resi disponibili per il cicloturismo.

### Austria e Svizzera

Nella rete nazionale svizzera *Veloland Schweiz*, che ha un'estensione di 3.300 km (ciclovie numerate da 1 a 9), e nelle 55 ciclovie regionali, il recupero di ferrovie dismesse è abbastanza basso, essendo i tratti troppo brevi per essere considerati entità indipendenti.

In Austria la pianificazione e la promozione dei percorsi ciclabili sono di competenza dei Länder. Il numero di percorsi ciclopedonali da ferrovie dismesse è maggiore di quello della Svizzera e comprende tratti significativi dal punto di vista turistico e paesaggistico. Una menzione particolare merita l'*Hintergebirgsradweg* sul tracciato dell'antica ferrovia *Reichraming*, con 12 gallerie.

Una particolarità dell'intera area alpina sono le varianti di tracciato nelle valli, rese disponibili a seguito della costruzione di nuovi trafori ferroviari.

### Francia

La *Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes (AF3V)* svolge un ruolo importante nella progettazione e nella realizzazione dello *Schéma national des véloroutes et voies vertes (SN3V)*, che è arricchito da una vasta rete di percorsi regionali. Sul loro sito si trova una documentazione dettagliata delle vie verdi francesi e in particolare di quelle ricavate da ferrovie dismesse. Tra le zone dove più frequentemente si è riusciti a creare una rete su ex linee ferroviarie spiccano la Bretagna, la Normandia e il dipartimento della Gironda. Singole vie come la *Voie Verte*



Da sinistra a destra: un viadotto della Vía Verde de Ojos Negros (Spagna); tre immagini lungo la Voie Verte Chalon-sur-Saône – Cluny – Charnay-les-Mâcon, raffiguranti la stazione di St-Gengoux-le-National, con la colonna di rifornimento acqua per le locomotive a vapore (Francia).

nei pressi di Cluny hanno conquistato una fama che varca i confini della regione. Una delle incredibili sorprese che emergono da questa rassegna è la notevole estensione in cui si è sviluppata la rete francese soprattutto rispetto agli altri paesi europei.

### Spagna

In Spagna vi sono più di 7.600 km di ferrovie dismesse, a cui si aggiungono numerosi altri percorsi che, progettati in un ambizioso piano degli anni '20, non sono mai entrati in esercizio. Dal 1993 sono stati riconvertiti a un uso multifunzionale per il tempo libero: le cosiddette *vías verdes*, che in parte prendono anche il nome di *caminos naturales*. Soggetti attuatori sono il Ministero dell'ambiente e la società di infrastrutture ferroviarie RENFE. Il programma è coordinato dalla Fundación de los Ferrocarriles Españoles, grazie alla quale in tutto il paese queste vie presentano modalità di realizzazione uniformi, con un alto grado di riconoscibilità. Il passato ferroviario delle *vías verdes* è messo in evidenza e reso noto al pubblico con un'azione promozionale esemplare. Attualmente circa 1.900 km di ciclopedonali da ferrovie dismesse sono stati aperti ai ciclisti e ne sono previsti altri nei prossimi anni.

### Portogallo

Sotto l'egida della società di infrastrutture ferroviarie REFER sono stati censiti in tutto il paese 14 tratti dismessi, per un'estensione totale di 700 km, adatti alla riconversione per il tempo libero. Questi tratti rappresentano circa il 20% del totale delle vie ferrate esistenti al momento di massima espansione della rete ferroviaria alla fine degli anni '40. Per convincere i Comuni e altri stakeholder a collaborare per la loro riconversione, il concetto di *ecopista* è stato presentato in una conferenza internazionale nel novembre 2004. Grazie a questo lavoro congiunto, negli ultimi cinque anni si sono potuti aprire al pubblico i primi percorsi, cosicché attualmente sono disponibili 70 km di piste ciclopedonali da ferrovie dismesse. I tracciati rimangono di proprietà di REFER e vengono dati in gestione ai Comuni per essere utilizzati come piste ciclabili.

Ulteriori informazioni sui seguenti siti:

European Greenways Association: [www.aewv-egwa.org](http://www.aewv-egwa.org)

Association Française de développement des Véloroutes et Voies Vertes: [www.af3v.org](http://www.af3v.org)

Documentazione sulle ciclabili europee da ex-ferrovie: [www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de)

BahnflächenEntwicklungsGesellschaft (BEG) NRW: [www.flaechenentwicklung.de](http://www.flaechenentwicklung.de)

Belgio: <http://ravel.wallonie.be>

Rails-to-Trails Conservancy, USA: [www.railstotrails.org](http://www.railstotrails.org)

Gran Bretagna: [www.sustrans.org.uk](http://www.sustrans.org.uk)

Vías verdes in Spagna: [www.viasverdes.com](http://www.viasverdes.com)



Da sinistra a destra: Schambachtalbahn-Radweg (Baviera); SauerlandRadring presso Serkenrode (Nordreno-Vestfalia); Bayerisch-Bohmischer Freundschaftsweg (Baviera).

<b>Percorso</b>	<b>Paese</b>	<b>km</b>
Banvallsleden (almeno 132 km da ex ferrovia)	Svezia	250
Vía Verde de Ojos Negros I + II	Spagna	150
Voie Verte Chemin du Petit Train	Francia	116
Vía Verde de la Subbética + Vía Verde del Aceite	Spagna	112
Vía Verde de la Campiña	Spagna	90
Formartine and Buchan Way	Gran Bretagna	85
Klarälvspanan	Svezia	84
Voie Verte Vire – Pontaubault	Francia	73
Vía Verde de la Sierra de Alcaraz	Spagna	70
<b>Godrano-Ficuzza-Corleone-San Carlo</b>	<b>Italia</b>	<b>69</b>
Himmerlandsstien	Danimarca	69
Ostfrieslandwanderweg	Germania	69
Vía Verde del Tajuña	Spagna	69
Voie Verte Chalon-sur-Saône – Charnay-les-Mâcon	Francia	69
Vulkan-Radweg (Abschnitt Lauterbach – Glauberg)	Germania	68
<b>Ciclabile delle Dolomiti</b>	<b>Italia</b>	<b>65</b>
Voie Verte du Cotentin	Francia	65
Voie Verte Mios – La Gare	Francia	65
Voie Verte du Jaur	Francia	60
Kristianstad-Immeln-Älmhult	Svezia	58
Vía Verde del Xixarra	Spagna	58
Camino Natural de las Vegas del Guadiana	Spagna	57
Västerhavsleden	Svezia	57
Natursti Bryrupbanestien	Danimarca	56
Vía Verde de la Sierra de la Demanda	Spagna	56
Voie Verte Questembert-Mauron	Francia	56
Donau-Ilz-Radweg	Germania	54
Downs Link	Gran Bretagna	54
Attert-Linie	Lussemburgo	53
Maare-Mosel-Radweg	Germania	52
Vía Verde del Campo de Cartagena	Spagna	52
Vía Verde de la Jara	Spagna	51
Bockl-Radweg	Germania	50
<b>Ciclovía Alpe Adria Radweg (CAAR), tratto Coccau-Resiutta</b>	<b>Italia</b>	<b>50</b>
Sauer-Radweg	Lussemburgo	50
Vía Verde del Carrilet	Spagna	50
Voie Verte Ploërmel-Messac	Francia	50

Tabella 2: Percorsi ciclabili su ferrovie dismesse di almeno 50 km con almeno il 50% di tracciato ferroviario



Sopra: stazione di Pisticci (ferrovia abbandonata Matera-Montalbano Jonico, Basilicata).  
Nelle pagine seguenti: a p. 38 la via verde del Carrilet, Spagna;  
a p. 39 la ex ferrovia Voie verte Cluny-Givry, presso Saint Gengoux le National, Borgogna, Francia.

## Ex ferrovie, il falso pericolo delle piste ciclabili

Albano Marcarini \*



Il provvedimento governativo - art. 81 quinquies della Legge Finanziaria dello Stato per il 2008, che stanziava un fondo finanziario a favore della trasformazione di alcune linee ferroviarie dismesse in piste ciclabili - ha provocato la reazione di alcune associazioni e comitati vari, sintetizzabili, per intenderci, nella generica sigla di "Amici della ferrovia". La loro preoccupazione è quella di veder vanificati, dopo anni di condivisibili rimostranze e proposte, i loro obiettivi di un ripristino completo del servizio ferroviario anche laddove il treno è ormai un lontanissimo ricordo. Ebbene, senza entrare nello specifico della convenienza economica di tali operazioni, che devono essere ovviamente valutate caso per caso, occorre ribadire con estrema chiarezza che la possibile trasformazione di un sedime ferroviario dismesso in pista ciclo-pedonale non pregiudica, in nessun modo, un successivo, potenziale ripristino del servizio ferroviario. Non lo pregiudica né in senso tecnico, né, più in generale, nel comune concetto che abbiamo di un'infrastruttura pubblica di trasporto. Vediamo di dimostrarlo mettendo anzi in evidenza come il conferimento di una nuova destinazione d'uso, anche se diversa da quella desiderata dai sostenitori delle ferrovie, comporti dei vantaggi immediati che vanno anche nella direzione da loro desiderata.

\* Presidente di Co.Mo.Do. – Confederazione Mobilità Dolce



### **Il primo vantaggio**

È noto come un'infrastruttura in abbandono e non mantenuta corra il rischio di degradarsi rapidamente. Non si tratta solo di problemi di stabilità idro-geologica o di vegetazione infestante, ma anche di possibili accaparramenti abusivi, di più o meno tollerate interruzioni di continuità, di possibile comparsa di discariche o comunque di altri fenomeni di degrado ambientale. Lasciata com'è, e magari disarmata, di una ferrovia si perde negli anni anche il ricordo. Nel momento di un possibile ripristino del servizio, i costi per riportare il sedime in uno stato praticabile sono sicuramente alti e le procedure complesse, soprattutto se la continuità della linea è stata compromessa. Sulla fatica di mantenere in efficienza un sedime dismesso ne sanno qualcosa gli amici della ex ferrovia Pesaro-Fano-Urbino, che ogni anno, volontariamente e con enorme sforzo, effettuano un servizio di decespugliamento proprio per mantenere viva la presenza del tracciato.

La trasformazione, l'uso anche provvisorio del sedime in pista ciclo-pedonale previene l'abbandono, il generarsi di situazioni di degrado ambientale, gli utilizzi abusivi, gli accaparramenti dei frontisti. In altre parole conserva, in una prospettiva futura, il capitale fisso dell'infrastruttura e anche la sua 'memoria storica'. Un dato non da poco.

Inoltre la trasformazione in pista ciclo-pedonale comporta il trasferimento della proprietà del sedime, l'affitto o il comodato d'uso dello stesso, a un Ente pubblico, normalmente una Provincia o una Regione, che ne garantisce l'integrità e la conservazione. Nella sua qualità di ente di livello locale, al quale spettano anche scelte in materia di trasporto pubblico, è proprio una Regione o una Provincia che può stabilire quando, come e con quali fondi ripristinare un eventuale servizio ferroviario. E lo può fare più facilmente se già possiede o ha in uso l'infrastruttura.

### **Il secondo vantaggio**

Torniamo un attimo sulla questione della 'memoria storica'. All'estero, dove operazioni di questo tipo sono state avviate da tempo, ci si è sempre preoccupati di valorizzare tutti gli aspetti storici legati al riutilizzo di un'infrastruttura dismessa. Così capita, in Spagna, nel Belgio, nel Regno Unito, di percorrere a piedi o in bicicletta una vecchia linea ferrata e di ammirare le stazioni (non decadute o demolite, ma convertite in punti di ristoro), alcuni impianti fissi restaurati (scambi, tratti di rotaia, respingenti, segnali ecc.) che erano rimasti in luogo, materiale rotabile pure riportato in sede, gallerie e ponti (che se abbandonati, sarebbero diventati fonte di pericolo per incauti abitanti del luogo).

Possiamo, in tutta sincerità, affermare che esista oggi in Italia la stessa attenzione sulle centinaia di chilometri di ferrovie in disuso? No, perché nessuno coltiva questa 'memoria', a parte alcune episodiche e meritevoli eccezioni (cito l'operato delle Ferrovie Turistiche Italiane, l'esperienza della Valmorea e della Val Metauro). Ma soprattutto, così facendo, si mantiene viva nella popolazione l'attenzione, e vorrei



dire l'amore per la ferrovia, per ciò che è stata per l'economia locale, i vantaggi che ha portato, elementi di conoscenza che altrimenti, passando le generazioni, si cancellano. Senza questa opera di conservazione della memoria diventa più difficile motivare ogni ragione, anche quella di un possibile ripristino di un servizio ferroviario.

### **Il terzo vantaggio**

E veniamo all'aspetto tecnico. Coloro che temono la perdita definitiva di ogni 'opzione' ferroviaria se venisse scelta la via della trasformazione in pista ciclabile sbagliano anche sotto il profilo pratico. Intanto abbiamo già sottolineato come il riuso conservi il sedime e le opere d'arte che vi sussistono. Inoltre il sottile manto asfaltato della pista (se si sceglie questa soluzione, ma è possibile anche mantenere il fondo naturale che dà ancora meno problemi) è facilmente asportabile se si decidesse di riportare i binari. In quel momento un'eventuale opposizione da parte dei sostenitori della bicicletta potrebbe anche essere conciliata con lo spostamento della ciclabile a margine della linea ripristinata, come passaggio di servizio. Come si vede le soluzioni esistono e sono praticabili. Sarebbero anche possibili con una linea ancora 'armata', cioè con i binari posati, utilizzando il margine della massicciata o l'interasse del binario.

### **Il quarto vantaggio**

Il beneficio economico e sociale. Avere una risorsa disponibile e non poterla utilizzare è grave. Ancor più grave se questa risorsa va a vantaggio della popolazione, della salute, del paesaggio e dell'ambiente, del tempo libero, della protezione dal traffico, della mobilità sostenibile, del turismo. Una pista ciclo-pedonale su una ferrovia dismessa ha infatti tutti questi immediati vantaggi e con costi decisamente ridotti, assolutamente ottimali rispetto a questi benefici sociali. Tenere una linea ferroviaria in abbandono, solo nell'ipotetica prospettiva di un suo futuro riutilizzo in quanto ferrovia, è un lusso che non possiamo permetterci, soprattutto se è dimostrabile, come ho voluto dimostrare, che non esiste conflittualità se nel frattempo viene usata per altri scopi. Addirittura si potrebbe convenire che nell'atto d'uso della pista-ciclabile venga inserita una norma che preveda espressamente l'eventuale espianco della stessa in caso di ripristino del servizio ferroviario. La proposta di legge che Co.Mo.Do. ha presentato nel 2006 al Senato, grazie alla senatrice Anna Donati, prevede espressamente questa possibilità: una ulteriore garanzia a beneficio di coloro che tendono verso questa prospettiva.

In definitiva vedo in questa sterile contrapposizione solo la difesa di piccoli interessi, certamente motivati da un amore e una passione per una cosa perduta e che si vorrebbe riavere, ma che non coglie le opportunità anche positive di riutilizzare nell'immediato, senza comprometterne il futuro, la vecchia infrastruttura.





In questa pagina e nelle seguenti: immagini della pista ciclabile realizzata tra Salvatorello e S.Michele di Ganzaria (Greenway degli Erei), sul sedime della ex ferrovia Caltagirone-Piazza Armerina-Dittaino. Si veda anche la scheda n 38.

## Parco lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina

Marco Navarra \*



Questo progetto è un progetto di paesaggio e riguarda, più precisamente, il disvelamento (il riconoscimento) di antichi paesaggi agricoli, naturali e storici in una regione della Sicilia liminare tra Erei ed Iblei, attraverso la costruzione di un nuovo paesaggio.

Il progetto cerca di definire una "infrastruttura leggera" ricavata non da atti esibizionistici e spettacolari ma da una rigenerazione di opere che, seppure abbandonate, hanno trovato diverse forme e ragioni di permanenza e di identità, riuscendo a vincere la violenza delle trasformazioni territoriali degli ultimi quarant'anni.

Si propone dunque una trasformazione che agisca attraverso piccoli slittamenti e trasferimenti di significato, cambiamenti d'uso e operazioni di vario tipo (dalla manutenzione al recupero, alla nuova costruzione) capaci di riattivare tutte le risorse disponibili ricucendo un nuovo tessuto in cui ogni costruzione o trasformazione trovi necessità d'essere nelle relazioni che riesce ad attivare.

La trasformazione della linea ferroviaria dismessa Caltagirone-Piazza Armerina-Dittaino in greenway costituisce un'occasione per il recupero, la difesa e la valorizzazione dei territori attraversati. Questo intervento intreccia tra loro diversi aspetti: da quello ecologico ambientale a quello turistico-ricreativo, da quello educativo e di ricerca sperimentale a quello relativo alla mobilità "lenta".

\* Architetto, Studio NOWA (Navarra Office Walking Architecture), Caltagirone; docente di Composizione architettonica e progettazione urbana presso la Facoltà di Architettura dell'Università di Catania.



L'intervento proposto si inserisce in una ipotesi generale di riuso della ex linea ferrata a scartamento ridotto che collegava Caltagirone con Piazza Armerina e Dittaino, attraversando i territori di San Michele di Ganzaria, Mirabella Imbaccari e Valguarnera.

Questa ferrovia, costruita tra gli anni '20 e '30, benché fosse stata concepita per dare uno sbocco al tronco Catania-Caltagirone, inaugurato nel 1892, rimase in attività solo per poco più di quarant'anni fino al 1971.

Le difficoltà insediative dovute all'orografia e al tipo dei terreni, soprattutto nel tratto Caltagirone-S.Michele di Ganzaria, imposero la realizzazione da un lato di opere d'arte assai consistenti e ardite per l'epoca (gallerie, ponti, viadotti), dall'altro di una serie di manufatti edilizi atti ad ospitare il personale per la manutenzione. Furono infatti edificate per questo scopo numerose case cantoniere a distanza molto ravvicinata.

Questa concentrazione così alta di opere d'arte di diversa tipologia costituisce dunque il carattere specifico di questa linea ferrata e rappresenta un ricco patrimonio di archeologia industriale con un catalogo storico unico di tipi edilizi, tecniche costruttive e materiali.

La linea ferrata correva per trentacinque chilometri tra Caltagirone e Piazza Armerina e per altri trenta fino a Dittaino, attraversando diversi tipi di paesaggi agricoli e naturali: dai calanchi argillosi di monte S.Giorgio a Caltagirone, alle rocce calcaree di contrada Salvatorello, agli estesi campi di grano di contrada Fontanapietra e della valle del Tempio, dai declivi esposti a sudest del Monte della Ganzaria, coperti di ulivi, alle valli di pioppi in contrada Leano, ai nocioleti e ai frutteti nei pressi di Piazza, per finire ai boschi di parco Ronza.

A questa varietà di paesaggi si sovrappone, come un palinsesto, la ricchezza di segni e tracce della storia: in contrada Montagna nei pressi di Caltagirone è presente un'importante necropoli preistorica con tombe a tholos, fiancheggiata da un'antica strada scavata nella roccia, che affiancava la regia trazzera che da Palermo giungeva a Caltagirone dopo aver superato, nella valle della Rocca, un imponente ponte in pietra costruito nel settecento dal Bonaiuto; nella zona di Salvatorello è collocato l'Eremo del Rifugio e in contrada Fontanapietra la Masseria La Rosa, costruita nel settecento, mentre nella valle del fiume Tempio, vicino S. Michele di Ganzaria, come denuncia la stessa toponomastica, erano insediati i Cavalieri di Malta, con una masseria denominata Marcato del Tempio e diversi mulini ad acqua, così come vicino Mirabella Imbaccari si trova la masseria fortificata di Torre Gatta, o, infine, nel territorio di Piazza, oltre alla conosciuta e pregevole villa del casale di epoca romana, sono presenti l'antico Eremo di Leano, alcune grandi masserie a corte e tutta la zona mineraria delle solfate (borgo Baccarato, solfate di Floristella e Grottacalda).

Considerato il valore delle risorse di questi territori, qui solo brevemente elencate, si comprende come l'obiettivo generale del progetto non riguardi solo il loro recupero ambientale, ma una sottile e più complessa operazione di ricostruzione di quegli invisibili legami tra paesaggi, manufatti, reperti e storia che possa stimolare una più ampia rigenerazione di risorse non più utilizzate (manufatti contadini, beni monumentali e ambientali, paesaggi). In questo senso il recupero del tracciato ferroviario come



pista ciclabile e del solido ferroviario come parco lineare costituisce l'operazione fondamentale per ricostruire un tessuto oggi in abbandono.

Si tratta di pensare questo percorso naturalistico attrezzato come una "infrastruttura leggera" di nuova concezione, che innerva un parco lineare (greenway) sviluppato sul solido ferroviario composto da un filare di cipressi e dalle superfici compatte e variegata degli arbusti piantati lungo i piani inclinati dei rilevati e delle trincee.

Il progetto sviluppa il tema del paesaggio, intrecciando continuamente due piani: la costruzione materiale del parco (il filare, le superfici, i giardini, i colori, gli odori etc.) e la costruzione delle visioni, la costruzione fisica dei modi di vedere e riconoscere i paesaggi agricoli e naturali attraverso l'utilizzazione di principi e strumenti diversi, sia classici, come quello rappresentato dalla CORNICE o dalla LINEA D'ORIZZONTE, che più contemporanei, come le SEQUENZE.

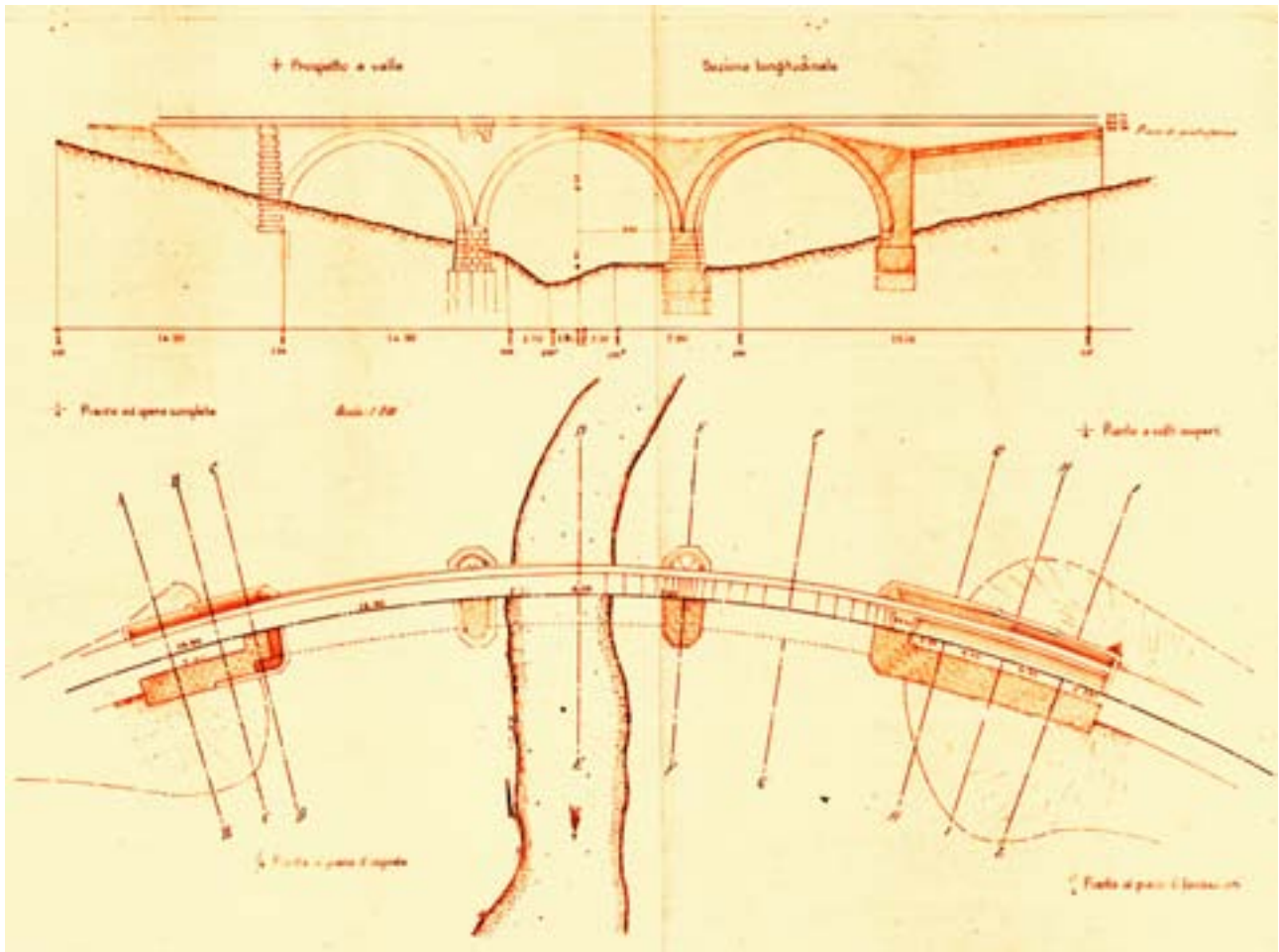
Il recupero di tale ex linea ferrata come pista ciclabile offerta a forme differenziate di turismo coniuga insieme l'idea di parco lineare con quella di museo di archeologia industriale e museo del territorio e della civiltà contadina.

Nella nostra ipotesi generale la greenway assume il ruolo di questa nuova "infrastruttura leggera", che come una spina dorsale tiene insieme una rete di sentieri, percorsi naturalistici e culturali che nel tempo potrebbero strutturarsi come veri e propri itinerari, che partono dall'asse principale per poi ritornarci in un altro punto.

L'intervento a scala vasta prevede l'individuazione di alcuni nodi d'interscambio (aree attrezzate con punti ristoro e foresteria) con la viabilità principale esistente, dotati di parcheggi per auto e bus, la costituzione di aree sosta con spazi per picnic con fontane di acqua potabile (vedi riutilizzo delle case cantoniere esistenti lungo il tracciato) e la costituzione nei quattro centri abitati di aree attrezzate per attività ricettive, ricreative, sportive e culturali.

Esiste in questo senso, alla luce dell'articolazione degli elementi generali illustrati in precedenza, la possibilità di favorire uno scambio di flussi turistici tra le città insediate in questo territorio (Caltagirone, Piazza Armerina, S.Michele di Ganzaria, Mirabella Imbaccari), aggiungendo ad essi la promozione di un turismo particolarmente significativo ed unico in ambito nazionale proprio per i caratteri ambientali, paesaggistici e storici.





In questa pagina, due immagini relative alla ex ferrovia Palermo-Corleone-S.Carlo: sopra, viadotto Mortilli sul fiume Eleutero tra Misilmeri e Bolognetta (foto 2010); sotto, pianta e prospetto del progetto del viadotto Madonna delle Vigne (disegno originale).

Nella pagina a fianco, da sinistra a destra: **1** Galleria Petrolo in costruzione nel 1929 (ex ferrovia Giardini-Randazzo); **2** Galleria Monte La Guardia, in costruzione nel 1929 (tronco Leonforte-Nicosia dell'ex ferrovia Caltagirone-Piazza Armerina-Nicosia); **3** segnale delle distanze chilometriche da Palermo e da Castelvetro, inciso su una parete esterna della stazione di San Carlo (incisione purtroppo eliminata nei recenti lavori di rifunzionalizzazione).

# Conservazione e recupero dei tracciati ferroviari dismessi: metodologie e strumenti per la riconversione in greenways

Girolamo Lombardo\* e Gaetano Brucoli\*\*



## Ferrovia e paesaggio: una breve premessa

Un sentimento di operosa soddisfazione traspare nelle foto d'epoca che documentano i lavori di costruzione delle ferrovie: l'opera d'arte ferroviaria in primo piano, il paesaggio sullo sfondo.

Segno forte del progresso tecnico, la ferrovia modellava i pendii delle colline, superava profonde vallate con viadotti a una, cinque, sette, tredici arcate (Valle del Sosio/Fiume Verdura), penetrava nel ventre delle montagne e le attraversava senza fatica (figg. 1 e 2). La morfologia

dei luoghi veniva incisa dalle lunghe decise linee dei binari, scandite dalla costante presenza dell'indicazione del chilometraggio scritto sugli intonaci delle stazioni (fig. 3) e scolpito nelle pietre dei miliari. Tra la seconda metà del XIX secolo e la prima metà del XX si sviluppa la rete ferroviaria mondiale così come la conosciamo adesso, e il paesaggio viene profondamente segnato dalla prima grande infrastruttura della modernità.

In una interessante riflessione sul lungo e complesso percorso che ha condotto l'umanità alla rappresentazione del mondo, Franco Farinelli ci ricorda che

"vuole la nostra tradizione che sia stato Anassimandro il primo a osar rappresentare, tra il VII e il VI secolo prima di Cristo, la terra abitata su di una tavoletta. E puntualmente egli fu per ciò accusato di tracotanza [...] dai suoi contemporanei, fu accusato di empietà e del più grave dei peccati: per qual motivo, se non perché per primo egli aveva mortificato il vivente riducendolo a un piatto schema geometrico? Tale divario tra la vita e l'inerte modello di cui l'atto cartografico si serve, resterà invariato sino all'inizio del novecento, quando accade qualcosa di straordinario: la terra si trasforma in un'unica gigantesca mappa. Agente privilegiato di tale trasformazione è la strada ferrata, che non è una strada qualsiasi, ma il primo camminamento terrestre a costruirsi in modo del tutto artificiale, e in base ad una logica rigorosamente spaziale, il proprio piano di scorrimento. La locomotiva a vapore produce movimento meccanico uniforme e l'unità macchina ruota e rotaia trasferisce questo movimento al terreno. [...] In altri termini proprio con la ferrovia, che è il modello della strada ideale perché priva di attriti, la meccanizzazione del movimento trasmette alla terra intera l'attributo decisivo per la sua traduzione in un unico grande spazio: lo standard. [...] Nel 1911 la lunghezza delle linee ferroviarie nel mondo superava un milione e trecentomila chilometri, pari ad oltre 25 volte la circonferenza del globo: esattamente quanti se ne contano oggi secondo i dati dell'International Union of Railways. [...]"

La traduzione della superficie terrestre in termini di spazio può davvero dirsi già conclusa, nel senso che il suo principale vettore ha appena raggiunto il massimo della diffusione e intensità."

(Franco Farinelli, 2004, "Sui tipi non cartografabili" in *Italia. Atlante dei tipi geografici*, Firenze, IGM, p.78)

\* Responsabile dell'Unità Operativa "Archeologia del paesaggio, documentazione storico-cartografica e ricerca per la conservazione e valorizzazione delle infrastrutture storiche" del Centro Regionale di Progettazione e Restauro (CRPR), Dipartimento dei Beni Culturali della Sicilia e già dirigente della sezione "Cartografia turistica e documentazione territoriale dell'AAPIT (Azienda Autonoma Provinciale per l'Incremento Turistico) di Palermo".

\*\* Architetto, libero professionista e dottore di ricerca in Pianificazione Urbana e Territoriale. Ha collaborato con l'AAPIT (Azienda Autonoma Provinciale per l'Incremento Turistico) di Palermo in qualità di consulente tecnico-scientifico, sin dalle prime fasi della predisposizione degli interventi in materia di recupero delle ferrovie dismesse con finalità di greenways.

Quindi la ferrovia che, con la sua rete stabile e lineare, misura e connette i luoghi del mondo, agisce sul piano dei meccanismi della conoscenza e della percezione della terra. Ma c'è di più, c'è qualcosa di proprio e di diverso in un tracciato ferroviario, rispetto ad altri tracciati viari, che merita di essere approfondito e salvaguardato nelle sue specificità. Forse i binari lineari e fissi, quando il viaggio era carico di rischi e incertezze, garantivano per la prima volta la rassicurante certezza di una stazione di arrivo e la sicurezza della via del ritorno. Certo è che la ferrovia possiede una rilevante forza evocativa: richiama alla memoria sensazioni e immagini forti di "distanze percorse o subite, di contatti e separazioni"<sup>1</sup>, di territori lontani e di paesaggi attraversati, nel rumore ritmato e costante delle ruote sui giunti dei binari.

Nel progettare la riconversione dei tracciati ferroviari dismessi in greenways o in percorsi ciclabili bisognerebbe quindi valutare attentamente l'esigenza di tutelare, oltre i manufatti e le caratteristiche costruttive dell'infrastruttura di archeologia industriale, anche quel complesso di aspetti immateriali ben presenti nella percezione collettiva dell'infrastruttura ferroviaria così come stratificatasi nella sua evoluzione storica.

### **Le ferrovie dismesse della Sicilia occidentale: esperienza di applicazione sul campo di una metodologia di intervento per la riconversione in greenways**

Guardando una qualsiasi immagine della Sicilia nella quale siano evidenziate le linee ferroviarie oggi in esercizio è possibile constatare come, a differenza del lato orientale dell'isola, buona parte dell'area sud-occidentale sia sostanzialmente sguarnita di tracciati ferroviari, sia lungo la costa che nell'entroterra. Ciò si deve allo smantellamento, a partire dagli anni '50, dei tracciati ferroviari a scartamento ridotto realizzati su questa parte dell'isola fino al primo trentennio del XX secolo. La perdita dei servizi ferroviari ha lasciato dietro di sé una vasta rete infrastrutturale di tracciati dismessi, che con i suoi oltre 567 km costituisce ancora oggi un vero e proprio patrimonio di particolare qualità architettonica e paesaggistica e di notevole potenzialità in tema di greenways<sup>2</sup> (figg. 4 e 5).

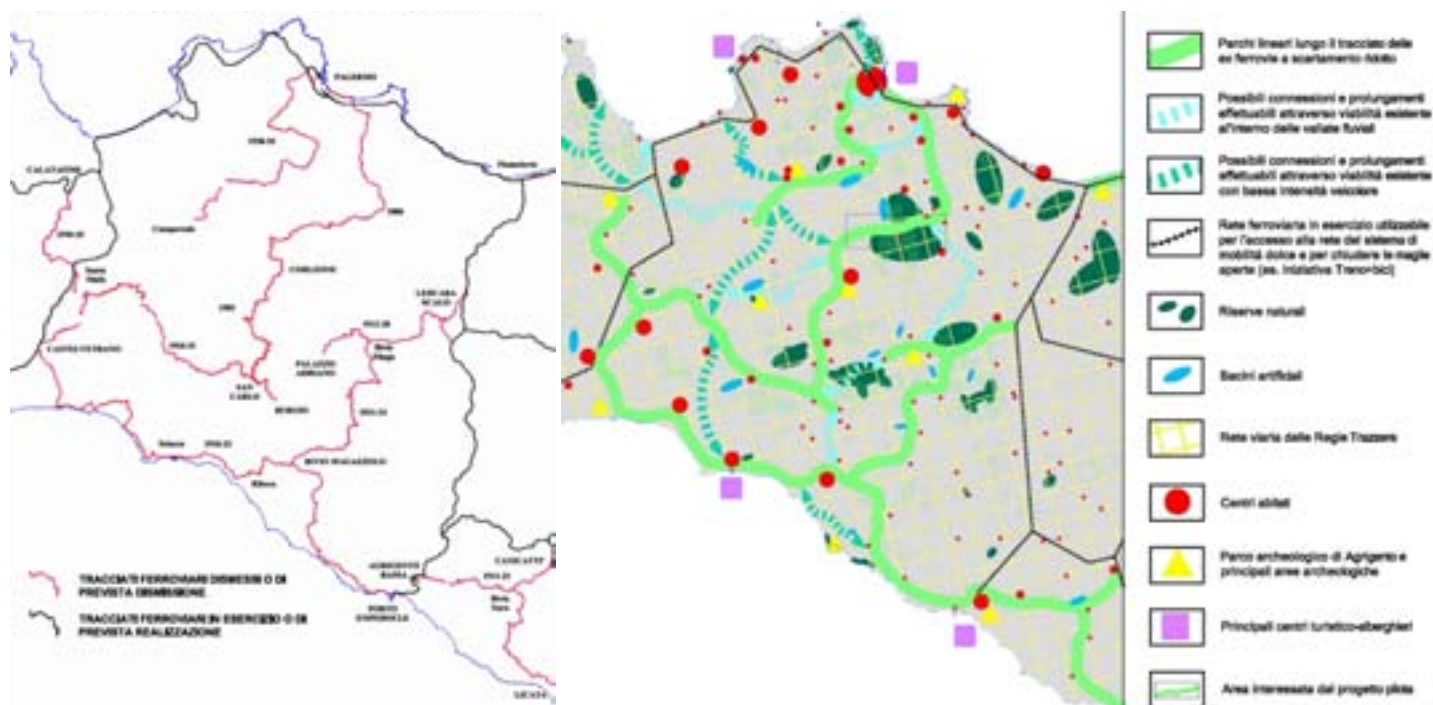
A partire dalla promulgazione della legge 366/98 sulla mobilità ciclabile, l'AAPIT di Palermo ha avviato la predisposizione di una serie di iniziative<sup>3</sup> finalizzate alla costruzione di un sistema strutturato di greenways, avendo come cardine i tracciati dismessi delle seguenti ex ferrovie della Sicilia occidentale:

- Palermo (S. Erasmo)-Corleone, 67,3 km;
- Corleone-San Carlo, 38,4 km;
- Castelvetro-San Carlo-Burgio, il cui tracciato coinvolge tre province (Trapani, Palermo, Agrigento) per un totale di circa 80,2 km;

1 Estratto dall'intervento in audio di Marco Paolini, tenuto alla Stazione Topolò/Postaja Topolove nel luglio 2004.

2 Parte delle linee ferroviarie dismesse o mai entrate in esercizio della Sicilia occidentale è potenzialmente di immediato riuso come greenways in quanto riconducibile alla titolarità del pubblico demanio e/o dei Comuni e pertanto non totalmente in mano a soggetti privati o a società afferenti alla galassia societaria delle ex Ferrovie dello Stato. Infatti dopo il terremoto del Belice (1968), ai sensi delle leggi 491 del 30/7/71 e 94 del 15/4/73, la proprietà della linea Palermo-Corleone-S. Carlo e del tratto Burgio-Salaparuta vecchia della Castelvetro-S. Carlo-Burgio fu trasferita ai Comuni colpiti dal sisma. E delle linee mai entrate in servizio (Palermo-Camporeale, Salemi-Kaggera/Calatafimi e Canicattì-Delia-Riesi), parte è stata trasferita ai Comuni e parte è ancora nella disponibilità del demanio statale. Rimangono per lo più di proprietà delle Ferrovie dello Stato le linee: Castelvetro-Porto Empedocle, Lercara Scalo-Bivio Filaga-Bivio Magazzolo, Agrigento bassa-Bivio Margonia-Canicattì e i tronchi Bivio Margonia-Licata, Castelvetro-Salaparuta, Santa Ninfa-Salemi e Bivio Filaga-Palazzo Adriano.

3 Nell'ambito della programmazione in materia di mobilità dolce l'AAPIT ha curato uno studio sulle linee ferroviarie - indagini d'archivio, cartografiche e sopralluoghi - alcuni interventi di ricucitura dei tracciati nei tratti abbandonati e il Progetto preliminare della riconversione in piste ciclabili delle ferrovie dismesse a scartamento ridotto della provincia di Palermo per una lunghezza allora stimata di circa 175 km (grazie a fondi europei assegnati all'AAPIT nell'ambito del Patto Territoriale Alto Belice Corleonese, misura 2, azione 1). Al progetto preliminare è seguito il finanziamento di 1,4 mil. € (fondi della 366/98) per la tratta, di circa 21 km, Villafraati-Godrano-Ficuzza-Ponte Drago (linea Palermo-Corleone). Un secondo finanziamento (fondi POR 2000-2006 Misura 1.1.1, reti ecologiche) ha permesso alla Provincia Regionale di Palermo di recuperare il tracciato delle tratte Ponte Drago-Corleone, Corleone-San Carlo, Palazzo Adriano-Case Troiane/Prizzi, tutte all'interno del Piano Integrato Territoriale "Alto Belice Corleonese", per complessivi 63 km e un importo di oltre 6,3 mil. di €. In un'ottica di sistema, al progetto sono stati collegati interventi di restauro di alcune ex stazioni e fermate ferroviarie da destinare a strutture di servizio alla fruizione, interventi affidati ai Comuni competenti, per un importo di ulteriori 4 mil. €.



Da sinistra a destra: **4** estratto del quadro dello sviluppo cronologico della rete ferroviaria siciliana (elaborazione Brucoli 2008); **5** schema riepilogativo del piano generale di rete ciclabile per la Sicilia occidentale redatto a cura dell'AAPIT.

- Lercara-Scalo-Filaga-Bivio Magazzolo (circa 68,8 km) con diramazione per Palazzo Adriano (13,68 km), ricadente nelle province di Palermo e Agrigento;
- Palermo-Calatafimi, l'unica di questo gruppo che non entrò in servizio<sup>4</sup>.

Ai fini della redazione del piano, oltre alle linee sopra indicate, sono state prese in esame anche alcune linee dismesse ricadenti nelle limitrofe province di Agrigento e Trapani<sup>5</sup>:

- Castelvetro-Ribera-Porto Empedocle, circa 124 km;
- Agrigento bassa-Bivio Margonia-Licata (63,7 km) e Bivio Margonia-Canicattì (11,7 km).

L'indagine ha tenuto conto anche di alcuni tronchi ferroviari a scartamento ordinario dei quali è prevista la dismissione quando saranno ultimate alcune varianti di tracciato:

- tratta Bivio Alia-Castronovo (circa 13,3 km) della linea Palermo-Agrigento;
- tratta Fiumetorto-Castelbuono (circa 17,1 km) della linea Palermo-Messina.

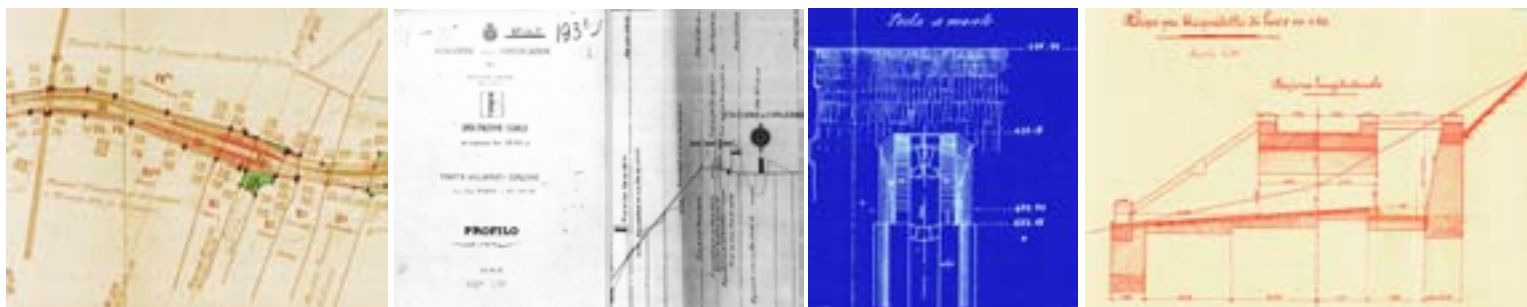
L'ampiezza del campo di indagine e il desiderio di salvaguardare le infrastrutture di archeologia industriale ha richiesto di predisporre una metodologia di ricerca e specifiche linee guida per la progettazione degli interventi di:

- 1) tutela del sistema delle opere d'arte ferroviarie quale bene di archeologia industriale attraverso il recupero della loro funzionalità dopo decenni di abbandono;
- 2) valorizzazione degli aspetti paesaggistici dell'intervento sull'infrastruttura ferroviaria attraverso la definizione di criteri progettuali di sistemazione a verde che sottolineassero sia il carattere modulare e di rilevante impatto visivo dei tracciati ferroviari sugli ambienti naturali, sia le caratteristiche vegetazionali dei territori e paesaggi attraversati;
- 3) identificazione di strategie di piano e progettazione di specifici interventi infrastrutturali per lo sviluppo della ciclabilità e della mobilità dolce, in considerazione delle implicazioni giuridiche e degli aspetti socio-economici e paesaggistici dei contesti territoriali attraversati.

<sup>4</sup> La linea, di circa 64,3 km nel tratto Palermo-Camporeale e di circa 35 km nel tratto Santa Ninfa-Calatafimi-Kaggera, rimase incompleta non essendo mai stato realizzato il tronco di circa 20 km fra Camporeale e Salaparuta-Poggioreale. Il collegamento fra Salaparuta e Santa Ninfa sarebbe stato invece assicurato tramite la linea Castelvetro-Burgio.

<sup>5</sup> Su queste linee è stato condotto un rilevamento (indagini d'archivio, cartografiche e sopralluoghi) meno approfondito di quello effettuato per la provincia di Palermo, e volto a stabilire la consistenza quantitativa e qualitativa delle opere infrastrutturali esistenti, del loro stato di proprietà e l'utilizzo attuale degli ex tracciati ferroviari.





Da sinistra a destra: **6** estratto del piano parcellare definitivo di esproprio del tronco Santa Ninfa-Gibellina (ex ferrovia Castelvetrano-Burgio), con rappresentati i tratti in trincea (giallo cromo) e in rilevato (rosso), le aree acquisite dopo i lavori (verde), le strade esistenti (terra di Siena), le zone soggette a servitù perpetua poste in genere ai lati del tracciato (tinta neutra), i cippi lapidei che delimitano la sede ferroviaria (punti rossi), etc.; **7** profilo longitudinale del tratto relativo alla stazione di Corleone della linea Palermo-S. Carlo, tra Villafraati e Corleone: la linea principale indica la livelletta del tracciato, le linee sottili le livellette di scolo delle acque; **8** sezione di un tipo di acquedotto (cianografia, progetto definitivo della ex ferrovia Palermo-Corleone-Sciacca); **9** sezione di un acquedotto a volto con muri d'ala, muri di ritorno a valle e pozzetto a monte (progetto definitivo), lungo la ex ferrovia Palermo-Corleone-Sciacca.

## L'approccio metodologico

Considerati i tracciati ferroviari e le relative pertinenze quali componenti del paesaggio oltre che complessi unitari di opere d'arte ingegneristica (ponticelli, segnali, sovrappassi, gallerie, la stessa massicciata, etc.), si è ritenuto necessario riconoscere loro il medesimo valore generalmente attribuito - nell'ambito della disciplina del restauro dei tessuti edilizi storici - alla cosiddetta 'edilizia minore', nella sua qualità di contesto essenziale e inscindibile per la comprensione dei principali monumenti.

L'approccio nei confronti di un'infrastruttura ferroviaria storica dovrebbe dunque essere contraddistinto da una visione il più possibile globale, evitando parzializzazioni sia concettuali che fisiche in tratti, parti o componenti più o meno importanti: da ciò discende che al complesso degli elementi costitutivi dei tracciati (le citate opere d'arte), andrebbe attribuita la medesima attenzione generalmente riservata ai manufatti principali quali stazioni e viadotti.

Progetti definitivi e/o esecutivi dovrebbero essere preceduti da un **'progetto conoscenza'** dell'infrastruttura ferroviaria, secondo una prassi generalmente utilizzata nell'ambito del restauro dei monumenti, e basata sull'acquisizione di informazioni tecniche e storiche sui manufatti sui quali intervenire, al fine di guidare e calibrare più opportunamente le successive fasi progettuali.

Sul piano operativo, la predisposizione del progetto conoscenza richiede:

- a) la raccolta documentaria preliminare;
- b) l'analisi dei tracciati e dei manufatti ferroviari;
- c) l'indagine catastale e il recupero delle pertinenze;
- d) la pianificazione degli interventi.

### a) La raccolta documentaria preliminare

Una delle principali difficoltà riscontrate all'avvio della progettazione è stata quella di intuire la presenza di regole, schemi di impianto e di un'intrinseca logica interna dell'infrastruttura ferroviaria, ma di non poterne però cogliere appieno la complessità, essendo ormai fortemente modificate le condizioni iniziali di impianto e di esercizio a causa del più che quarantennale stato di abbandono e degrado.

Punteggiavano il paesaggio elementi architettonici e opere d'arte più o meno consistenti ed elaborate, ma solamente l'accesso ai progetti e il loro studio avrebbe potuto consentire di comprenderne appieno la logica di impianto. Quest'ultima avrebbe a sua volta fornito la chiave di lettura per elaborare un intervento di restauro e riconversione che consentisse di attribuire un nuovo ruolo ai tracciati ferroviari, tutelandone però l'essenza, attraverso opere che non ne snaturassero né l'aspetto percettivo né i principi di funzionamento.

Riguardo alla maggioranza delle linee ferroviarie in questione, poco o nulla era stato pubblicato, in particolare sotto il profilo tecnico progettuale o del dettaglio della giaci-



Da sinistra a destra due immagini relative alla ex ferrovia Palermo-Corleone-Sciacca: **10** e **11** sezioni di tipi di cunetta (progetto di massima, 1899, e progetti di manutenzione dei pendii limitrofi); **12** sezione e foto di tipo di galleria (dal profilo-sezione della ex ferrovia Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano);

tura dei tracciati ferroviari, e pertanto si è reso necessario cercare la documentazione progettuale originale presso gli archivi storici, talvolta anche non direttamente legati all'ambito ferroviario<sup>6</sup>: a differenza che in Spagna, dove la RENFE (*Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles*) ha sostanzialmente collaborato alla realizzazione della rete di *vias verdes* iberiche sia cedendo i tracciati in comodato d'uso, sia mettendo a disposizione i documenti degli archivi ferroviari, in Italia la notevole frammentazione amministrativa dell'azienda Ferrovie dello Stato seguita alla privatizzazione ha spesso generato la dispersione di molto del materiale progettuale originario, se non la sua distruzione.

La ricerca d'archivio ha consentito di acquisire documenti di carattere assai eterogeneo, rivelatisi talvolta di particolare pregio, anche sotto il profilo dell'elevata qualità grafica. Molti di questi elaborati sono stati riprodotti e hanno poi costituito parte integrante del progetto esecutivo. Tra la documentazione consultata e parzialmente recuperata, di particolare interesse si sono rivelati:

- i piani parcellari di esproprio;
- i profili dei tracciati;
- i 'tipi' ferroviari;
- progetti di opere specifiche e progetti di manutenzione;
- relazioni progettuali e capitolati d'appalto;
- articoli su libri e riviste, cartografie allegate a testi a stampa.

#### Piani parcellari di esproprio (fig. 6)

Si tratta di documenti, sia precedenti che successivi alla costruzione dei tracciati ferroviari (in questo caso denominati definitivi), costituiti da planimetrie finalizzate alle pratiche di esproprio. Oltre che per individuare i confini delle pertinenze ferroviarie, questo tipo di documenti si è rivelato una vera miniera di informazioni anche per comprendere la consistenza quantitativa e qualitativa delle opere d'arte presenti lungo il tracciato e la loro posizione: vi sono infatti rappresentati, e localizzati con indicazione precisa della distanza dall'origine della linea o del tronco ferroviario, tutti i ponti, i ponticelli, le curve con i relativi raggi di curvatura, i rilevati e le trincee, le lunette lungolinea e i canali di guardia a monte delle trincee, le gallerie (con relativa pianta, lunghezza e posizione degli accessi), le superfici a rischio di frana, etc. Grazie a questi documenti è possibile per esempio avviare la manutenzione di una singola opera d'arte semplicemente citando il tipo e il km corrispondente, o eseguire i saggi di scavo per il loro ritrovamento, in particolare per le opere finalizzate alla gestione delle acque meteoriche superficiali, rese invisibili dopo decenni di abbandono perché interrate o coperte dalla vegetazione. Di particolare interesse sotto il profilo paesaggistico risulta inoltre l'indicazione della tipologia culturale dei terreni attraversati.

#### Profili dei tracciati (fig. 7)

Si tratta di vere e proprie sezioni longitudinali dei tracciati, spesso, come anche le planimetrie precedentemente citate, costituite da lunghi fogli, talvolta anche decine di metri, ripiegati a fisarmonica. Contengono una serie di dati utili per la lettura del tracciato anche in mancanza di una planimetria: è indicata la posizione di rettilinei e curve, tombini, ponticelli, viadotti, caselli, stazioni e altre opere d'arte, corredate dalle rispettive distanze dall'origine della linea. Consentono di compren-

<sup>6</sup> Le ricerche d'archivio hanno preso l'avvio presso gli uffici ferroviari di Palermo e si sono poi allargate anche agli Archivi di Stato, agli Archivi comunali, all'Archivio del Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti dell'Università di Palermo, agli archivi ferroviari di Roma e Firenze, alla biblioteca del Ministero dei Trasporti, alla Biblioteca del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI) di Roma e all'Archivio Centrale dello Stato di Roma. Presso gli uffici ferroviari di Palermo, particolarmente importante è stata per noi la collaborazione del tecnico Ferservizi che curava la documentazione storico-catastale delle ferrovie siciliane, il geom. Salvatore Salerno, che si ringrazia anche per la non comune sensibilità dimostrata per la tutela del patrimonio storico, archeologico e archivistico delle ferrovie.



Da sinistra a destra tre immagini relative alla ex ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo: **13** progetto e foto di un fabbricato viaggiatori; **14** disegno del progetto definitivo e foto (2002) del cavalcavia San Marco (regia trazzera 435); **15** progetto definitivo e foto (2002) del ponte S. Agata.

dere la pendenza del tracciato e quella delle cunette di scolo delle acque, risultando estremamente utili ai fini della riconversione a uso greenway, sia per la programmazione degli itinerari in base alle altimetrie, sia per la gestione della fase progettuale e manutentiva del sistema di regimazione delle acque piovane.

#### 'Tipi' ferroviari (figg. 8-13)

Caratteristica intrinseca delle opere ferroviarie è la serialità dei suoi manufatti: le opere che devono assolvere il medesimo compito hanno la medesima forma e le medesime dimensioni. Si tratta di una notevole opera di standardizzazione delle caratteristiche intrinseche di queste opere d'arte che vengono individuate per 'tipi' per consentire una rapida scelta del modello da utilizzare secondo le necessità. Pressoché tutte le principali opere d'arte ferroviarie facevano riferimento a uno specifico 'tipo': fabbricati viaggiatori, caselli, gallerie, piccoli e grandi ponticelli, viadotti, sezioni trasversali, cunette, etc.; tutti elementi che pur facendo riferimento a un modello di volta in volta univoco venivano poi comunque adattati alle puntuali caratteristiche del luogo nel quale dovevano essere realizzati. I progetti di molti di questi modelli di riferimento hanno permesso di comprendere anche alcune caratteristiche dei terreni nei quali venivano realizzati i tracciati (per es. forma e materiali utilizzati nella costruzione delle gallerie dipendeva fortemente dalle caratteristiche delle rocce attraversate).

#### Progetti di opere specifiche (figg. 14-18) e interventi di manutenzione

Anche se estremamente più rari rispetto ad altri tipi di documenti, sono stati utili i ritrovamenti dei progetti, di massima o definitivi, di specifiche opere d'arte, come quelli riguardanti alcuni ponti da realizzare lungo il tracciato della linea Corleone-San Carlo. Gli archivi consultati hanno restituito pure documentazione relativa a interventi manutentivi del tracciato, dell'armamento e dei mezzi ferroviari.

#### Rilievi, computi e stime, relazioni progettuali e capitolati d'appalto

Questo tipo di documenti si è rivelato di particolare interesse per conoscere alcune dinamiche evolutive dei progetti delle linee ferroviarie (la loro cronologia e le varianti di tracciato), per comprendere le tecniche di realizzazione delle opere (intonaci, modalità costruttive di trincee e rilevati, etc.) e per l'analisi delle pertinenze, in particolare sotto il profilo della vegetazione (specie e modalità di piantumazione).

### **b) L'analisi dei tracciati e dei manufatti ferroviari**

Ripercorrere i tracciati delle linee ferroviarie avendo in mano i progetti o i rilievi eseguiti in passato ha consentito un'innegabile vantaggio sui tempi di effettuazione dei rilievi, nel ritrovare manufatti sepolti dai terreni smottati e nel comprendere la reale ampiezza dell'area interessata dall'infrastruttura (vedi oltre, punto c).

Rimettere in esercizio le opere d'arte ferroviarie (ad esempio il sistema di drenaggio delle acque) risponde a diverse esigenze: garantire il buon funzionamento dell'infrastruttura, ridare valore a un patrimonio altrimenti perduto, intervenire senza snaturare i luoghi e le logiche di impianto delle linee ferroviarie - il che favorisce l'iter autorizzativo presso sovrintendenze e soggetti gestori di aree sottoposte a tutela naturalistica - e infine ottenere economie che la realizzazione di manufatti ex novo non consentirebbe<sup>7</sup>.

La verifica dello stato di conservazione e di visibilità del tracciato e dei manufatti andrebbe effettuata tramite rilevamenti video e fotografici e attraverso una puntuale ricostruzione cartografica in scala 1:10.000 delle linee, ottenuta con il confronto incrociato fra i progetti originari, foto storiche dei luoghi e sopralluoghi.

<sup>7</sup> In fase di realizzazione degli interventi tale ipotesi di lavoro si è rivelata generalmente corretta, salvo in casi particolari, a causa di ampi movimenti franosi o di manufatti originari particolarmente danneggiati, etc.



Da sinistra a destra, immagini relative alla ex ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo: **16** piano stazione di Contessa Entellina, rilievo e foto aerea del 1953-55, fonte E.R.A.S. (Ente Riforma Agraria Siciliana); **17** pianta e prospetto del progetto definitivo (v. anche p. 44) e foto (2002) del viadotto Madonna delle Vigne; **18** progetto definitivo e foto (2002) del prospetto a valle dell'acquedotto al km 41+641; **19** tracciato e cunetta al km 53+380, resi visibili a seguito del recupero (foto 2007).

### c) L'indagine catastale e il recupero delle pertinenze

In considerazione dei periodi più o meno lunghi di abbandono, particolare rilievo ricopre all'interno dell'indagine conoscitiva preliminare la verifica catastale volta a identificare con precisione le pertinenze ferroviarie e il relativo status giuridico (reale possesso). L'abbandono tende a favorire l'occupazione abusiva totale o parziale del tracciato, che ne interrompe la continuità o ne riduce la larghezza, o causa danneggiamento o scomparsa delle opere d'arte poste ai suoi margini, rendendo difficile ripristinare l'originaria funzionalità e integrità delle opere e della proprietà ferroviaria, nonché impedendo l'uso delle pertinenze per una adeguata sistemazione a verde (fig. 19).

L'indagine catastale, condotta anche tramite gli originari piani parcellari di esproprio, consente inoltre di operare immediatamente per riaffermare la pubblica proprietà dei tratti occupati dai privati dopo lo smantellamento della linea. Ad esempio gli interventi condotti dall'AAPIT a partire da queste indagini hanno consentito, con la materializzazione dei confini e con raccordi provvisori in sterrato, di realizzare alcune ricuciture del sedime ferroviario che, pur temporanee, hanno avuto come effetto principale la riaffermazione della pubblica titolarità di quei terreni.

### d) La pianificazione degli interventi

Con funzione complementare e integrativa rispetto al 'progetto conoscenza', l'AAPIT ha predisposto, per la provincia di Palermo, un "piano generale di riconversione in percorsi ciclabili del sistema ferroviario dismesso con funzione di vie verdi e corridoi ecologici"<sup>8</sup>. Il piano indica ragioni tecniche e strategie di intervento che possono trasformare le infrastrutture ferroviarie dismesse, insieme alla viabilità minore storica, in un'importante rete di connessione e conoscenza delle aree di interesse naturalistico e culturale della Sicilia occidentale (fig. 5).

Detto piano è strutturato su due linee di approfondimento:

1. una prima linea, di natura strategica e a scala territoriale, per lo sviluppo di un sistema di greenways per la Sicilia occidentale, analizza le possibili interconnessioni fra le ferrovie dismesse e la viabilità storica e minore, e individua tre possibili livelli di intervento, quali criteri operativi e non in una logica di ordine temporale:

I) costruzione dei grandi assi di attraversamento territoriale, grazie al recupero, la salvaguardia e la riconversione del sistema ferroviario dismesso;

II) costruzione della rete primaria, con maglie di ampiezza intorno ai 30 km, grazie all'utilizzo della viabilità esistente sia storica che secondaria, in connessione con le linee ferroviarie dismesse e i nodi della rete ecologica (parchi, riserve, zone di protezione speciale e siti di interesse comunitario);

III) costruzione della rete capillare di penetrazione nel territorio grazie al recupero e alla salvaguardia del sistema della viabilità storica e minore (fig. 20);

2. il secondo filone di approfondimento ha considerato alcune soluzioni progettuali-tipo (segnaletica, barriere anti-intrusione, pavimentazione/sistemazione del fondo, sistemazione a verde delle pertinenze), con l'obiettivo di svolgere una funzione di guida/traccia progettuale per una riconversione funzionale rispettosa del carattere modulare, tipologico e percettivo delle infrastrutture ferroviarie.

<sup>8</sup> Piano redatto a cura degli scriventi e approvato, ai fini della valutazione di incidenza, con nota 66483 del 471 I/2005 dell'Assessorato Territorio ed Ambiente della Regione Sicilia



Da sinistra a destra due immagini relative alla ex ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo): **20** schema della rete delle regie trazzere, che costituiscono la struttura principale della viabilità storica di lunga percorrenza dell'isola (a cura dell'Ufficio demanio trazzerale della regione Sicilia); **21** lato valle del ponticello al km 44+463 (ex ferrovia Palermo-Corleone-San Carlo); **22** raffronto tra le foto aeree storiche ERAS del 1953-55 e l'ortofoto digitale Terraitaly it2000, che ha permesso di individuare il percorso della linea e di evidenziare la posizione di ponticelli e acquedotti per la regimazione delle acque (cerchi azzurri).

## Gli elaborati del 'progetto conoscenza'

Con la progettazione del primo intervento pilota Godrano-Ficuzza, e del successivo intervento Ponte Drago-San Carlo, sono stati predisposti i seguenti elaborati:

**a) Raffronto tra fotografie aeree storiche** (quelle dell'Ente Riforma Agraria Siciliana del 1953-55) **e attuali** (ortofoto digitali IT2000) (fig. 22) per verificare l'esistenza e localizzare i manufatti, quali per esempio ponticelli, acquedotti e canali di gronda ormai interrati<sup>9</sup>:

**b) Abaco fotografico dei manufatti ferroviari e delle opere di regimazione idraulica**, in cui sono rappresentati, nel loro attuale stato di conservazione, 180 dei circa 267 manufatti documentati lungo la tratta Villafraati-Godrano-Ficuzza-Ponte Drago (21 km);

**c) Localizzazione e analisi dello stato di fatto delle opere di regimazione idraulica** poste a salvaguardia del sedime ferroviario (fig. 21), per favorire l'individuazione e il recupero, da processi di interrimento legati al lungo abbandono, dell'articolato sistema di gestione delle acque meteoriche che accompagnava il tracciato ferroviario per tutto il suo sviluppo. Il rilievo dato a questo tipo di indagine è legato alla constatazione che laddove i sistemi di drenaggio non hanno funzionato correttamente sono stati sempre riscontrati fenomeni di degrado dell'area di sedime della massicciata (come per esempio ristagni d'acqua più o meno diffusi), che nei casi più gravi si traducevano in veri e propri smottamenti del tracciato e/o in fenomeni di crollo delle opere d'arte più elaborate, come ponti, viadotti e gallerie. L'analisi ha consentito di individuare circa 7 tipi di opere d'arte<sup>10</sup>.

**d) Localizzazione e analisi dello stato di fatto di edifici, segnaletica, manufatti ferroviari, intersezioni tra viabilità e linea ferrata**, con la duplice funzione di acquisire informazioni sui manufatti ferroviari non direttamente legati alla regimazione delle acque<sup>11</sup> e di mettere in evidenza il rapporto esistente fra l'infrastruttura ferroviaria e il sistema della viabilità attuale e storica che la intersecava. È stato analizzato anche lo status giuridico delle strade, sia per individuare quelle possibilmente ad uso pubblico, da ripristinare ai fini della mobilità dolce (mulattiere, regie trazzere/tratturi, sentieri), sia per risolvere particolari situazioni di interruzione del tracciato o consentire connessioni dall'ex tracciato ferroviario ai beni storico-ambientali presenti nel territorio circostante.

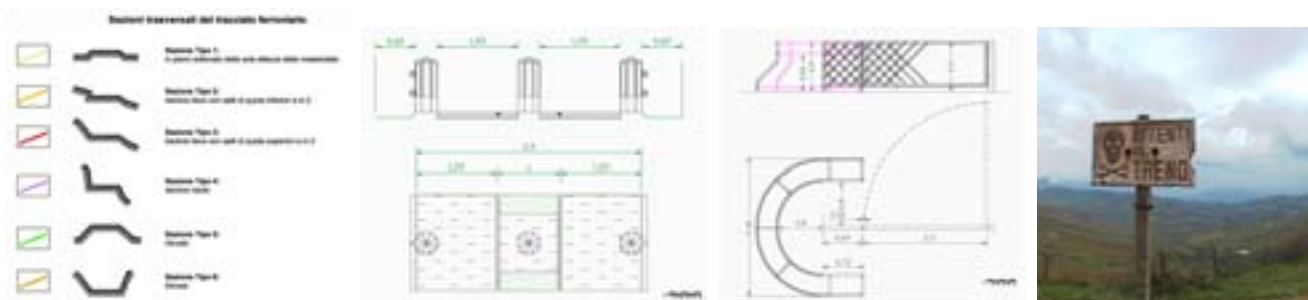
**e) Analisi dello stato di fatto del fondo stradale dell'ex tracciato ferroviario.** Sono state identificate 11 differenti condizioni della massicciata ferroviaria, dalla presenza di pietrame ancora affiorante alle superfici ricoperte da terreno vegetale fino ai tratti asfaltati, etc.. La verifica ha permesso di indicare interventi tecnici mirati a seconda delle situazioni riscontrate, con evidenti vantaggi sulla previsione di spesa.

**f) Analisi della percorribilità e degli usi attuali dell'ex tracciato ferroviario.** Il lungo periodo di abbandono ha spesso comportato l'utilizzo dell'area di sedime ferroviario per scopi diversi. Dopo aver classificato il tracciato in tratti percorribili e non percorribili, l'analisi condotta ha consentito di individuare 9 diversi tipi di uso dei tratti percorribili e 5 principali cause di

<sup>9</sup> Ai fini del confronto con le più recenti ortofoto del volo IT2000, le immagini storiche sono state acquisite su supporto informatico, georeferenziate e ortorettificate (almeno 120 punti per fotogramma).

<sup>10</sup> Acquedotto (in 8 differenti varianti dimensionali), ponticello (in 3 varianti dimensionali), ponte (in 7 varianti dimensionali), sottopasso, viadotto, canalette e canali di gronda (in terra o pietrame e malta).

<sup>11</sup> Sono state individuati 12 tipi di opere d'arte: cavalcavia/sovrappasso, galleria, garitte, 2 tipi di casello, fermata, stazione e relativi corpi accessori, serbatoio idrico, segnaletica (semafori, segnalazioni di pericolo e indicatore di scambio), miliari (chilometrici e di confine di proprietà ferroviaria), contrafforti e opere di contenimento in pietrame e malta, gabbionata di pietrame, muretti, marciapiedi, passaggi a livello.



Da sinistra a destra: **23**, tipi di sezione trasversale del tracciato ferroviario ('progetto conoscenza'); **24** bitte anti intrusione ottagonali in sequenza per impedire l'accesso ai veicoli a quattro ruote; **25** labirinto anti intrusione per impedire l'accesso a motociclette e bovini ma consentire il transito a biciclette, passeggini e carrozzine per disabili e, tramite il cancello, ai mezzi della guardia forestale e per la manutenzione; **26** segnale di pericolo (di grande dimensione, m. 1,2 x 0,65, in cemento armato), presente a ogni passaggio a livello lungo la linea Palermo-Corleone (qui al km 38+893, presso Godrano).

mancata percorribilità<sup>12</sup>. Nel progetto di rifunzionalizzazione della ex ferrovia in greenway tutti i tratti non percorribili sono stati indirizzati verso un uso esclusivo da parte della mobilità dolce; l'analisi dei tratti attualmente percorribili ha creato le condizioni per prevedere diversi tipi di accesso, con limitazioni specifiche al transito per garantire la sicurezza dell'utenza ciclistica in caso di traffico promiscuo e per interdire il transito di lunga percorrenza da parte dell'utenza motorizzata.

**g) Analisi delle sezioni** trasversali e longitudinali del tracciato oltre alla livelletta complessiva del tracciato, che ha permesso di individuare 7 tipi di sezione trasversale<sup>13</sup> caratterizzati da specifiche esigenze manutentive (fig. 23).

### Gli elaborati di piano

Per la Sicilia occidentale, accanto alla cartografia di carattere territoriale contenente la rete delle greenways strutturata facendo riferimento ai criteri citati al punto d), sono stati predisposti anche i seguenti elaborati di dettaglio progettuale:

**h) Tipi d'uso del tracciato**<sup>14</sup> previsti nei diversi tratti di ex sede ferroviaria ai fini della mobilità dolce e localizzazione di barriere anti-intrusione per i mezzi non autorizzati (figg. 24-25, ne sono stati individuati 11 tipi tra mobili e fisse) e di dissuasori posti allo scopo di selezionare i diversi tipi di transito e utenza secondo le logiche del *traffic calming* (moderazione del traffico).

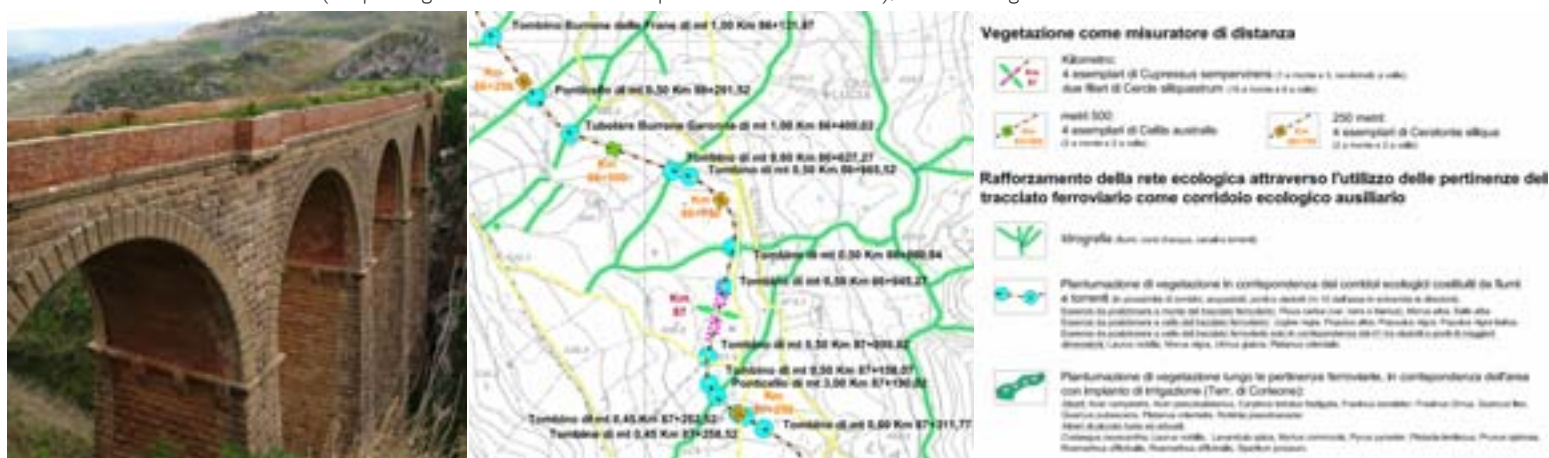
**i) Segnaletica: localizzazione e tipi.** Sono stati predisposti, facendo riferimento ai segnali (fig. 26) e ai materiali generalmente utilizzati in ambito ferroviario, alcuni modelli di segnali in metallo da apporre lungo il tracciato ciclabile, in corrispondenza sia della viabilità intersecante che dei

<sup>12</sup> Tra i tipi di uso: uso per l'accesso ai fondi agricoli privati o a edifici residenziali; uso episodico; di scarso transito per mancanza di uscita; uso per scopi forestali; uso come comune strada carrabile; percorribile ma non transitato perché rimasto intercluso fra tratti interrotti. Tra le cause della mancata percorribilità: abbandono; smottamento del tracciato; occupazioni da parte dei privati; cattiva qualità del fondo; acquisto da parte di privati.

<sup>13</sup> Tratto in piano (sollevato della sola altezza della massicciata); in lieve declivio (con salti di quota inferiori a 2 m; in lieve declivio (con salti di quota superiori a 2 m); in declivio ripido; in rilevato; in trincea; in galleria.

<sup>14</sup> Uso esclusivo per la mobilità dolce; uso promiscuo con mobilità carrabile di carattere agricolo per l'accesso ai fondi (con previsioni di specifiche autorizzazioni); utilizzo in promiscuo con la mobilità carrabile di carattere urbano (con autorizzazioni e prescrizioni d'uso e relative sanzioni a garanzia della sicurezza); utilizzo in promiscuo con i mezzi forestali (l'accesso è interdetto a tutti i veicoli diversi da quelli del Corpo Foreste).

Da sinistra a destra: viadotto Sorgo (5 luci di 10 m), sul vallone omonimo, confine tra i comuni di Santa Ninfa e Gibellina (linea Castelvetro-Burgio); **27** e **28** localizzazione della vegetazione prevista lungo il tracciato ferroviario (dal piano generale di rete ciclabile per la Sicilia occidentale), e relativa legenda.





A sinistra: **29** sezione della massciata e relative indicazioni dimensionali, utili per progettare la nuova pavimentazione ciclabile; **30** il sedime prima del recupero e rendering dell'ipotesi di pavimentazione del percorso ciclabile. Le dimensioni dell'inerbimento centrale corrispondono all'originario scartamento ridotto (0,95 m.); per le due corsie laterali si è fatto riferimento alle indicazioni per le piste ciclabili, a corsie affiancate, contenute nel D.M. 557/99.

manufatti ferroviari di particolare rilievo.

**j) Recupero delle pertinenze ferroviarie e sistemazione a verde:** il recupero delle pertinenze assicura la possibilità di fare la manutenzione delle opere d'arte connesse al tracciato ferroviario e consente di disporre di aree per la sistemazione a verde della greenway. A tal fine è stato previsto di potenziare i miliari di confine nei vertici catastali dell'area ferroviaria e di collocare lungo il perimetro specie vegetali scelte facendo riferimento alla documentazione storica (capitolati di appalto). La sistemazione a verde ha ricevuto particolare attenzione, seguendo due criteri di intervento. Da un lato la modularità e il ritmo spaziale che guida la costruzione delle ferrovie hanno indotto a utilizzare la vegetazione come elemento-misuratore di distanza, facendo corrispondere specifiche specie arboree di particolare impatto cromatico e/o formale con i punti corrispondenti al chilometro, al mezzo chilometro e ai 250 metri dell'originario sistema di scansione metrica delle linee ferroviarie. Dall'altro lato il rafforzamento della rete ecologica e il rapporto con il paesaggio circostante hanno fatto privilegiare la piantumazione di vegetazione igrofila in prossimità di tombini, acquedotti, ponti e viadotti e in corrispondenza dei corridoi ecologici costituiti da fiumi e torrenti, e hanno indotto a considerare, nelle scelte operate per incrementare la vegetazione negli spazi limitrofi all'ex sedime ferroviario, sia il paesaggio agrario attraversato, sia le specie arboree tradizionali ormai non più in uso, sia, infine, il reintegro di specie arboree naturali ormai scarsamente presenti; nella sistemazione delle alberature si è inoltre valorizzata la visione paesaggistica tipica dello spostamento lungo l'asse ferroviario, che tende a privilegiare le prospettive aperte verso le vallate, e si è infine prestata attenzione agli spazi di pertinenza delle stazioni e delle fermate (figg. **27-28**).

**k) Proposta progettuale di sistemazione del fondo stradale dell'area di sedime ferroviario:** in presenza di sedi ferroviarie per lo più ormai disarmate (prive cioè dei binari) e diminuita pertanto la riconoscibilità dell'originaria funzione dell'infrastruttura, si è scelta per la pavimentazione una soluzione formale che insieme rispondesse all'obiettivo di riconvertire le linee dismesse all'uso ciclabile e mantenesse la memoria dell'infrastruttura originaria.

Si è cercato di rispondere a quattro istanze tra loro correlate:

- recuperare il ricordo dell'originaria matrice ferroviaria (fig. **29**)
- attenersi alla legislazione relativa alla mobilità ciclabile e al transito dei disabili;
- favorire l'uso da parte di altri mezzi di mobilità dolce come calessi, cavalli e rollerskate;
- suscitare nella collettività e nel fruitore del tracciato la sensazione di percorrere qualcosa di diverso da una comune stradella sia essa in terra battuta o in asfalto.

La soluzione illustrata nella fig. **30** risponde a queste istanze, in particolare alla prima: il



Da sinistra a destra: **31** e **32** recupero delle originarie cunette e dei muretti in pietrame e malta, sepolti a seguito del lungo periodo di abbandono; **33** muro di contenimento coperto dalla vegetazione, prima del recupero.



Da sinistra a destra: **34-35** due fasi del recupero (2007) del muro di contenimento ad archi in laterizio e pietrame (nella Riserva Naturale del Bosco della Ficuzza, linea Palermo-Corleone). Dopo la ricollocazione del pietrame, con funzione di vespaio, all'interno delle arcate portanti, viene recuperata la funzionalità del grande "cunettone di gronda" posto al di sopra dell'intera cimasa del muro, per drenare le acque meteoriche; **36** ricostruzione in "terramesh" di uno dei rilevati ferroviari.

ricordo e la percezione del binario è reinterpretato per mezzo del porfido di colore ferroso, mantenendo misure e distanze originarie. E' anche una soluzione compatibile con le ex linee ferroviarie ancora armate, nel qual caso gli elementi di porfido lasciano posto alle originarie rotaie, senza perdita di coerenza di disegno e dimensioni.

### Nota sulla fase realizzativa delle opere

In fase di realizzazione delle opere di riconversione, il metodo del 'progetto conoscenza' ha dimostrato la propria validità consentendo il recupero sia dell'originaria massciata sia di lunghi tratti di cunette di deflusso delle acque meteoriche, nonché il ripristino di numerosi ponticelli e acquedotti da lungo tempo interrati, consentendo di rimediare ai notevoli problemi legati al ristagno delle acque meteoriche, a vantaggio della percorribilità sulla superficie sterrata (figg. **31-36**). Efficace si è rivelato il recupero delle pertinenze ferroviarie basato sulla materializzazione dei confini con l'apposizione di specifici segnali di confine (fig. **37**).

Non è stato invece possibile verificare la parte del progetto e di previsioni di piano relativa alla segnaletica, alle ipotesi di pavimentazione e alla differenziazione dei tipi d'uso (esclusivo e promiscuo) del tracciato, poiché gran parte dei lavori condotti dall'ente appaltante sono stati finora indirizzati a consolidare e ricucire il tracciato e al suo utilizzo come percorso promiscuo.

Per quanto riguarda le strutture a servizio della ciclabilità, lungo la linea Palermo-Corleone è già da qualche anno operante una struttura ricettiva e di ristorazione che utilizza l'ex stazione di Ficuzza, appositamente restaurata a cura di privati, con fondi comunitari: è un'iniziativa imprenditoriale che costituisce un importante punto di riferimento per lo sviluppo della mobilità dolce nell'area di interesse naturalistico della riserva di Rocca Busambra e del Bosco della Ficuzza, a Nord di Corleone<sup>15</sup> (fig. **38**).

<sup>15</sup> Era previsto il recupero di altre 7 stazioni, da destinare a servizio del tracciato. Gli interventi sono stati realizzati dai Comuni proprietari degli immobili con esiti diversificati rispetto alle linee di indirizzo definite in fase di coordinamento. Solamente la stazione di Piana degli Albanesi è attualmente attiva come struttura di ristorazione.

Da sinistra a destra: **37** posizionamento dei pilieri di segnalazione dei confini delle pertinenze ferroviarie; **38** ex stazione di Ficuzza nel 2001 (prima del recupero), e nel 2005, dopo l'intervento di restauro e riconversione funzionale in struttura turistica e di ristorazione a servizio della greenway.







Da sinistra a destra: presso l'albergo Maristella, all'estremità di ponente di Sanremo (IM), nell'estate 2000, 2002, 2004 e 2010 (oggi Parco Costiero Riviera dei Fiori).

## Rail-trails in Italia, profilo di un'indagine

Giulia Cortesi



Perché tanto interesse per gli ex sedimi ferroviari italiani? I circa 6400 km di tracciati ferroviari in abbandono (p. 21), oltre ad essere un'eredità storica, sono anche una risorsa concreta che può essere rifunzionalizzata. Se il riuso dei sedimi ferroviari per la loro originaria funzione non è praticabile, una valida alternativa all'abbandono e al rischio che finiscano frammentati e che davvero diventino scarti, è il loro recupero come percorsi dedicati alla mobilità dolce (non motorizzata), sia per le caratteristiche proprie che li rendono ideali alla conversione (pendenza moderata, scarsità di intersezioni con la rete stradale ordinaria, posizione elevata rispetto al paesaggio circostante, ecc), sia perché questo tipo di recupero rende possibile anche la successiva riattivazione del servizio ferroviario in quanto salvaguarda il tracciato come è già stato rilevato nei testi precedenti. Nonostante le difficoltà e la mancanza di un quadro normativo, diversi recuperi anche in Italia sono avvenuti o sono in corso, e molti altri potrebbero avvenire se le condizioni fossero favorevoli. Questa indagine, che non ha pretese di esaustività, ha individuato 42 casi di tratti ex ferroviari o ex tramviari recuperati all'uso ciclistico, considerando come tali quei tratti il cui sedime ferroviario è stato riutilizzato per creare percorsi, separati dalla rete stradale ordinaria, riservati alla mobilità dolce e accessibili alle biciclette da turismo. Sono stati esclusi quindi i tracciati abbandonati che non sono stati oggetto di un'azione di recupero ai fini della percorribilità in bicicletta, anche se di essi avviene un riuso spontaneo a piedi o in mountain bike. Si tratta nella maggior parte dei casi di piste ciclabili o ciclopedonali, ma non mancano esempi di percorsi rivolti non solo ai ciclisti o ai pedoni – che restano in genere l'utenza più numerosa – ma anche ai cavalieri, come per esempio sulla Spoleto-Norcia in Umbria o in Sardegna, tra Calangianus e Monti ("percorso turistico integrato").

	Regione	Prov	Scheda	Ferrovia			Ciclovìa			
				recupero			da ex ferrovia			
				km	km	%	km	km	%	
2	Piemonte	TO	<b>1</b>	Airasca-Villafranca Piemonte	20	16.5	83%	16.5	16.5	83%
		TO	<b>2</b>	Bricherasio-Barge	11.5	5	43%	5	5	43%
					<i>31.5</i>	<i>21.5</i>	<i>68%</i>	<i>21.5</i>	<i>21.5</i>	<i>68%</i>
3	Liguria	GE	<b>3</b>	Madonna della Guardia	10.5	10.5	100%	10.5	10.5	100%
		GE, SV	<b>4</b>	Arenzano-Varazze	41	5.9	14%	5.9	5.9	100%
		IM	<b>5</b>	Parco Costiero Riviera dei Fiori	25.4	23.5	93%	24	23.5	98%
					<i>76.9</i>	<i>39.9</i>	<i>52%</i>	<i>40.4</i>	<i>39.9</i>	<i>98%</i>
6	Lombardia	BG	<b>6</b>	Val Brembana	40.6	16	39%	29.5	16	54%
		BG	<b>7</b>	Val Seriana	23	15	65%	30	15	50%
		BS	<b>8</b>	Brescia-Salò/Vobarno	56	24	43%	40	24	60%
		CO	<b>9</b>	Porlezza-Menaggio	12.1	5	41%	7	5	71%
		VA	<b>10</b>	Varese-Ghirla-Lavena Ponte Tresa	35	11	31%	20	11	55%
		VA	<b>11</b>	Valmorea	31	16	52%	23	16	70%
					<i>197.7</i>	<i>87</i>	<i>44%</i>	<i>149.5</i>	<i>87</i>	<i>58%</i>
5	Veneto	BL, BZ	<b>12</b>	Dolomiti	65	54	83%	65	54	83%
		TV	<b>13</b>	Treviso-Ostiglia	116	8	7%	8	8	100%
		VI	<b>14</b>	Piovene Rocchette-Asiago	21.2	13	61%	13	13	100%
		VI	<b>15</b>	Piovene Rocchette-Arsiero	18.4	8	43%	8	8	100%
		VI	<b>16</b>	Vicenza-Noventa Vicentina	48	30	63%	30	30	100%
					<i>286.6</i>	<i>113</i>	<i>42%</i>	<i>124</i>	<i>113</i>	<i>91%</i>
5	Trentino-Alto Adige/Südtirol	BZ	<b>17</b>	Bolzano-Caldaro	13	9	69%	11	9	82%
		BZ	<b>18</b>	Bolzano-Ponte Gardena	19.4	18	93%	19.4	18	93%
		BZ	<b>19</b>	Val di Fleres-Terme Brennero	9.8	7.5	77%	8	7.5	94%
		TN	<b>20</b>	Ora-Predazzo	50.5	11.5	23%	15	11.5	77%
		TN	<b>21</b>	Mori-Riva del Garda	28.5	6	21%	20	6	30%
					<i>121.2</i>	<i>52</i>	<i>43%</i>	<i>73.4</i>	<i>52</i>	<i>71%</i>

In Italia il recupero dei sedimi ferroviari dismessi per la costruzione di nuovi percorsi 'dolci' è avvenuto sinora al di fuori di una pianificazione nazionale e non esiste un termine o un'espressione specifica per indicare questo tipo di recuperi, a differenza che nelle lingue dei paesi in cui il fenomeno è più sviluppato e strutturato, come per esempio *rail-trail* (Stati Uniti), *railway path* (Gran Bretagna), *chemins du rail* (area francofona), *Bahntrassenradweg* (area di lingua tedesca).

In Sicilia, unica area italiana in cui la programmazione della rete ciclabile regionale (Piano regionale della mobilità non motorizzata) prevede "l'utilizzazione prioritaria dei sedimi delle linee ferroviarie dismesse e di altra viabilità minore o secondaria", è stato adottato spesso il termine *greenway* per indicare questo tipo di recuperi, e lo si ritrova per esempio nei nomi di due casi censiti in questa indagine: la *Greenway dei Templi* in provincia di Agrigento e la *Greenway degli Erei* in provincia di Catania. Il termine *greenway*, che ricorre poi in un unico altro caso qui censito (in Umbria, per la *greenway Spoleto-Norcia*), è utilizzato anche in Italia per indicare i percorsi 'verdi' riservati alla mobilità 'dolce' ricavati non solo riutilizzando i sedimi ferroviari dismessi, ma anche gli argini dei fiumi e le alzaie dei canali.

In tutti gli altri casi di recupero si ritrova una certa varietà nella scelta dei nomi, con la preferenza per espressioni classiche come *pista* (o *percorso* o *itinerario*) ciclabile o *ciclopedonale* seguita dai nomi delle località ai due estremi (per esempio *percorso*

	Regione	Prov	Scheda	Ferrovia			Ciclovìa			
				km	recupero		da ex ferrovia			
				km	km	%	km	km	%	
4	Friuli Venezia Giulia	TS	<b>22</b>	Val Rosandra	13	12	92%	12	12	100%
		UD	<b>23</b>	Val Pontebbana (Alpe Adria)	53.4	34.6	65%	50	34.6	69%
		UD	<b>24</b>	Tarvisio-Fusine	9	7.5	83%	9.3	7.5	81%
		UD	<b>25</b>	Cervignano-Grado (Alpe Adria)	12.3	9	73%	18	9	50%
	<i>totale</i>				<i>87.7</i>	<i>63.1</i>	<i>72%</i>	<i>89.3</i>	<i>63.1</i>	<i>71%</i>
6	Emilia-Romagna	MO	<b>26</b>	Modena-Mirandola	33	11	33%	12	11	92%
		MO	<b>27</b>	Villafranca-Finale Emilia	20	17	85%	20	17	85%
		MO	<b>28</b>	Modena-Vignola	25	24	96%	25.5	24	94%
		RE	<b>29</b>	Bagnolo-Correggio	19	14	74%	14	14	100%
		PR	<b>30</b>	Solignano-Ghiare di Berceto	8	6.3	79%	6.3	6.3	100%
		AR, FC	<b>31</b>	Cancellino-Lama	20	20	100%	20	20	100%
	<i>totale</i>				<i>125</i>	<i>92.3</i>	<i>74%</i>	<i>97.8</i>	<i>92.3</i>	<i>94%</i>
I	Toscana	SI	<b>32</b>	Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	7.8	6.8	87%	6.8	6.8	100%
I	Umbria	PG	<b>33</b>	Spoleto-Norcia	51	11	22%	11	11	100%
I	Lazio	FR	<b>34</b>	Fiuggi-Paliano	95	23.5	25%	23.5	23.5	100%
I	Campania	BN	<b>35</b>	Paesaggi Sanniti	15.2	6.8	45%	6.8	6.8	100%
5	Sicilia	AG	<b>36</b>	Menfi-Porto Palo	123	6	5%	6	6	100%
		CT	<b>37</b>	Circumetnea	10.4	10.4	100%	11.7	10.4	89%
		CT	<b>38</b>	Greenway degli Erei	71.1	9.5	13%	9.5	9.5	100%
		PA	<b>39</b>	Godrano-Ficuzza-San Carlo	105.6	62	59%	69	62	90%
		SR	<b>40</b>	Siracusa-Targia	9.9	9.7	98%	9.7	9.7	100%
	<i>totale</i>				<i>320</i>	<i>97.6</i>	<i>31%</i>	<i>105.9</i>	<i>97.6</i>	<i>92%</i>
2	Sardegna	OT	<b>41</b>	Calangianus-Monti	29	19.5	67%	19.5	19.5	100%
		CA	<b>42</b>	Isili-Nuragus	65	6	9%	6	6	100%
	<i>totale</i>				<i>94</i>	<i>25.5</i>	<i>27%</i>	<i>25.5</i>	<i>25.5</i>	<i>100%</i>
	<b>TOTALE</b>				<b>1491.6</b>	<b>640</b>	<b>43%</b>	<b>775.4</b>	<b>640</b>	<b>83%</b>

ciclabile Bolzano-Caldaro o pista ciclabile Modena-Vignola), o da indicazioni geografiche (pista ciclabile della Riviera Berica) o da nomi propri (percorso ciclabile Chico Mendes o pista ciclopedonale Giordano Cottur). In alcuni casi, in cui è stato programmato un percorso di media o lunga percorrenza che non si esaurisce nel recupero della ex ferrovia, è stato adottato il termine ciclovìa, caratterizzato con indicazioni di tipo geografico (Ciclovìa della Valle Brembana) e anche in due lingue, come nel caso della Ciclovìa Alpe Adria Radweg (CAAR) che unisce la Carinzia al mare Adriatico da Salisburgo a Grado, o nel caso simile della Lunga via delle Dolomiti/Langer Weg der Dolomiten, che attraversa il Veneto e l'Alto Adige, da Calalzo di Cadore (BL) a Dobbiaco (BZ). Quando l'azione di recupero è andata oltre il solo riutilizzo del sedime, si è fatto ricorso al concetto di parco lineare o costiero (il Parco lineare Caltagirone-Piazza Armerina, che costituisce parte della più estesa Greenway degli Erei in Sicilia, e il Parco Costiero Riviera dei Fiori, parte della progettata Greenway dell'Arco Ligure). Solo in due casi il nome conserva un ricordo esplicito del passato, La Strada del Vecchio Trenino ricavata tra Asiago e Campiello (VI) dalla ex linea Thiene-Piovene Rocchette-Asiago, in Veneto,



Immagine della Ciclovía Alpe Adria Radweg: lavori in corso presso la stazione di Chiusaforte e il ponte in ferro sul fiume Fella.

e il Percorso Verde Ex Autoguidovia in Liguria, che rappresenta anche una italianizzazione del termine *greenway*.

Sono stati schedati i percorsi ciclabili di lunghezza pari o superiore ai 5 km, escludendo quindi quei brevi tratti che a volte costituiscono l'inizio di un recupero più esteso, come si potrà verificare nei prossimi anni, ad esempio lungo la ex ferrovia Voghera-Varzi in Lombardia, o in Liguria sulla costa orientale. Vengono considerati i recuperi i cui lavori sono ultimati o in cui i cantieri sono aperti e se ne prevede la chiusura entro il 2011.

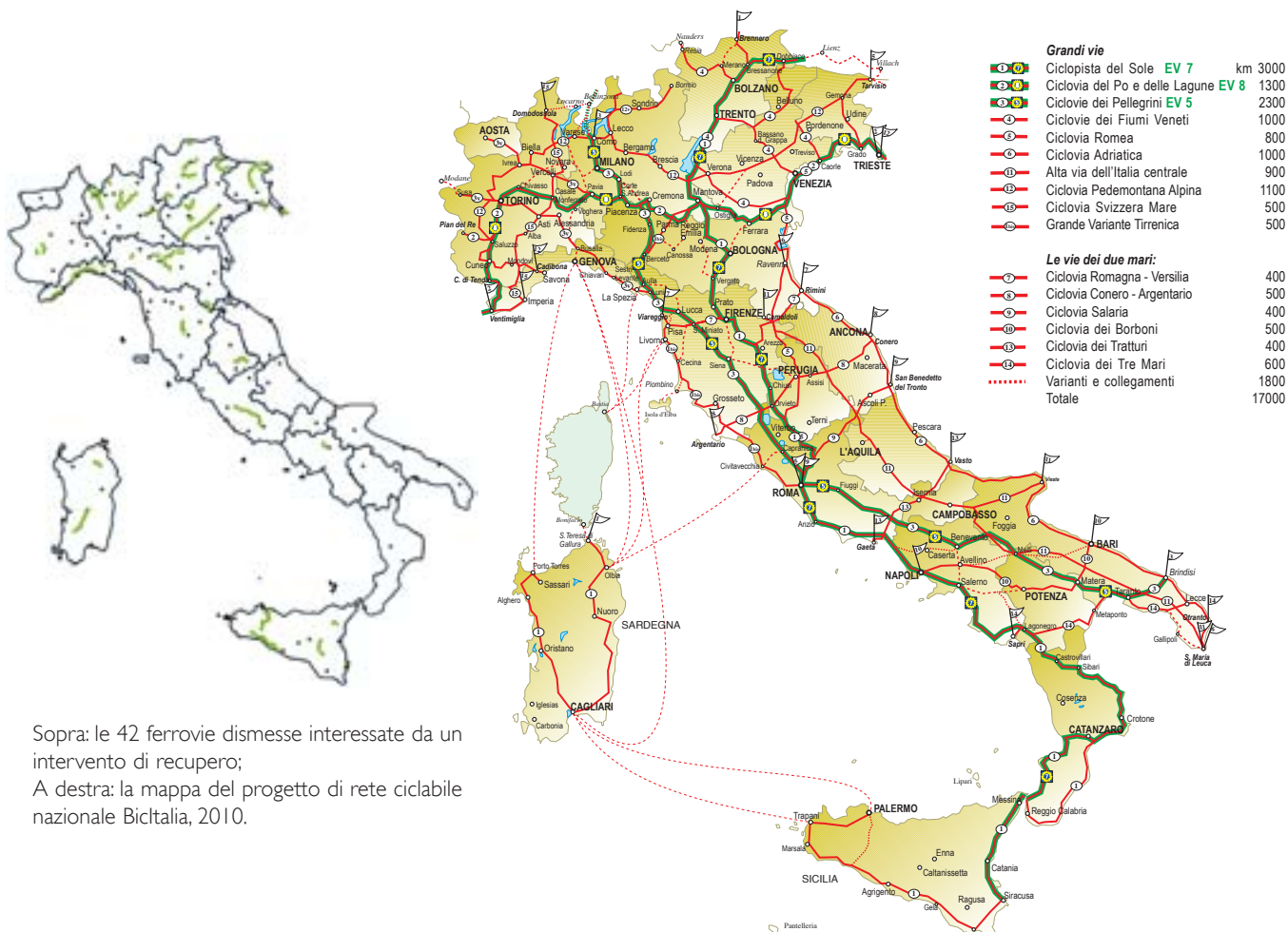
Dei 1492 km di tratti ferroviari o tramviari dismessi qui considerati in quanto interessati da un recupero, oltre il 40% del sedime (640 km) è stato finora riutilizzato, dando luogo, entro i confini nazionali, a 775 km di nuovi percorsi riservati alla mobilità dolce, indicati nelle schede con il termine *ciclovie*. La differenza tra l'estensione delle ciclovie e quella del sedime dismesso è dovuta al fatto che in molti casi alcune parti del sedime sono andate perse, per esempio assorbite dalla viabilità ordinaria, oppure non sono state recuperate. La ciclovie in questi casi si serve di tratti indicati come continuità ciclabile se in sede propria, o continuità promiscua se su strade ordinarie, solitamente a basso traffico. Dei 775 km di ciclovie realizzate oltre l'80% (640 km) corre su tracciato recuperato, ferroviario e tramviario. In due casi la pista ciclabile, per alcuni tratti, si trova a pochi metri di distanza dalla posizione del sedime originario, inglobato nell'allargamento della sede stradale affiancata: considerando recuperato il 'corridoio ferroviario', il sedime è stato in tal caso indicato e conteggiato come recuperato. Dei 640 km di sedime rifunzionalizzato, 64 appartengono a tramvie o a *decauville*, e quindi sono 576 i chilometri di ferrovie recuperate in senso stretto, pari a circa il 9% degli attuali 6.400 km di tracciati ferroviari in abbandono (cfr. Rovelli e Senes p. 21).

La tabella riassuntiva delle 42 ciclovie offre un quadro di sintesi numerica dei recuperi, cui si affiancano le due mappe dell'Italia che mostrano rispettivamente le ex ferrovie interessate da un intervento di recupero e lo schema di Bicitalia, il progetto di 15 ciclovie connesse in una rete ciclabile nazionale, elaborato da Fiab, per un'estensione complessiva di 17.000 km.

Più della metà delle 42 ciclovie rilevate è inserita in reti ciclabili provinciali e in reti (o progetti di reti) regionali, e il 43% (18 su 42) è anche parte delle ciclovie di lunga percorrenza di Bicitalia. Dei 775 km di percorsi ciclabili realizzati grazie al recupero di ferrovie dismesse ben 370 km circa (48%) sono inseriti nella rete Bicitalia, come percorsi principali o come varianti, e di questi 300 km sono costituiti da sedimi ferroviari. Anche il progetto di rete ciclabile europea EuroVelo, elaborato dalla European Cyclists' Federation, riceve un apporto dai recuperi qui censiti, sette dei quali costituiscono circa 80 km (di cui oltre 70 da sedime ferroviario) delle tre ciclovie europee in territorio italiano, la Sun Route EV 7, la Via Romea Francigena EV 5 e la Mediterranean Route EV 8.

Quasi la metà delle ferrovie oggetto di un'azione di recupero erano ferrovie concesse a imprese private, proporzione che varia molto da regione a regione, sino a raggiungere la totalità in Lombardia.

Quasi un quarto dei tracciati ferroviari recuperati è stato dismesso a seguito di varianti di tracciato, soprattutto negli ultimi due decenni, nelle valli alpine e lungo le coste della Liguria o della Sicilia, dove sono state costruite nuove gallerie.



Sopra: le 42 ferrovie dismesse interessate da un intervento di recupero;  
 A destra: la mappa del progetto di rete ciclabile nazionale Bicitalia, 2010.

La maggioranza dei percorsi recuperati è stata ultimata (o è in fase di ultimazione) nel corso degli ultimi sette anni, risalendo i primi recuperi agli anni '90, gli stessi in cui, con la modernizzazione del settore, si diffondeva anche in Italia la musealità ferroviaria sul modello del britannico *Railway Preservation Movement*, che fin dagli anni '50 aveva spinto a salvare dalla distruzione vecchi treni e impianti ferroviari. I manufatti del passato – locomotive, carrozze, ponti, gallerie, stazioni, caselli – acquisivano il nuovo status di reperti di archeologia industriale, di monumenti da conservare!

Al finanziamento dei lavori di recupero hanno contribuito fondi regionali ed europei, oltre che quelli propri di Province e Comuni. La legge 366/98 è servita a finanziare 5 dei 42 casi di recupero qui censiti (ma la raccolta di queste informazioni non è stata sistematica): tre in Sicilia, uno nel Lazio e uno in Veneto.

Ci sono casi in cui i tracciati delle ferrovie dismesse si sono rivelati vantaggiosi per la posa di condotte di servizio – per esempio cavi elettrici, fibre ottiche, metanodotti, oleodotti, ma anche acquedotti e fognature – abbinata al recupero come pista ciclabile. Questi tracciati risolvono infatti molti problemi progettuali (l'attraversamento di corsi d'acqua, l'intersezione di strade, il drenaggio delle acque piovane), non comportano espropri, e facilitano la manutenzione grazie alla ispezionabilità delle condotte per tutta la loro lunghezza. Per esempio nel 2010 Acque del Basso Livenza ha acquistato da RFI la ferrovia dismessa Motta di Livenza-San Vito al Tagliamento, completa di tutti i fabbricati (al costo di 1,7 milioni di euro), allo scopo di utilizzarla per posare la nuova linea dell'acquedotto, oltre che per realizzare una pista ciclabile. L'opportunità di predisporre in particolare le piccole canaline per il passaggio di cavi elettrici o della fibra ottica può offrire, a basso costo, un reddito da canone o anche facilitare la ricerca di un cofinanziamento.

L'acquisizione del sedime delle linee gestite da FS è solitamente un'operazione non semplice e nei casi qui indagati è avvenuta in vari modi: dall'acquisto a prezzi talvolta vantaggiosi e talvolta elevati da parte di Province o Comuni, al passaggio di proprietà come risarcimento dei danni di un terremoto, all'esproprio di terreno improduttivo.

1 Stefano Maggi, *Le ferrovie*, Il Mulino, Bologna 2007 (1 ed. 2003), pp. 251-2.



Tre immagini della nuova tramvia Bergamo-Albino, in Val Seriana.

Ma le difficoltà maggiori sembrano essere quelle della gestione dei percorsi ciclabili realizzati, in particolare quelli che richiedono un coordinamento sovracomunale. Spesso i Comuni trovano eccessivo l'onere della manutenzione, soprattutto quando il fondo sia sterrato e venga reso accessibile ai pesanti mezzi agricoli.

Non è raro che le ricadute economiche di un flusso cicloturistico sul territorio siano inizialmente sottostimate, come è accaduto ad esempio per la Ciclovía Alpe Adria Radweg (Pontebbana): alcuni Comuni che non credevano nel progetto di recupero dell'infrastruttura ferroviaria nel suo complesso – preferendo acquisire la propria porzione di sedime per usi disparati, dal parcheggio al centro commerciale – hanno poi accolto con entusiasmo il passaggio della ciclovía, desiderosi di non perdere il flusso turistico generato.

Interessanti al riguardo sono i dati degli apparecchi contapassaggi, collocati sulla Lunga via delle Dolomiti, sulla Ciclovía Alpe Adria Radweg e su diverse ciclabili della provincia di Trento, alcuni molto ben visibili, altri invece nascosti per evitare vandalismo o furti. I dati non sono sistematici perché non sempre le apparecchiature erano funzionanti. A San Vito di Cadore (Dolomiti) il contatore ha registrato 75.000 passaggi da giugno 2009 a febbraio 2011. Sotto il portale in legno a Camporosso in Val Canale (Alpe Adria) sono avvenuti 28.000 passaggi al mese nell'estate 2009, e si stima di poter puntare a un target di 100.000 passaggi all'anno. I dieci contatori distribuiti sulle ciclabili trentine hanno segnato 1.409.387 passaggi nel periodo maggio-agosto 2009.

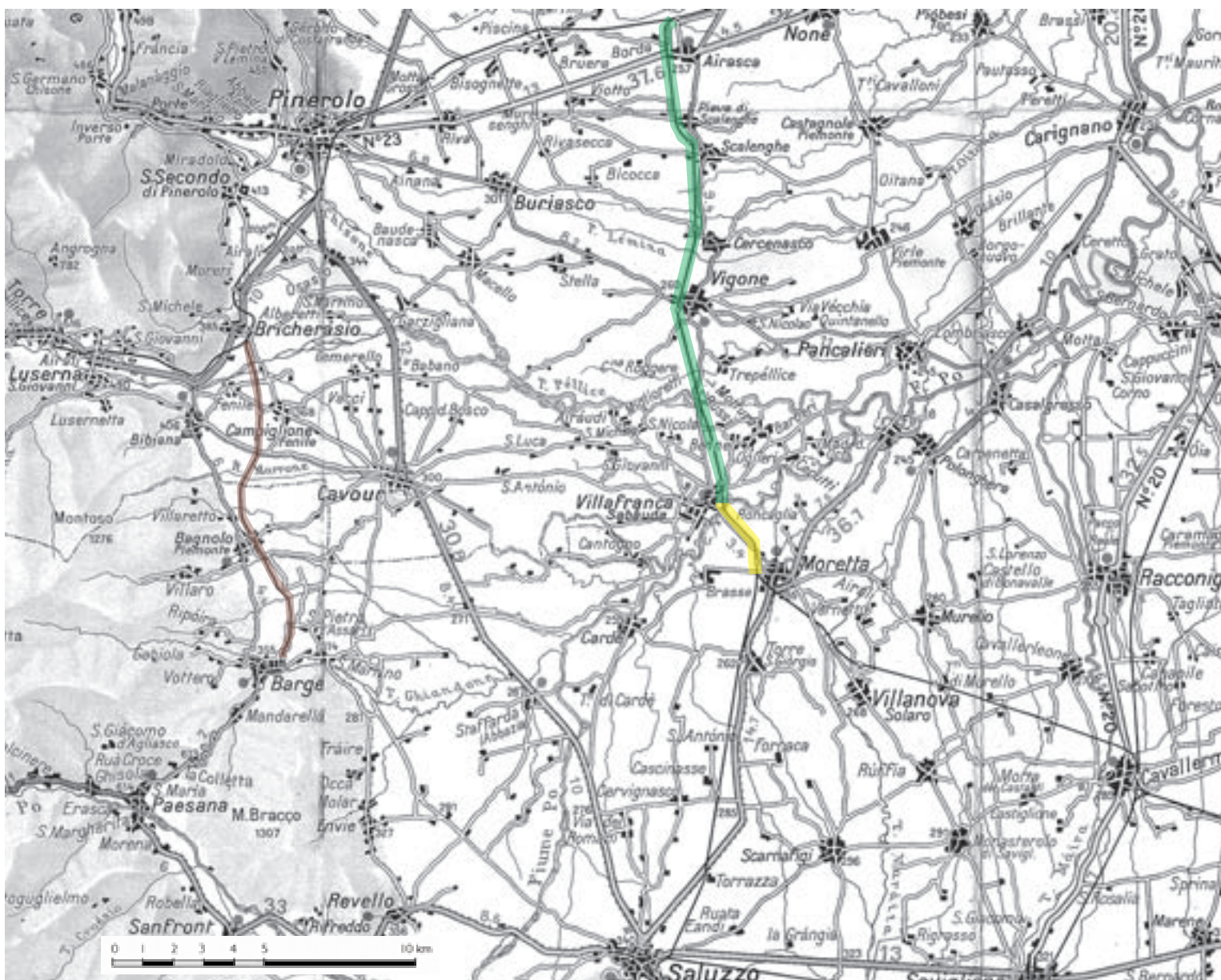
Al successo di una pista ciclabile contribuisce la disponibilità di mezzi di trasporto pubblico, in particolare dei treni per raggiungere il territorio. Un caso qui censito di recupero del sedime ferroviario che offre un felice sistema combinato di servizio pubblico e ciclovía (gli americani lo chiamano *rail-with-trail*) è in via di ultimazione in Val Seriana, in Lombardia: una parte del sedime dismesso è stata rifunzionalizzata come pista ciclabile, mentre sulla parte del sedime più prossima alla città, tra Bergamo e Albino, è stato ripristinato il trasporto pubblico permanente su rotaia. Il moderno servizio tramviario è rivolto anche al pubblico dei ciclisti, ai quali è permesso il trasporto della bicicletta al seguito, ed è programmata la collocazione di stalli del sistema di bike sharing presso alcune fermate della tramvia, al servizio dei pendolari. Il progetto ha previsto anche la realizzazione di una pista ciclabile parallela alla linea tramviaria, ricavata in parte lungo l'argine del fiume Serio, nel parco fluviale.



Frammentazione di un sedime abbandonato.

Schede



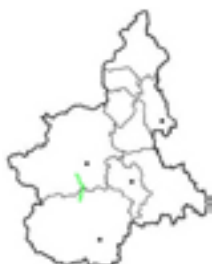


 sedime recuperato a ciclabile  
  sedime non recuperato  
  sedime perso  
  altra ex ferrovia  
  continuità ciclabile/promiscua

**ex ferrovia**

**ciclovìa**

tratto Airasca-Moretta (linea Airasca-Saluzzo)	nome	Airasca - Villafranca Piemonte
stazione di Airasca	da	Airasca (TO)
stazione di Moretta	a	Villafranca Piemonte (TO)
20	km	16,5 in costruzione
16,5 km pari a 82%	recupero	16,5 km da ex ferrovia pari al 100% della ciclovìa
scartamento ordinario	sedime	pista ciclabile
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Province di Torino e di Cuneo e Comuni competenti
1885-1986	esercizio	fine lavori prevista entro primavera 2011
	gallerie/ponti	3 ponti
	rete	è parte della rete ciclabile provinciale (ciclopista P2); è parte della rete Bicalitalia ed EuroVelo (Ciclovìa n. 2 EV 8) nel tratto fra Villafranca e i pressi di Trepellice; è inserita nella proposta FIAB di rete ciclabile regionale
	fondo	sterrato con ghiaia; asfalto su 1 km a sud del ponte sul Pellice
	segnaletica	prevista segnaletica dedicata (direzionale)





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: foto d'epoca (1977) di uno degli ultimi treni a vapore italiani, costituito da un solo vagone per trasporto merci, con il Monviso sullo sfondo; due immagini del sedime dismesso; locomotiva a vapore nella stazione di Saluzzo, 1975; tre immagini del sedime dismesso a Cercenasco e a Scalenghe; casello abbandonato vicino all'intersezione della ex ferrovia con la SPI 39, poco a nord del ponte sul torrente Pellice, affluente del Po; due immagini della pista ciclabile a sud del ponte sul torrente Pellice.

La linea ferroviaria Airasca-Moretta-Saluzzo (circa 33 km) venne costruita successivamente alla Bra-Ceva per servire la parte Sud-occidentale della regione, da Torino a Saluzzo e Cuneo, con diramazioni da Airasca a Pinerolo e Valle Pellice e da Moretta a Cavallermaggiore, Bra e Alba. Recentemente la Provincia di Torino ha inserito il tratto Airasca-Villafranca Piemonte nella Rete Provinciale dei percorsi ciclabili ed è in corso il recupero ciclistico. Il tratto successivo in provincia di Cuneo (Moretta-Saluzzo) non è stato smantellato e viene utilizzato saltuariamente dalle officine Milanese per il passaggio di materiale ferroviario, prevalentemente storico, destinato a riparazione o restauro presso la propria sede di Moretta.

Al momento non sono note eventuali decisioni della Provincia di Cuneo in merito al recupero del sedime che ricade nel territorio di sua competenza.

Benché non inserito nella rete nazionale Bicalta, il percorso Airasca-Moretta potrebbe consentire un interessante collegamento trasversale fra tre ciclovie Bicalta: la 12 Pedemontana Alpina, la 15 Svizzera-Mare e la 2 Ciclovie del Po e delle Lagune (che è anche percorso internazionale EuroVelo EV8) grazie al recupero della diramazione Moretta-Cavallermaggiore e il successivo percorso stradale verso Bra. La linea corre con andamento rettilineo nel paesaggio agreste della pianura, tra campi coltivati e boschetti di pioppi.

Dopo l'avvio di trattative con le FS da parte della Regione Piemonte per il destino delle tratte dismesse, dal 1998 si è aperto un rapporto diretto tra le FS e le Province di Torino e Cuneo per il recupero della Airasca-Saluzzo e della Bricherasio-Barge.

In quegli anni il destino della Airasca-Saluzzo non era ancora segnato e ci furono interventi e delibere volte a riaprire al traffico passeggeri. La chiusura della linea nel gennaio 1986 avvenne subito dopo l'ultimazione di lavori di ammodernamento costati 10 miliardi di lire. Per il recupero della parte di propria competenza della Airasca-Moretta-Saluzzo e della Bricherasio-Barge la Provincia di Torino ha approvato il progetto esecutivo nel novembre 2009, per un importo di circa 1,5 milioni di euro, di cui 370.000 circa destinati a lavori in appalto (delibera G. P. 379-39143/2009 del 10 novembre 2009). I lavori sono iniziati a settembre 2010; a ottobre 2010 è stata completata la sistemazione del fondo stradale da Airasca a Villafranca al fine di permettere il transito scorrevole in sicurezza per biciclette da turismo. La Provincia di Torino prevede nel 2011 il completamento della pavimentazione bitumata, requisito richiesto dai Comuni per assumere l'onere della manutenzione della ciclopista.

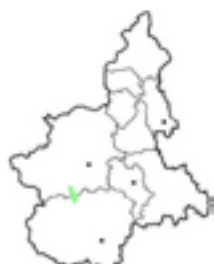
I Comuni di Vigone, Scalenghe e Cercenasco hanno in corso una trattativa con le Ferrovie per acquisire i fabbricati delle stazioni, da destinare a servizio della pista ciclabile.



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

**ex ferrovia**                      **ciclovìa**

Bricherasio-Barge	nome	Bricherasio-Barge
stazione di Bricherasio	da	Bricherasio (TO)
stazione di Barge	a	confine tra Prov. di Torino e Prov. di Cuneo, a sud del Rio Marrone
11,5	km	5
5 km pari al 43%	recupero	5 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovìa
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Provincia di Torino
1885-1967	esercizio	inaugurazione prevista nel 2011
	gallerie/ponti	2 ponti
	rete	è parte della rete ciclabile provinciale (Pedemontana P7); è parte della rete Bicitalia (ciclovìa n.12 Pedemontana alpina); è inserita nella proposta FIAB di rete ciclabile regionale
	fondo	sterrato con ghiaia
	segnaletica	prevista segnaletica dedicata (direzionale)





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: sedime dismesso presso l'abitato di Bagnolo Piemonte (CN) e presso l'abitato di Barge (CN); tre immagini del ponte sul torrente Pellice, prima e dopo il recupero del parapetto (lavori in corso); la ex stazione di Bagnolo Piemonte nel 1984, lato binari; due immagini della ex stazione di Bagnolo Piemonte nel 1996, lato piazzale e lato binari; casello presso Barge, 1996; ex stazione di Barge.

La linea Bricherasio-Barge venne costruita come diramazione della ferrovia Pinerolo-Valle Pellice per lo sfruttamento dei giacimenti di quarzo di Barge, gestita dalla Società delle Ferrovie dell'Alta Italia con trazione a vapore. Dal 1905 venne incorporata nelle Ferrovie dello Stato. La ferrovia Bricherasio-Barge fu sempre considerata una sorella minore in ambito piemontese e la chiusura al traffico merci e passeggeri risale alla fine degli anni '60, molto prima dei tempi della famosa definizione dei rami secchi a cura del ministro Signorile nella finanziaria del 1985.

Dopo l'avvio di trattative con le FS da parte della Regione Piemonte per il destino delle tratte dismesse, dal 1998 si è aperto un rapporto diretto tra le FS e le Province di Torino e Cuneo per il recupero della Bricherasio-Barge e della Airasca-Saluzzo. Nel 1998 la Provincia di Torino approvò il progetto definitivo del "Nuovo asse infrastrutturale sul sedime della ferrovia dismessa Bricherasio-Barge" (delibera C.P. n. 245540/1998 del 27/02/1998), primo stralcio, per un importo di 3,3 miliardi di vecchie lire.

Le ragioni del recupero ciclistico sono dovute all'inserimento della linea dismessa nel tracciato della ciclovia nazionale Bicalitalia n. 12 Pedemontana alpina. Il progetto della Rete ciclabile regionale, redatto dal Coordinamento FIAB Nord-ovest, è stato acquisito dalla Regione Piemonte e condiviso dalle Province attraversate.

Definibile "Pista del Quarzo", questo percorso è immerso in un paesaggio pedemontano, in un territorio leggermente ondulato e rialzato rispetto alla pianura, con vista sulla Rocca di Cavour; una punta alpina che emerge per circa 160 metri dai depositi alluvionali della pianura padana.

Il recupero ciclabile della Bricherasio-Barge è al momento previsto solo per i circa 5 km della parte di competenza della Provincia di Torino, mentre non sono note eventuali decisioni della Provincia di Cuneo, nel cui territorio giace circa metà del sedime.

Per il recupero della Bricherasio-Barge, e insieme della Airasca-Moretta-Saluzzo, la Provincia di Torino ha approvato il progetto esecutivo nel novembre 2009 per un importo di circa 1,5 milioni di euro, di cui 370.000 euro circa destinati a lavori in appalto (delibera GP 379-39143/2009 del 10 novembre 2009). I lavori sono iniziati a settembre 2010: a ottobre è stata eliminata la vegetazione cresciuta sul sedime ferroviario durante i 25 anni di abbandono e si è avviata la ricostruzione dei ponticelli in ferro asportati. E' prevista entro la primavera 2011 la sistemazione del fondo stradale al fine di permettere il transito scorrevole in sicurezza per biciclette da turismo. Il corridoio della Bricherasio-Barge è compreso nella rete provinciale di Torino e i manufatti recuperati, tra cui il ponte sul torrente Pellice, sono una risorsa importante per la ciclostrada pedemontana P7 Pinerolo-Saluzzo.



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

**ex ferrovia**

**pista ciclabile**

Autoguidovia della Madonna della Guardia	nome	ex Autoguidovia Madonna della Guardia
stazione di Genova San Quirico	da	Genova San Quirico (GE)
stazione di Santuario della Guardia	a	vetta del Monte Figogna, Santuario della Madonna della Guardia
10,5	km	10,5
10,5 km pari al 100% scartamento ridotto	recupero sedime	10,5 km da ex ferrovia pari al 100% della ciclovia strada carrozzabile tra Genova S. Quirico e Gaiazza e nei pressi di Sareto; pista ciclopedonale tra Sareto e il Santuario (circa 7 km)
ultimo gestore Società Anonima Ferrovia 1929-1967	gestore esercizio	Comune di Ceranesi (GE) recupero inaugurato nel 2006
	gallerie/ponti	2 gallerie e 1 ponte in cemento armato
	rete	nessuna connessione
	fondo	sterrato con ghiaia; asfalto (la strada carrozzabile)
	segnaletica	nel tratto ciclopedonale manca segnaletica dedicata
	note	percorso frequentato specialmente nel suo tratto ciclopedonale da Sareto al Santuario; anche il tratto promiscuo a scarso traffico, affacciato sulla val Polcevera, è interessante per i ciclisti; il percorso meriterebbe promozione da parte degli uffici turistici.

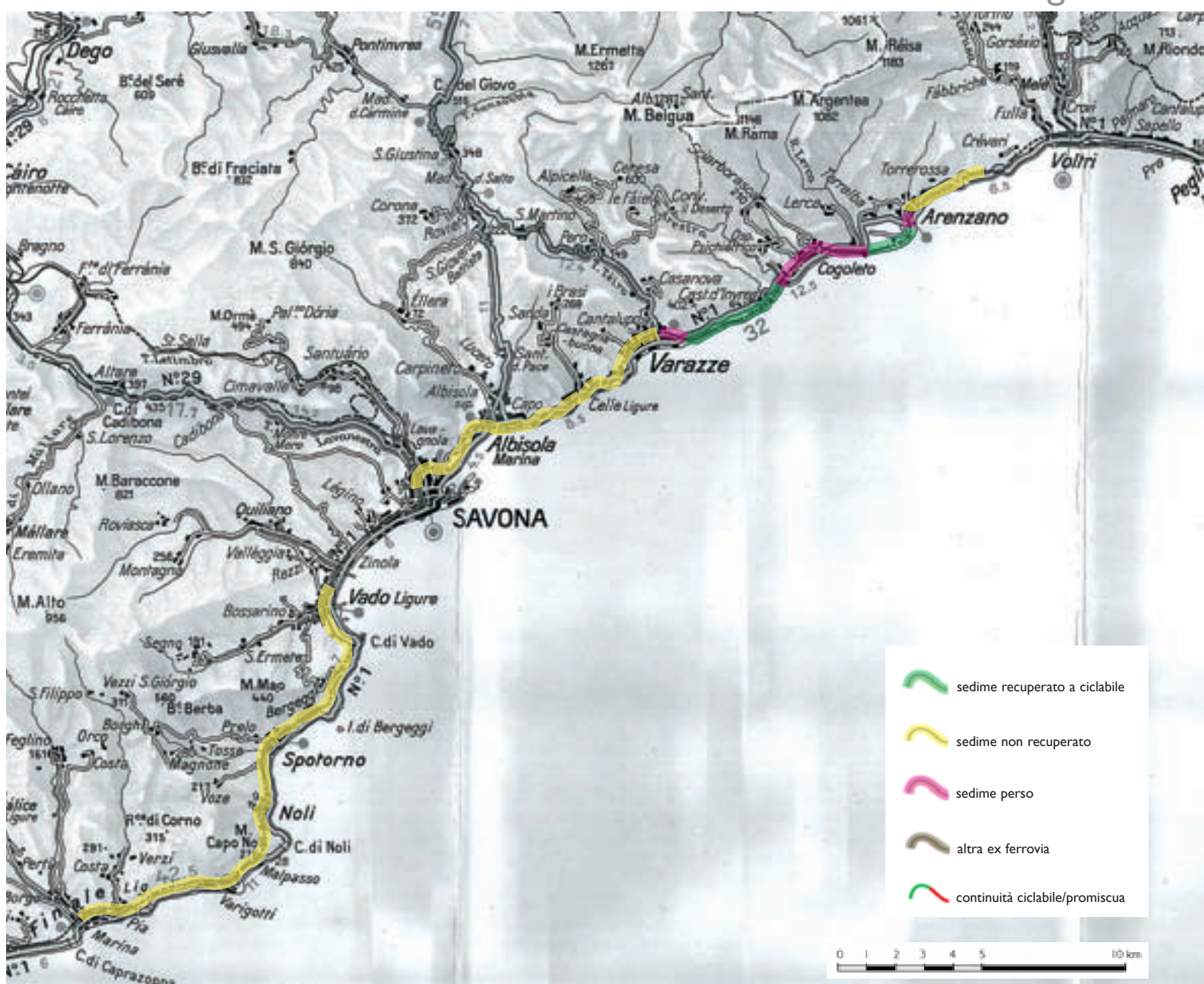




Dall'alto in basso, da sinistra a destra:  
 cartolina del 1961; foto d'epoca con vettura dell'autoguidovia; il santuario della Madonna della Guardia; ingresso nel comune di Ceranesi, versante est del Monte Figogna; inizio del 'Percorso verde' presso Gaiazza, versante nord; due installazioni evocative della guidovia, all'inizio e al termine del 'Percorso verde'; due immagini con particolari delle antiche guide in cemento; punto panoramico, versante est; l'antico ponte dismesso della guidovia e accanto a sinistra il 'Percorso verde'; la galleria alta e l'ultima curva prima del Santuario, con affaccio panoramico.

Più che di una ferrovia si trattava di un'autoguidovia. Le automotrici, con motore a benzina, avevano due assi, le cui ruote in gomma piena rotolavano su cordoli paralleli in calcestruzzo, larghi 25 cm, al cui interno due rotaie facevano da guida. Si trattava di un sistema inventato dal piacentino Alberto Laviosa. Titolare della concessione era la Società Anonima Ferrovia Santuario della Guardia. L'esercizio è terminato nel 1967 quando la costruzione della strada carrozzabile di accesso al Santuario e il relativo servizio di bus avevano ormai reso obsoleta l'autoguidovia. Il primo tratto del tracciato, da Genova S. Quirico a Gaiazza e nei pressi di Sareto, veniva riutilizzato come strada carrozzabile. La strada è stata allargata in più punti, ma nel complesso mantiene la tortuosità e la pendenza originarie. Da Sareto in poi (7 km circa) il tracciato è invece stato recuperato nel 2006 dal Comune di Ceranesi come pista ciclopedonale. Il fondo è in ghiaia e transitabile anche con citybike o biciclette da turismo.

Il percorso è abbastanza frequentato specialmente nel suo tratto ciclopedonale dalla località di Sareto in poi. Non meno interessante comunque, per chi lo percorre in bicicletta, il tratto da Serro a Sareto che, pur promiscuo, è scarsamente trafficato. Il percorso ciclopedonale sale con dolce pendenza lungo i versanti boscosi del Monte Figogna attraversando alcune radure dalle quali lo sguardo può spaziare verso la Val Polcevera e la linea difensiva dei Forti che proteggevano la città di Genova. Non si rileva una forte presenza mediatica o notorietà del percorso. È citato in internet sul sito del Comune di Ceranesi e su altri siti amatoriali per lo più interessati alla vecchia autoguidovia, ma non esiste una vera e propria promozione negli uffici turistici con depliant o altri strumenti di informazione. Non esiste più alcun fabbricato della originaria autoguidovia, rimangono in ottimo stato due gallerie e un ponte in cemento armato in servizio alla ciclopedonale.



**ex ferrovia**

**ciclovía**

tratti fra Genova Vesima e Finale Ligure (variante di tracciato, linea Genova-Ventimiglia)	nome	Lungomare De Andrè (Arenzano); Lungomare Europa (Varazze)
stazione di Genova Vesima	da	Arenzano (GE)
stazione di Finale Ligure	a	Varazze (SV)
circa 41	km	5,9 (1,8 in Arenzano e 4,1 in Varazze)
5,9 km pari al 14 %	recupero	5,9 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovía
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Comuni di Arenzano e di Varazze
1868/1872-1968/1977	esercizio	recuperi inaugurati negli anni 2006-2008
	gallerie/ponti	10 gallerie (illuminate) e 1 ponte
	rete	parte della rete ciclábile regionale (Greenway dell'Arco Ligure)
	fondo	lastricato (Arenzano), asfaltato (Varazze)
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	il Lungomare De Andrè e il Lungomare Europa sono mete di forte richiamo turistico, frequentate tutto l'anno;

la soluzione di continuit  presso l'abitato di Cogoleto potrebbe essere risolta trasformando in pista ciclopedonale la passeggiata a mare della cittadina; presenti altri brevi tratti recuperati nei comuni di Albisola Marina e Celle Ligure.





In alto a destra:  
Lungomare De  
Andrè in comune di  
Arenzano;  
in tutte le altre  
immagini il  
Lungomare tra  
Cogoleto e Varazze



La ferrovia fa parte del più ampio collegamento tra Genova e il confine francese. Costruita quasi interamente a binario unico per le difficoltà tecniche e per contenere i costi, la ferrovia si rivelò ben presto inadeguata alle esigenze. Nonostante l'adeguamento della linea alle mutate necessità sia stato progettato già dai primi anni del '900, i lavori per il raddoppio sono proseguiti in diverse fasi e molto lentamente, tanto che ancora oggi alcuni tratti (tra S. Lorenzo al Mare e Finale Ligure) sono a binario unico. I tratti dismessi meno di recente sono stati per lo più utilizzati per allargare le strade carrabili, alcuni sono invece tuttora abbandonati, specialmente dove è maggiore la presenza di gallerie. I caselli ferroviari sono stati trasformati in abitazioni e proprietà di privati.

Il tratto recuperato a pista ciclopedonale nel comune di Arenzano - Lungomare De Andrè - dal porto turistico ai campi sportivi presso la foce del torrente Lerone, vicino al confine con il comune di Cogoleto, è stato realizzato con i fondi ricevuti dalla Regione Liguria a risarcimento dell'incidente alla Amoco Milford Haven, petroliera che viaggiava con un carico di 144.000 tonnellate di greggio, esplosa nel golfo di Genova, al largo di Arenzano, l'11

aprile 1991. I Comuni rivieraschi, colpiti dal più grande disastro ecologico del Mediterraneo, hanno ricevuto un risarcimento di 60 miliardi di lire.

Quei fondi hanno permesso di rendere più celere il recupero a pista ciclopedonale del tratto nel comune di Varazze - Lungomare Europa - dalla cittadina al confine con il comune di Cogoleto presso il torrente Arrestra. La franosità dei luoghi impone a volte costosi interventi di contenimento e l'esposizione alla furia del mare può portarvi anche sensibili danni.

I due tratti costituiscono sicuramente un'opera di forte richiamo turistico. La bellezza dei luoghi attraversati e il clima mite ne fanno una meta frequentata tutto l'anno. Una criticità è data dall'attuale soluzione di continuità presso l'abitato di Cogoleto, dove il sedime della vecchia ferrovia è stato assorbito nella viabilità ordinaria rendendo di fatto impossibile il suo recupero come pista ciclopedonale. La continuità fra i due tratti sarebbe resa possibile da un intervento sulla passeggiata a mare della cittadina, trasformandola in ciclopedonale. La recente ristrutturazione della passeggiata non ne ha tuttavia tenuto conto ed è stato anzi vietato il transito alle bici!





ex ferrovia

ciclovía

tratto San Lorenzo al Mare-Ospedaletti (variante di tracciato, linea Genova-Ventimiglia) presso nuovo Viadotto Via Aurelia, vicino S.Lorenzo nei pressi di Ospedaletti	nome	Parco Costiero Riviera dei Fiori
	da	San Lorenzo al Mare (IM)
	a	Ospedaletti (IM)
25,4	km	24 di cui 2 in costruzione (nel Comune di Ospedaletti)
23,5 km pari al 93%	recupero	23,5 km da ex ferrovia pari al 98% della ciclovía
scartamento ordinario	sedime	pista ciclabile con corsia pedonale laterale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Area 24 SpA (Regione Liguria, Comune di Sanremo, Banca Carige)
1872-2001	esercizio	tratti S.Lorenzo-S.Stefano e Taggia-Sanremo inaugurati nel 2008
	gallerie/ponti	5 gallerie (illuminate) e 1 ponte
	rete	fa parte della rete Bicalia (ciclovía n. 15 Svizzera-Mare) e della rete ciclabile regionale (Greenway dell'Arco Ligure)
	fondo	asfalto
	segnaletica	prevista segnaletica dedicata
	note	pista molto attrattiva, con grande valore paesaggistico; possibilità di mettere in rete i paesi dell'entroterra; affollata in estate; subisce atti di vandalismo





Da sinistra a destra, dall'alto in basso: tre immagini presso Aregai di Cipressa (IM), con il treno (1995), con il sedime abbandonato (2003), e con la pista ciclabile (2008) la pista tra Aregai di Cipressa e S. Stefano;

nel nucleo storico di S. Stefano; la stazione di Sanremo; schizzo del percorso (Aldo Monzeglio, 2009) affiancato da tre immagini della pista tra Arma di Taggia e Sanremo.

La ciclabile del Parco Costiero Ligure è una delle più lunghe piste del Mediterraneo ricavate su un ex sedime ferroviario. Il tracciato costiero della vecchia ferrovia a binario unico, parallelo alla strada Aurelia, è stato dismesso da FS nel 2001 e i binari raddoppiati e spostati a monte, con tratti in galleria tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti. Anche tutte le stazioni sono state dismesse e a San Remo e Taggia sono state costruite nuove stazioni a monte.

24 km di sedime tra San Lorenzo e Ospedaletti sono stati quasi completamente recuperati, mancando solo 2 km circa fra Sanremo e Ospedaletti (lavori in corso) e salvo un'interruzione di 500 m nell'abitato di Taggia.

Il recupero è stato attuato per volontà della Regione Liguria che, insieme al Comune di Sanremo e Banca Carige, nel 2002 ha costituito Area 24 come società di scopo, a maggioranza pubblica, per l'acquisto delle aree della ex ferrovia, la realizzazione della pista e la sua gestione. Il recupero interessa anche i fabbricati, destinati a servizio degli utenti della pista, ciclisti e pedoni. Il costo della manutenzione è coperto dai canoni derivanti dalle opere complementari, cioè parcheggi per autovetture, ostelli o punti ristoro, realizzati o da realizzare negli edi-

fici delle ex stazioni e nelle aree circostanti.

Il progetto prevede di estendere il percorso verso Levante, con il progressivo spostamento a monte della ferrovia. Il tratto già realizzato rientra in una ciclovía programmata di 74 km che continua da San Lorenzo al Mare a Finale Ligure. 25 km di tracciato costiero da San Lorenzo ad Andora sono già stati destinati a pista ciclopedonale, e con il loro recupero, previsto entro il 2012, quasi tutta la provincia di Imperia sarà percorribile in bicicletta, lungo il mare, in sicurezza, per una cinquantina di chilometri.

Il percorso, facile e pianeggiante, attraversa piccoli borghi e costeggia il tipico litorale mediterraneo in tratti suggestivi, unici e un tempo irraggiungibili. Dalla pista, la cui sede è spesso a ridosso del mare, è possibile accedere facilmente a spiagge e scogliere. Nei paesi attraversati, per lo più turistici, sono inoltre a disposizione punti di noleggio bici, ristori e strutture per il pernottamento. I primi tratti, completati nel 2008, stanno avendo un enorme successo di pubblico. La pista è dotata di un impianto di telecamere e di centraline SOS. Lungo tutta la pista è stato usato un unico modello di parapetto.



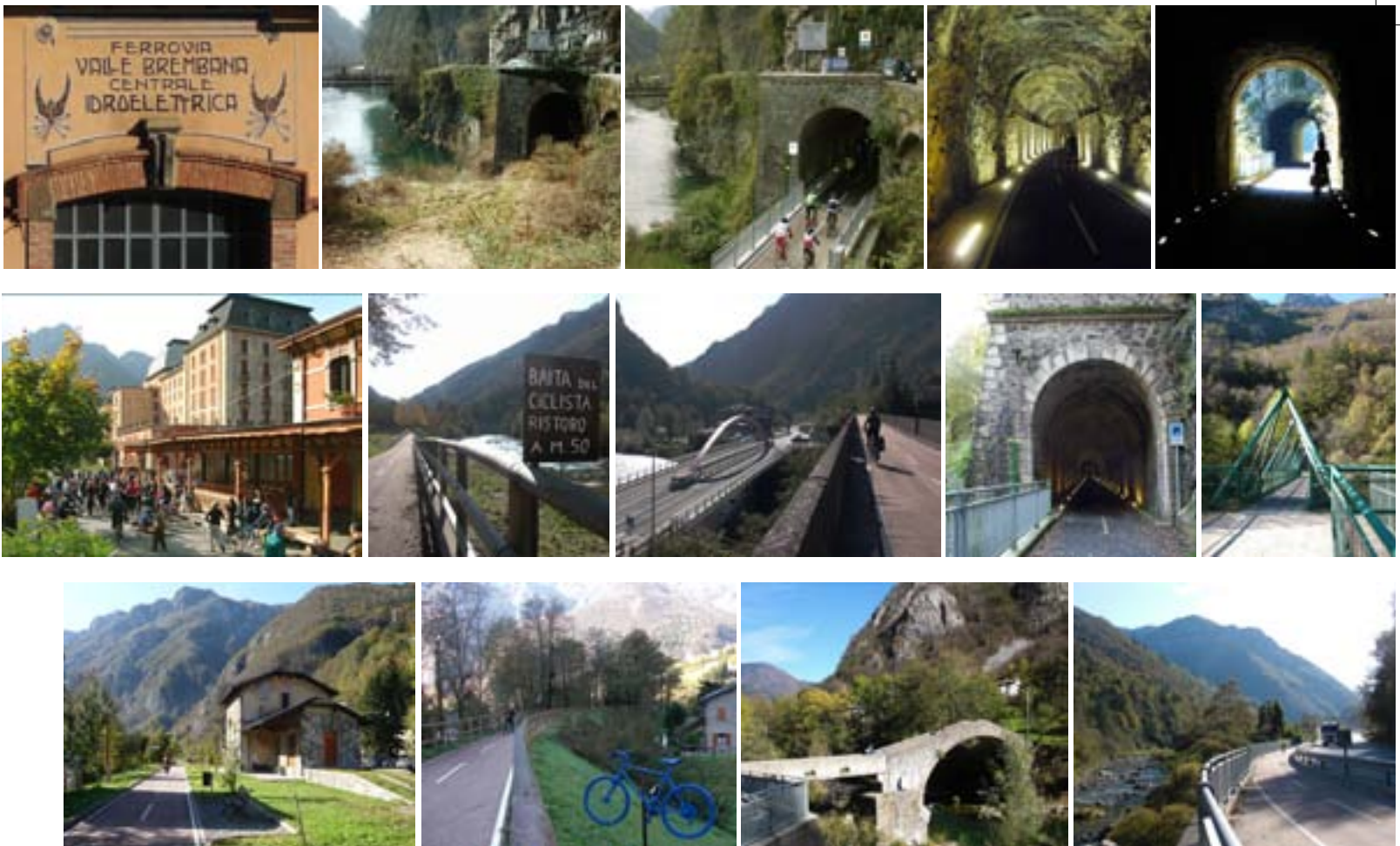
— sedime recuperato a ciclabile    
 — sedime non recuperato    
 — sedime perso    
 — altra ex ferrovia    
 — tramvia    
 — continuità ciclabile/promiscua

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Bergamo - Piazza Brembana	nome	percorsi ciclopedonali del Parco dei Colli di Bergamo (tra cui la Greenway del Morla); Ciclovia Valle Brembana
Bergamo, stazione delle Ferrovie delle valli stazione di Piazza Brembana	da a	Bergamo, inizio pista ciclabile da via Baioni; Zogno (BG) uscita Parco dei Colli nei pressi di Paladina (BG); Piazza Brembana (BG)
40,6	km	circa 29,5 (8,5 km nel Parco dei Colli; 21 km Zogno-Piazza)
16 km pari al 39%	recupero	circa 16 km da ex ferrovia, pari al 54% circa della ciclovia
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale tra Bergamo e Almè; strada promiscua tra Almè e Zogno; pista ciclopedonale tra Zogno e Piazza Brembana, con qualche tratto di strada promiscua anche trafficata
ultimo gest. Ferr. Elettrica Val Brembana (oggi SAB)	gestore	Parco dei Colli e Comune di Bergamo; Provincia di Bergamo, Comuni e Comunità Montana Valle Brembana (in attesa di accordo)
1926 -1966	esercizio	percorsi nel Parco dei Colli inaugurati a tratti tra il 2004 e il 2009; Zogno-S.Pellegrino realizzato negli anni '90, tratto S.Pellegrino-Piazza Brembana inaugurato nel 2007
	gallerie/ponti	1 galleria illuminata e 4 ponti; 13 gallerie illuminate e 4 ponti
	rete	è parte della rete ciclabile provinciale
	fondo	asfalto (circa 80%); sterrato
	segnaletica	presente segnaletica dedicata direzionale
	note	le luci nelle gallerie subiscono atti di vandalismo (il previsto impianto di videosorveglianza non è stato realizzato per difficoltà gestionali).





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la centrale idroelettrica e la galleria Orbrembo presso Camerata Cornello prima e dopo il recupero; la pista ciclabile tra Zogno e Piazza Brembana, tra cui alcune gallerie illuminate, la stazione di S. Pellegrino e il lungo ponte ex ferroviario presso Lenna.

Elettrificato il tratto Bergamo-S.Giovanni Bianco (1907) grazie alla nuova centrale idroelettrica della Westinghouse Italiana, nel 1926 la linea ferroviaria fu estesa sino a Piazza Brembana. Le stazioni furono progettate in stile Liberty dall'architetto Squadrelli, che disegnò anche il Casinò di San Pellegrino Terme. La ferrovia serviva per il trasporto sia di passeggeri (molti i turisti), sia di merci delle varie industrie raccordate ai binari. La concorrenza del trasporto su gomma e poi il cedimento della volta nella galleria di Ponteranica ne determinarono la chiusura nel 1966.

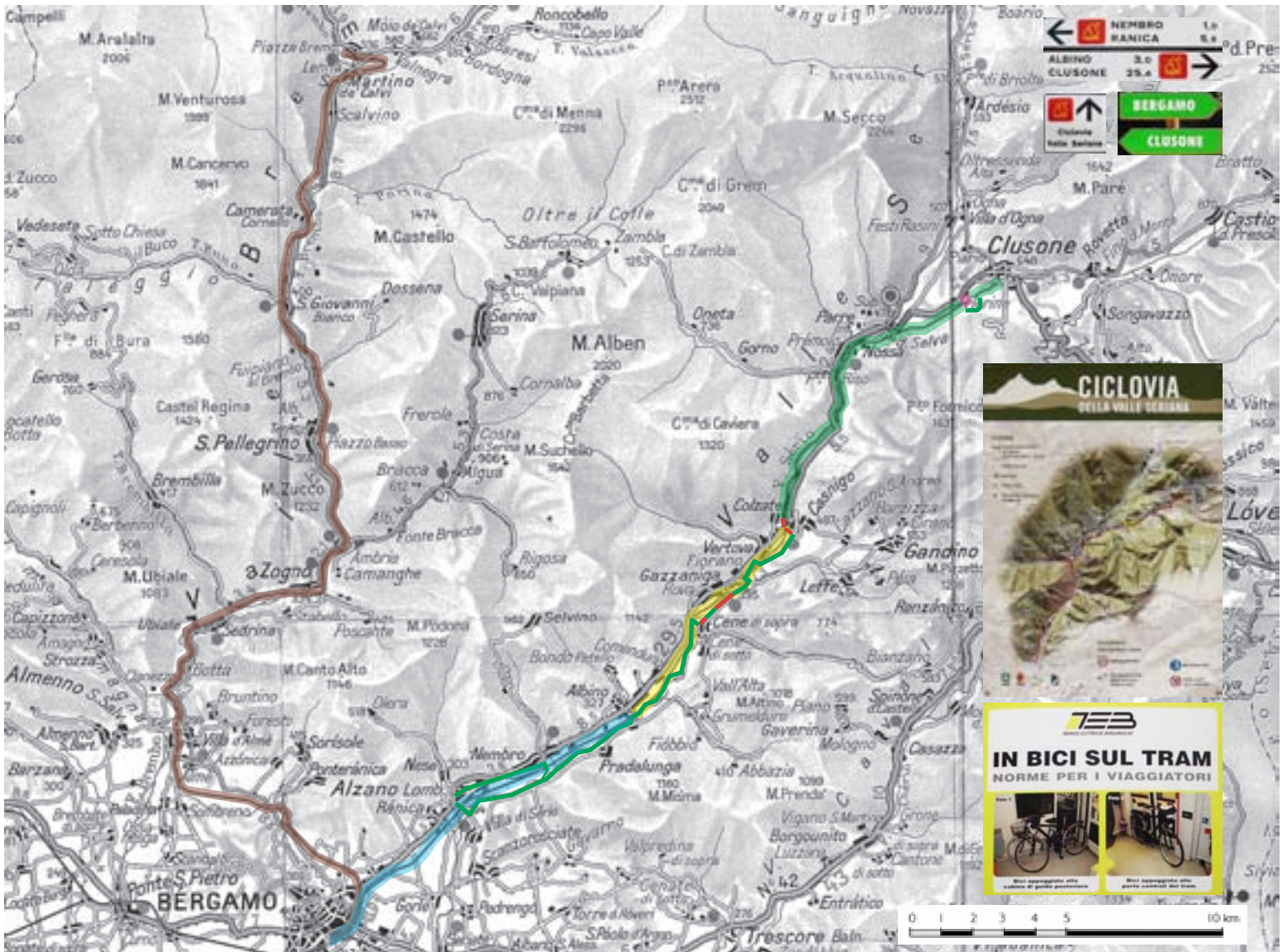
Il recupero a pista ciclabile del sedime ferroviario abbandonato da Zogno a Piazza Brembana, unito a circa 3 km di argine del Brembo, offre un percorso di circa 24 km in sede propria, eccetto sei brevi interruzioni su strada promiscua anche trafficata (SPI ex SS470), salendo dolcemente un dislivello di 216 metri. Da Bergamo un piacevole itinerario di avvicinamento, estraneo al tracciato ferroviario, segue i percorsi ciclopedonali del Parco dei Colli lungo i torrenti Morla e Quisa (oltre 8,5 km), sino ai pressi dell'ex fermata di Paladina. Da Paladina a Zogno si deve oggi pedalare su strade promiscue, salvo un brevissimo tratto ciclabile a Paladina.

Dopo lo studio preliminare (1999) e l'approvazione nel 2004 del progetto Ciclovía Valle Brembana, che prevedeva il recupero sia dell'infrastruttura ferroviaria che delle sponde fluviali, fu realizzato tra il 2005 e il 2007 il primo tratto di 18 km tra Piazza e S. Pellegrino, con 13 gallerie e 4 ponti. L'investimento di 4,8 mln. di € è stato coperto dalla Regione Lombardia (50%), dalla Provincia di Bergamo (1 mln.), dalla Comunità Montana (500.000 €) e dai Comuni di S. Pellegrino Terme,

S. Giovanni Bianco e Piazza. Nel programma triennale delle opere pubbliche 2010-2012 la Provincia ha deliberato il recupero come pista ciclabile anche del tratto tra Villa d'Almè e Zogno (2 mln. di €). La TEB (Tramvie Elettriche Bergamasche) prevede di realizzare una nuova tramvia tra Bergamo e Villa d'Almè, in parte sul tracciato dismesso.

La pista ciclabile esistente parte dal piazzale a qualche centinaio di metri dalla ex stazione di Zogno e segue il tracciato ferroviario sino alla stazione di Ambria. Attraversato il Brembo, prosegue su viabilità normale in sponda idrografica sinistra fino a S. Pellegrino (il tracciato ferroviario sulla sponda opposta è stato acquisito dallo stabilimento della fonte S. Pellegrino). Tornata sul tracciato ferroviario, la ciclabile passa per l'ex stazione di S. Pellegrino, il Grand Hotel e l'ex-stazione delle terme. A S.Giovanni una ex galleria ferroviaria è condivisa con la viabilità locale. Dopo Camerata Cornello una passerella sospesa riporta in riva sinistra, ove la ciclovía prosegue fino al ponte in pietra "delle capre" (XV sec.). Riprendendo il tracciato ferroviario in sponda destra, la pista passa per Lenna e giunge poi a Piazza. L'uscita dall'ultima galleria, dove termina la ciclabile, immette nei pressi del piazzale al cui centro si trova la ex stazione capolinea, oggi utilizzata dai bus SAB. Le gallerie recuperate, con corpi illuminanti nella pavimentazione lungo i cigli (evocanti le strisce bianche tratteggiate di mezzera), che si accendono al passaggio dei ciclisti, rendono suggestiva la ciclovía, e il ponte di Lenna, ora ciclabile, lungo oltre 110 metri.

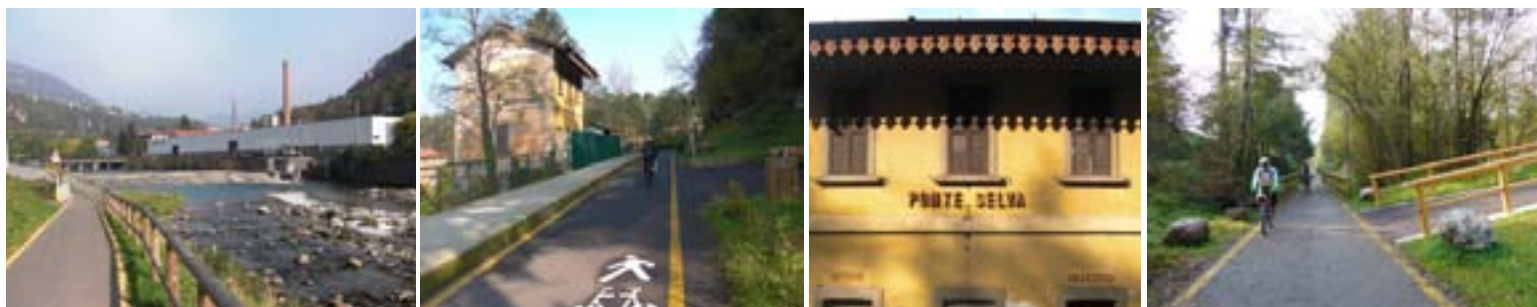
Nella ex stazione di Ponteranica ha sede la Ciclostazione dei Colli, gestita dall'associazione Pedalopolis.



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

	ex ferrovia	ciclovía
tratto Albino-Clusone (linea Bergamo-Clusone)	nome	Ciclovía della Valle Seriana
stazione di Albino	da	Villa di Serio (BG), Ranica
stazione di Clusone	a	Clusone (BG)
circa 23	km	30 circa
15 km pari al 65%	recupero	15 km circa da ex ferrovia, pari al 50% della ciclovía
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale; brevi tratti di strada promiscua
ultimo gestore Ferrovía Val Seriana (oggi SAB)	gestore	Comunità Montana Valle Seriana
1884/1911-1949/1967	esercizio	inaugurazione a tratti dal 2007 al 2010
gallerie/ponti		2 ponti recuperati; varie passerelle nei parchi del fiume Serio
rete		è parte della rete ciclabile provinciale
fondo		sterrato; asfaltato
segnaletica		presente segnaletica dedicata
note		ottima l'integrazione tramvia e bicicletta; la ciclovía è stata realizzata utilizzando, tra Alzano Lombardo e Pradalunga, anche 5km di sedime abbandonato della <i>decauville</i> Italcementi (12 km, costruita nel 1905 e dismessa nel 1965); fondo in ghiaia fine per l'85% del tragitto (il 15% in asfalto tra Ponte Nossa e Clusone è dovuto a condizioni climatiche che altrimenti avrebbero rapidamente deteriorato il manto); la ciclovía è in sede propria al 95%, mentre il 5% è su viabilità secondaria





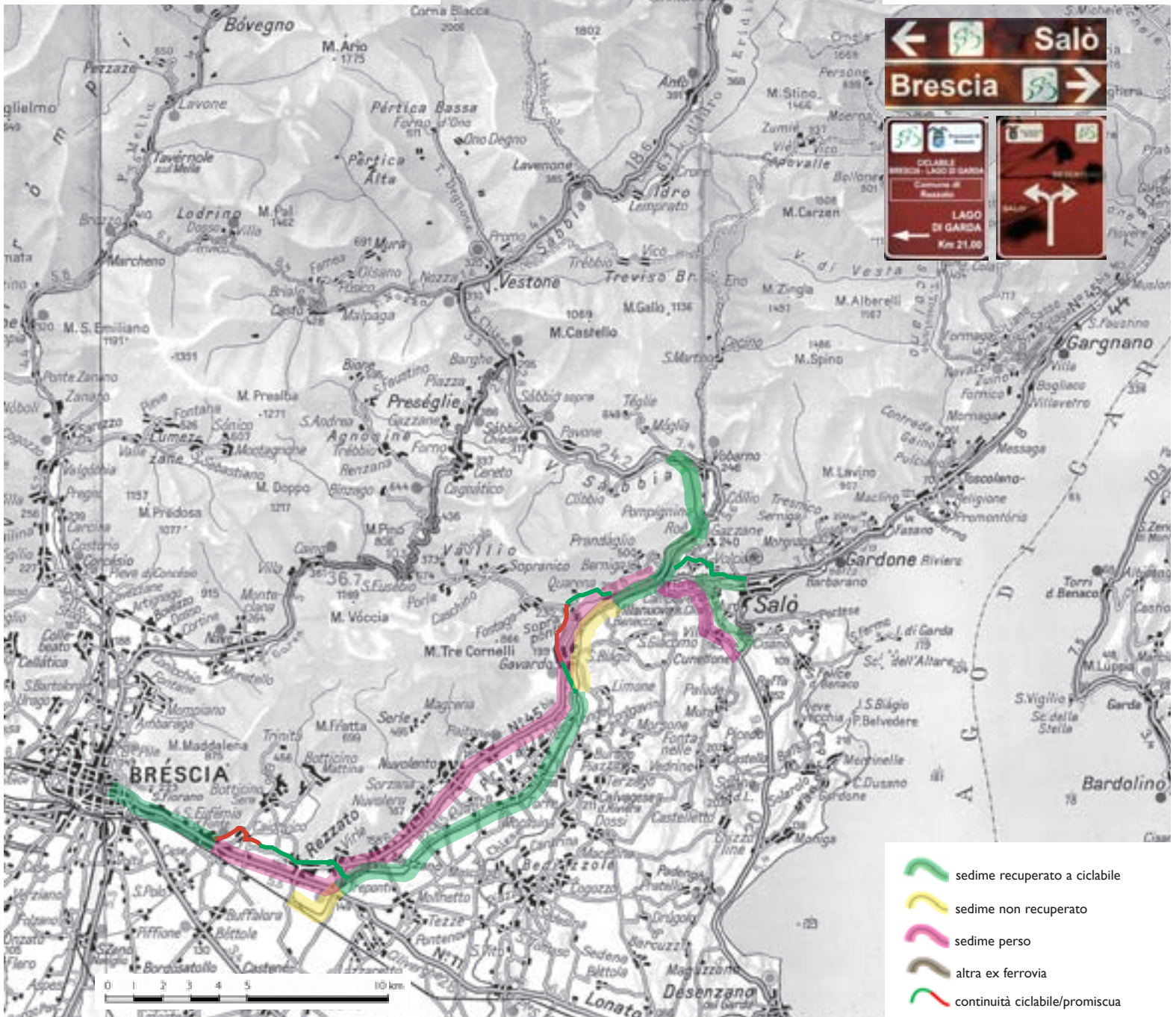
Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la nuova tramvia TEBTI al capolinea di Bergamo, e l'arch. Gandolfi (PRG di Bergamo Secchi-Gandolfi, 1995) mentre sale sul tram con la bicicletta nel 2009; immagini della pista tra Nembro e Clusone; le ultime due immagini raffigurano l'ex-stazione di Clusone.

Costruita dalla belga *Société Generale des Chemins de fer économiques* e poi dalla Società Anonima Ferrovia Valle Seriana (FVS) tra il 1884 e il 1911, la Ferrovia della Val Seriana fu realizzata a binario unico per il trasporto di passeggeri e di merci (delle cartiere, dei cementifici, delle miniere) e non fu mai elettrificata. Insieme a quella della Val Brembana, fu incorporata nel 1965 dalla Società Autoferrotramvie Bergamo (SAB), che nel 1966-67 sospese ogni servizio ferroviario a favore di autocorse. Dal 1968 la Provincia di Bergamo, intenzionata a salvaguardare il tracciato in vista di un futuro ripristino del trasporto su ferro, si attivò per acquistare dal Demanio statale sedime e immobili non necessari al servizio di autotrasporto, acquisto che si concluse nel 1993 (oltre 805 mln. di lire secondo la stima del 1984). Dopo un lungo processo, grazie a un finanziamento nazionale di 75 mld. di lire ai sensi della Legge 211/1992 (metropolitana e tram), nel 2000 fu costituita da Comune e Provincia la società TEB, Tramvie Elettriche Bergamasche, con la missione di progettare e costruire linee tranviarie sul territorio provinciale. Nel 2009 è stata inaugurata la linea T1 Bergamo-Albino (12,5 km) a doppio binario, sulle cui

vetture è consentito il trasporto della bicicletta.

Su iniziativa della Provincia, dal 1999 è stato progettato il recupero come pista ciclabile del sedime ferroviario tra Colzate e Clusone, nell'ambito della realizzazione della più estesa Ciclovía Valle Seriana, che oggi inizia a Ranica e a Villa di Serio, con due diramazioni, e segue il fiume Serio fino a Colzate, interessandone gli argini e le aree di esondazione, sottoposte a riqualificazione dopo anni di degrado. La Ciclovía Valle Seriana, il cui progetto preliminare è stato predisposto dalla Comunità Montana della Val Seriana, è composta da una rete di piste ciclopedonali estesa 47 km, con un itinerario principale di circa 30 km, che attraversa i due PLIS "NaturalSerio" e "Serio Nord" e supera dolcemente un dislivello di 350 metri. L'opera è stata finanziata dalla Regione Lombardia per il 48%, mentre la parte restante è stata divisa tra Comunità Montana della Valle Seriana, Provincia di Bergamo e i Comuni interessati.

Con "Tram&bike", progetto finanziato da Ministero dell'Ambiente e Comune, la tramvia sarà affiancata da una pista ciclabile anche da Bergamo a Ranica, e integrata da due nuove stazioni di bike-sharing presso le fermate.



**ex tramvia - ex ferrovia**

**ciclovìa**

Tramvia Brescia-Salò; Ferrovia Rezzato-Vobarno	nome	Brescia-Tormini-Salò; tratto Tormini-Vobarno Falck (Ciclabile Val Sabbia)
Brescia, piazza Arnaldo; stazione ferroviaria di Rezzato	da	Brescia, viale Venezia, angolo piazza Arnaldo
Salò; stazione ferroviaria di Vobarno	a	Salò (BS); Vobarno Ferriera
30 ca (tramvia); 26 ca (ferrovia)	km	ca 40 km, di cui 34 km Brescia-Salò e 6 km Tormini-Vobarno Falck
4 km di tramvia pari al 13%;	recupero	ca 18 km pari al 53% della ciclovìa Brescia-Salò (di cui 4 km tramvia);
20 km di ferrovia pari al 77%	sedime	ca 6 km da ex ferrovia pari al 100% del tratto Tormini-Vobarno Falck
scartamento ordinario	gestore	pista ciclopedonale; alcuni tratti promiscui
ultimo gestore TEB Tramvie Elettriche Bresciane;	esercizio	Provincia di Brescia e Comuni interessati
tramvia 1887-1954; ferrovia 1897-1967	gallerie/ponti	tratto Tormini-Vobarno Falck inaugurato nel 2008
	rete	I galleria, I ponte e I viadotto recuperati
	fondo	rete ciclabile provinciale; tra Brescia e Rezzato è parte di Bicalità 12
	segnaletica	asfaltato; qualche tratto sterrato
	note	presente segnaletica dedicata (in parte segnalata per Desenzano)
		il sedime ex tramviario recuperato tra Salò e Cunettono indicato nella mappa (2,5 km) è relativo alla ciclabile della Valtènesi;
		la ciclabile Val Sabbia utilizzerà 6 km di ex tramvia tra Vestone e Idro



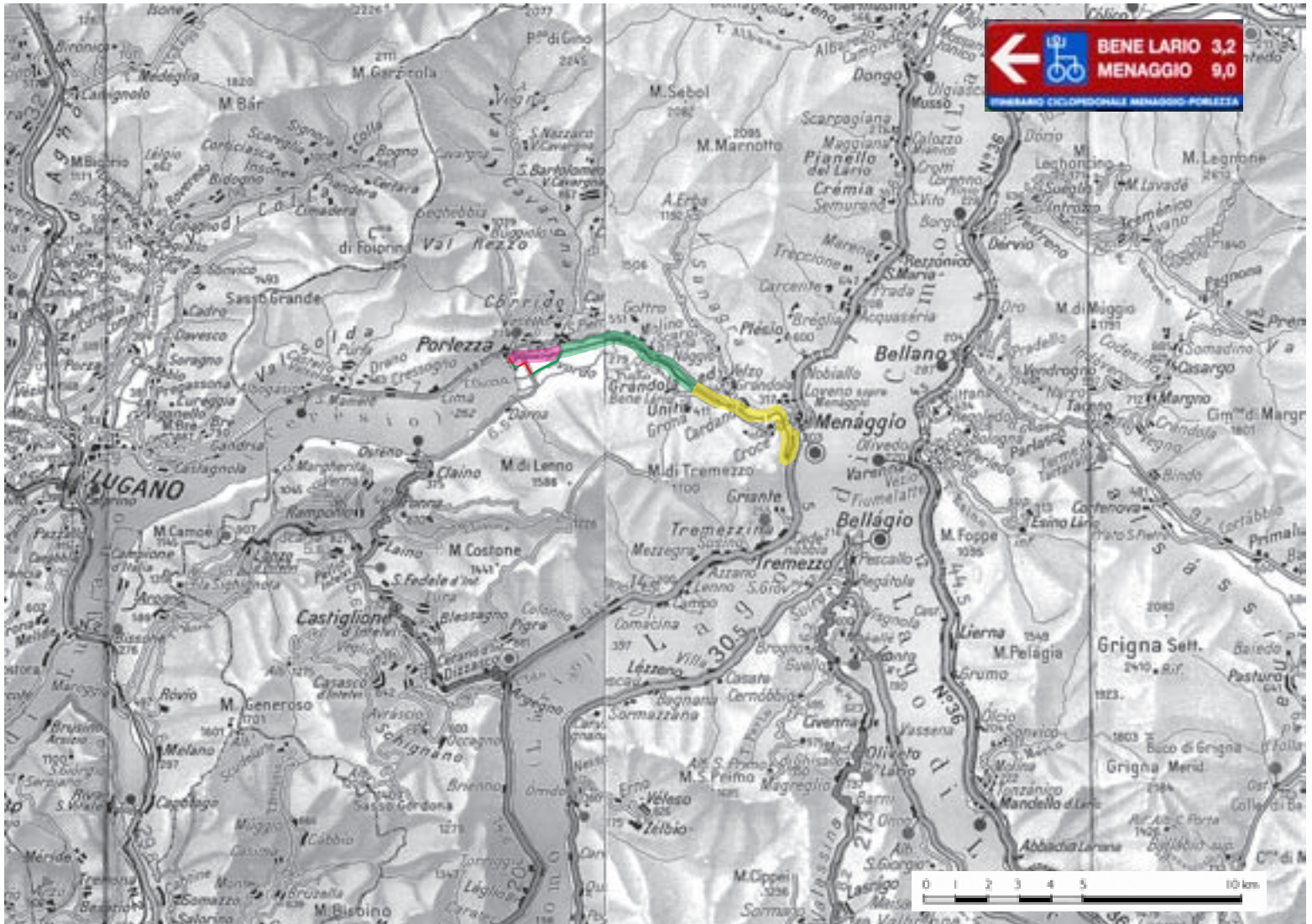


Dall'alto in basso, da sinistra a destra: due immagini della pista in viale Venezia a Brescia; due immagini del percorso e della pista nei pressi di Rezzato, con lo stabilimento Italcementi; stazione di Virle-Treponti, con attività commerciali; tre immagini della ciclabile fra Treponti e Prevalle; ex stazione di Goglione di Sopra (Prevalle); tra Prevalle e Gavardo; ponte sulla SPI 16 a Tormini; ponte sul Chiese a Pompegnino di Vobarno.

La ciclabile Brescia-Salò utilizza parte del corridoio tramviario Brescia-Tormini, comune alle linee per il Garda e per il lago di Idro, e parte di quello ferroviario Rezzato-Vobarno. Dopo aver ipotizzato una guidovia a trazione animale per collegare Brescia con Salò e la Val Sabbia e poi una ferrovia che la unisse a Trento via Lago di Garda, o a Bolzano via Val Sabbia e Valli Giudicarie, l'amministrazione provinciale stabilì nel 1878 di rilasciare concessioni, ma non sussidi, per la costruzione di linee ferrate. Un collegamento tra Vobarno in Val Sabbia e la linea ferroviaria Milano-Venezia (a Rezzato) era necessario per il traffico merci delle industrie locali, tra cui la ferriera Migliavacca (futura Falck). Mancando tuttavia capitali locali, si ricorse a quelli stranieri, prima inglesi e poi belgi della Compagnie General des Chemins de fer secondaires. La Tramways à Vapeur de la Province de Brescia aprì, a tratti, le linee per Salò e per la Val Sabbia tra il 1882 e il 1887. Con i capitali di Migliavacca, di Feltrinelli Legnami e di Zanardelli (politico bresciano già presidente della Camera e futuro presidente del Consiglio) fu poi costruita la prima ferrovia italiana interamente finanziata da privati, la Rezzato-Vobarno, inaugurata nel 1897 e acquisita dalla Provincia nel 1907, anno in cui la tramvia passa alla Società Elettrica Bresciana (SEB). Nel 1920-21 la SEB acquisisce anche la ferrovia e costituisce la Tramvie Elettriche Bresciane (TEB). Nei tardi anni '20 la TEB rimosse i binari tramviari dalla SS45bis Gardesana Occidentale, su richiesta della Azienda Autonoma Statale della Strada (futura Anas) e trasferì il traffico tramviario sulla linea ferroviaria, appositamente elettrificata, nel tratto Treponti-Tormini. Chiuse nel 1954

il servizio tramviario sulla Brescia-Salò, cedendo alla Falck i binari della ferrovia per il traffico merci. La ferrovia fu smantellata nel 1976, allo scadere della concessione, e il sedime e i fabbricati passarono ai Comuni. Lungo il corridoio della ex tramvia, che occupava 2,5 m. di sedime stradale, il Comune di Brescia ha realizzato una pista ciclabile nel tratto in viale Venezia e viale della Bornata. A Virle Treponti (Rezzato, BS), in particolare all'intersezione della vecchia ferrovia con la SP114 Padana Superiore, in prossimità della ex stazione, inizia la pista ciclabile che segue il corridoio ex ferroviario, parallelo al Naviglio Grande Bresciano sino alle porte di Gavardo. Dal punto in cui il Naviglio è affiancato dalla SS45bis Gardesana Occidentale, la ciclabile corre sull'argine, essendo il sedime ex ferroviario stato inglobato dalla strada, il cui ponte sul fiume Chiese ha preso il posto del ponte in ferro. La ciclabile dista pochi metri dal sedime ferroviario, passando ad esempio davanti alla vecchia stazione di Goglione di Sopra (oggi il paese si chiama Prevalle) sul lato paese anziché sul lato binari. Da Villanuova sul Clisi alla ferriera Falck di Vobarno il sedime ferroviario è stato recuperato, insieme al ponte di Tormini sulla SPI 16 e al ponte di Pompegnino, ed è utilizzato dalla ciclabile Brescia-Salò sino a Tormini (Roè Volciano) e dalla costruenda ciclabile Val Sabbia nel tratto Tormini-Vobarno Falck, che prosegue sino a Sabbio lungo l'argine del Chiese. Tra Tormini e Roè Volciano è stata realizzata, per iniziativa della locale scuola primaria e con il finanziamento del Comune, l'installazione all'aperto "La vecchia ferrovia", con pannelli illustrativi e due piccole locomotive.





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

ex ferrovia		ciclovia
Menaggio-Porlezza	nome	Porlezza-Menaggio
stazione di Menaggio	da	Porlezza (CO)
stazione di Porlezza	a	Bene Lario (CO)
12,1	km	7
5 km, pari al 42 %	recupero	5 km da ex ferrovia, pari al 71% della ciclovia
scartamento ridotto	sedime	pista ciclopedonale
ultimo gestore Società Anonima	gestore	Comunità Montana Alpi Lepontine
Prealpina Trasporti	esercizio	recupero del tratto Carlazzo-Bene Lario inaugurato nel 2008
1884-1939	gallerie/ponti	1 ponte e 4 ponticelli
	rete	è inserita nel progetto di rete Ciclovia dei Laghi
	fondo	asfalto, cemento, calcestruzzo, terra battuta
	segnaletica	presente segnaletica dedicata
	note	interessante dal punto di vista paesaggistico; variabile la qualità tecnica della pavimentazione; incerto il collegamento con il centro di Porlezza





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: tre immagini della pista ciclabile e della segnaletica presso la Riserva Naturale del Lago di Piano; la galleria, di cui è previsto il recupero; immagini della pista tra cui due foto del ponte sul torrente Cuccio presso Carlazzo (frazione di S. Pietro di Sovera), ricostruito in legno seguendo il modello dei ponti ferroviari a travate metalliche; la stazione di Menaggio nel 1904, 2000 e 2008, riconvertita a usi commerciali.

La Comunità Montana Alpi Lepontine ha da qualche tempo programmato una serie di interventi di ripristino dei percorsi storici di fondovalle per recuperare una funzionalità viabilistica locale di collegamento tra centri e frazioni. Tra questi vi è la creazione di un percorso intercomunale a fruibilità allargata che, seguendo il tracciato della vecchia ferrovia Menaggio-Porlezza (attivata nel 1884 e dismessa dal 1939), possa un giorno attraversare l'intera Val Menaggio e collegare il Lago di Como al Lago di Lugano.

L'obiettivo di questa proposta è di creare un percorso che permetta a tutti i residenti e turisti, compresi i diversamente abili, di spostarsi da una località all'altra della Val Menaggio senza ricorrere necessariamente all'automobile, camminando o utilizzando la bicicletta in assoluta sicurezza lontano dalla strada statale, sempre più trafficata e pericolosa, e godendo le risorse ambientali.

Gran parte del tracciato è stata già realizzata suddividendo i lavori in lotti funzionali che hanno interessato i Comuni di Porlezza, Carlazzo e Bene Lario. Un ulteriore lotto, che interessa i Comuni di Menaggio e Grandola e Uniti, è stato finanziato ed è in fase di progettazione esecutiva.

Riprendendo le caratteristiche dei tratti già realizzati, la carreggiata del percorso avrà larghezza di 3 metri.

La pavimentazione della pista permetterà facile percor-

ribilità, avrà basso impatto ambientale e buona resistenza meccanica per consentire anche il passaggio degli automezzi autorizzati ove previsto.

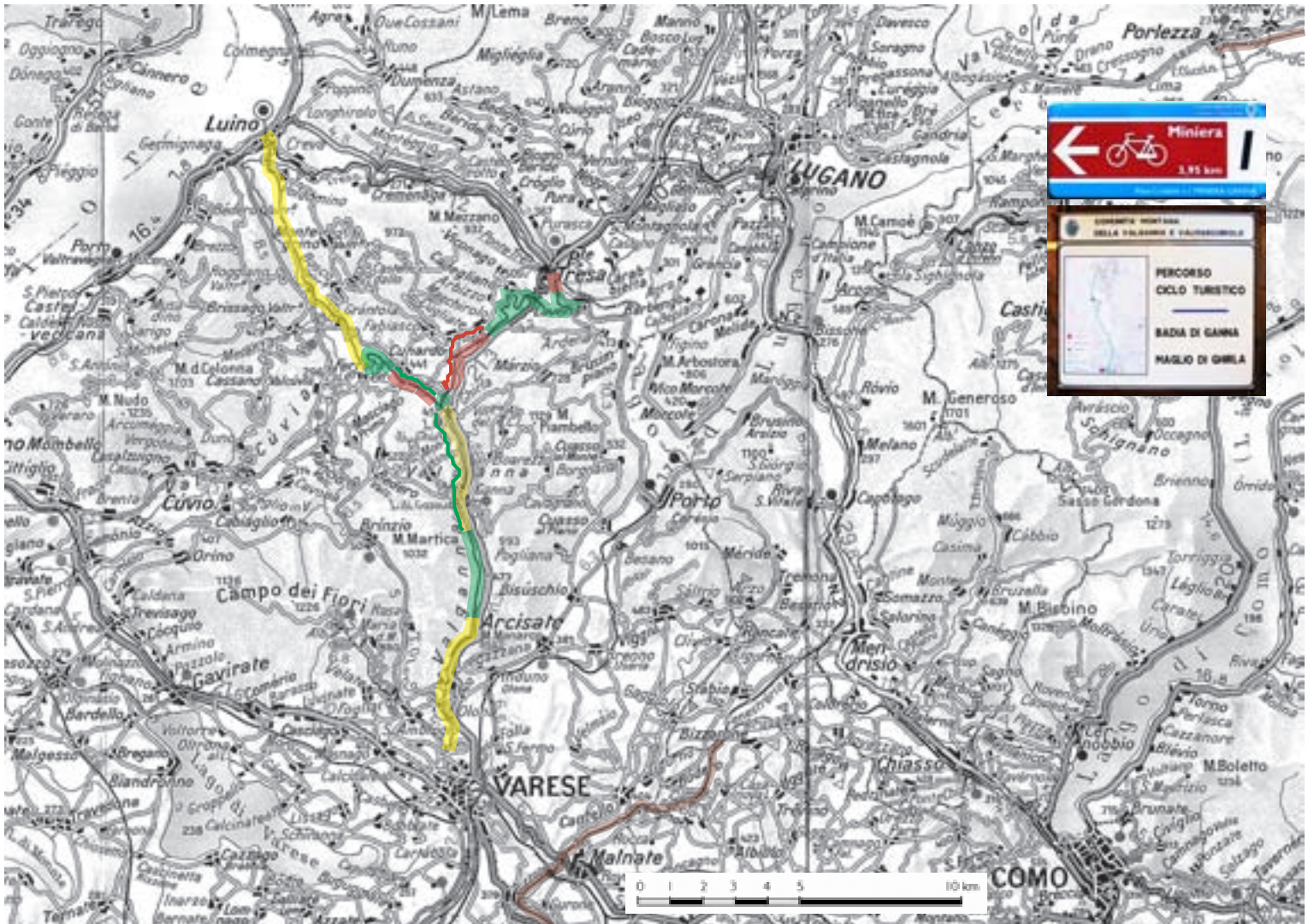
È stato ricostruito in legno il ponte sul torrente Cuccio, nello stesso punto in cui sorgeva il ponte in ferro della ferrovia. Lo schema reticolare ricalca l'aspetto del ponte originario.

L'intervento di recupero sarà completato con la posa della segnaletica sull'intero percorso e con cartelli didattici, filari arborei, staccionate in legno a protezione del ciglio, piazzole di sosta e di osservazione, e barriere per evitare l'accesso degli autoveicoli.

Lungo il tracciato dell'intera pista verranno segnalate le strutture di interesse sportivo e naturalistico dislocate lungo il percorso, quali i maneggi, i campi da golf, i percorsi canoa, la Riserva Naturale Lago di Piano e il Parco Locale di Interesse Sovracomunale della Val Sanagra.

Il tratto di pista che collega Grandola e Uniti a Menaggio è stato acquisito e ripulito dalla vegetazione grazie a un contributo concesso nel 2005 dalla Provincia di Como. Per consentire l'apertura al pubblico di tale tratto occorre regolarizzare il fondo stradale con idonea pavimentazione, e mettere in sicurezza i tratti più pericolosi con parapetti lungo i viadotti e con l'illuminazione della galleria nel comune di Menaggio.

La stazione di Menaggio è adibita a usi commerciali.



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

**ex tramvia**

**ciclovia**

Tramvia Varese-Ghirla-Luino e diramazione Ghirla-Lavena Ponte Tresa	nome	Valganna-Ghirla-Ferrera e diramazione Ghirla-Lavena Ponte Tresa
stazione tram Varese Bettole	da	Miniera di piombo Valvassera (Valganna, VA)
stazione tram di Ghirla		Ghirla (VA)
stazione tram di Luino	a	Ferrera (VA)
stazione tram di Lavena Ponte Tresa		Lavena Ponte Tresa, ingresso dell'abitato (VA)
25 circa; 10 circa	km	11 circa dalla Miniera a Ferrera; 9 circa da Ghirla a Lavena P.T.
5 km pari al 20%; 6 km pari al 60%	recupero	5 km circa da ex ferrovia pari al 45%; 6 km circa, pari al 66%
scartamento ridotto	sedime	pista ciclopedonale; tratti di strade ordinarie
SVIE, Società Varesina Imprese Elettriche	gestore	Comuni e Comunità Montana del Piambello
1903-1955	esercizio	inaugurata tra il 2003 e il 2007
	gallerie/ponti	3 gallerie, 1 viadotto riutilizzato e 3 ponti rifatti
	rete	nessuna connessione in rete
	fondo	sterrato dalla miniera di Valvassera a Ganna, poi asfaltato
	segnaletica	carente in genere, e non unitaria, la segnaletica direzionale dedicata; insufficiente la segnaletica di avvicinamento.

note  
 La pista offre un potenziale collegamento con la ciclabile esistente del Margorabbia (direzione Luino) e della Valcuvia. La sede rotabile è precaria (sentiero) nel tratto boschivo tra la miniera di Valvassera e Ganna, mentre diventa apprezzabile e sicura tra Ganna e Ferrera. Il percorso è tortuoso e scarsamente riconoscibile nei tratti di attraversamento di alcuni abitati su viabilità promiscua (Marchirolo e Cugliate Fabiasco)





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: un'immagine aerea della Valganna e tratti della pista lungo il lago di Ghirla e tra Valganna e Lavena Ponte Tresa; la ex stazione di Ghirla, oggi stazione di autocorriere; due immagini della pista tra Ghirla e Lavena Ponte Tresa; la ex stazione di Luino, oggi stazione dei bus e bar; cinque immagini della diramazione Ghirla-Ferrera.

La linea tranviaria Varese-Luino e la diramazione da Ghirla a Lavena Ponte Tresa, costruita successivamente, si collocano nella vasta rete di trasporti su ferro che tra la fine dell'800 e gli inizi del '900 ha accompagnato lo sviluppo economico e sociale del varesotto, supportato dal richiamo turistico del suo paesaggio.

Dismesse tutte le tramvie nel secondo dopoguerra, sono rimasti alcuni tratti di sedime soprattutto all'interno delle aree boschive o comunque non edificate, mentre una gran parte del tracciato che attraversava gli abitati o fiancheggiava le strade è andato perso a causa di nuove costruzioni o di allargamenti delle sedi stradali.

Rimangono inoltre suggestivi manufatti miracolosamente sopravvissuti alle insidie dell'abbandono e a quelle più devastanti dell'urbanizzazione, come tre gallerie, un viadotto in curva su arcate, e alcuni fabbricati di servizio, tra i quali si distingue la stazione di Ghirla, in stile Liberty, oggi usata come stazione bus. Anche la stazione di Luino e Lavena Ponte Tresa sono state riusate per usi civili.

L'iniziativa di recuperare i sedimi sopravvissuti e ricucirli in un percorso ciclo-pedonale si è sviluppata per iniziativa della Comunità Montana della Valganna Valmarchirolo (oggi Comunità Montana del Piambello), grazie al co-finanziamento dei Comuni, della Provincia di Varese e in modo significativo di fondi UE e regionali. Lo sviluppo del recupero ciclopedonale, partendo da Lavena Ponte Tresa in direzione Varese, seguito dalla diramazione Ghirla-Ferrera, ha seguito un percorso

sostanzialmente inverso a quello della tramvia.

L'itinerario ha il suo punto di forza nella piacevolezza del paesaggio naturale caratterizzato dai rilievi collinari della Valganna, da boschi, dai laghetti di Ganna e Ghirla e dalla presenza della Badia di Ganna (sec. XI). Penalizzano l'itinerario la tortuosità di alcuni attraversamenti di abitati e alcuni passaggi tecnicamente discutibili.

Il recupero è stato un'iniziativa di successo, anche se vi sono ancora evidenti carenze che è necessario colmare perché l'infrastruttura sviluppi tutte le sue potenzialità di valorizzazione del territorio. Queste si stanno in parte già realizzando nel comune di Lavena Ponte Tresa con il collegamento al centro del paese e al confine svizzero, oltre che con il prolungamento sul lungolago. Lo sviluppo di tutte le potenzialità è legato alla realizzazione di una rete di attrattiva turistica sovralocale, che richiede da un lato di individuare un itinerario lungo il fiume Tresa che conduca a Luino (in sinergia con i programmi di rete svizzera nel Malcantone), e dall'altro di collegare Ferrera (loc. Camadrino) con la Valcuvia e la pista sull'argine del torrente Margorabbia (su questo collegamento è stato avviato un progetto con fondi regionali). Si verrebbe così a configurare un anello cicloturistico di grande suggestione tra il lago di Lugano e il lago Maggiore.

Rimane purtroppo problematico il collegamento diretto con Varese attraverso le strettoie di Grotte di Valganna; continuerà a supplire il percorso, da sempre più battuto dai cicloturisti del varesotto, che passa da Brezzo di Bedero e da Brinzio.



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

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Castellanza-Valmorea-Mendrisio	nome	Pista ciclopedonale della Valle Olona (tra Castellanza e Castiglione O.)
stazione di Castellanza	da	Castellanza (MI)
confine di stato; stazione di Mendrisio	a	confine di stato di Santa Margherita (Bizzarone, CO)
35 in totale; 31 in Italia	km	23 (18,5 in Valle Olona, 4,5 in Valle del Lanza) di cui 2,5 su sedime ex ferrovia, 13,5 adiacenti ai binari, 7 km extra sedime ferroviario
16 km pari al 52% della parte italiana	recupero	16 km da ex ferrovia pari al 69% della ciclovia
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale; carrarecce; brevi tratti di viabilità ordinaria
ultimo gestore Ferrovie Nord Milano	gestore	Provincia di Varese per la pista in Valle Olona
1904/1926-1928/1977	esercizio	pista in Valle Olona inaugurata a tratti tra il 2007 e il 2010
	gallerie/ponti	1 galleria e 1 ponticello recuperati
	rete	potenziale collegamento tra alto milanese e Canton Ticino (CH)
	fondo	asfaltato e stabilizzato in Valle Olona; sterrato in Valle del Lanza
	segnaletica	segnaletica direzionale frammentaria
	note	pista in Valle Olona: buon livello tecnico di realizzazione, sicurezza, varietà di ambienti attraversati, riconversione in chiave di sostenibilità ambientale di un territorio ad alta densità di insediamenti industriali; positivo l'affiancamento della pista ai binari. Criticità: alcuni attraversamenti della viabilità ordinaria e discontinuità del percorso, mancanza di segnaletica omogenea su tutto il percorso.





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: nei pressi di Fagnano Olona e di Lonate Ceppino; la ex stazione di Castiglione Olona; il cotonificio Candiani e un passaggio della pista, a lato binari, nei pressi di Fagnano Olona; vicino al ponte di Cairate; tratto disastroso, sedime eroso; sotto il viadotto FNM di Malnate; casello di Gurone-Malnate; il treno a vapore passa vicino a Rodero (agosto 2010); confine svizzero di Santa Margherita.

La vicenda storica della ferrovia della Valmorea è strettamente legata allo sviluppo industriale della valle dell'Olona, che, grazie alla presenza del corso d'acqua, è stata uno dei principali assi industriali della provincia di Varese dalla fine dell'ottocento fino al secondo dopoguerra. Le tormentate vicende del '900 fino al declino industriale e la prepotente affermazione del trasporto su gomma hanno segnato il declino e poi la sospensione del servizio ferroviario, seguito dal grave degrado dell'armamento ferroviario e delle strutture edili connesse. Fortunatamente tuttavia è rimasta intatta l'instazione proprietaria (Ferrovie Nord Milano) e quindi la disponibilità del sedime per usi pubblici.

Il paesaggio dell'intero corridoio vallivo imperniato sull'asse ferroviario è apprezzabile per gli aspetti naturali e per i pregevoli monumenti di archeologia industriale che caratterizzano il territorio. Sui terrazzamenti immediatamente circostanti sono raggiungibili importanti complessi archeologici e architettonici più antichi, quali il nucleo medioevale di Castiglione Olona, il monastero-fortificazione di Torba, il monastero di Cairate, il castello visconteo di Fagnano Olona. Il declino industriale ha stimolato la ricerca di nuove forme di fruizione della valle nel segno della valorizzazione storica e ambientale. Anche in questa prospettiva l'infrastruttura ferroviaria rimane fondamentale. Sul recupero della infrastruttura ferroviaria come filo conduttore di una greenway estesa dal confine svizzero fino

alle porte dell'area nord milanese si sono confrontate le due ipotesi, a volte in conflitto, della riattivazione ferroviaria e del riuso ciclistico, sostenute con convinzione da associazioni e istituzioni locali. Per soddisfare entrambe le aspettative si sono finora trovate soluzioni adeguate, anche se non sempre ottimali e talvolta economicamente dispendiose. Da Castellanza a Castiglione Olona l'infrastruttura ferroviaria è oggi inattiva e in degrado, affiancata per alcuni tratti da pista ciclopedonale. Da Castiglione Olona al Casello di Folla di Malnate la ferrovia è in stato di abbandono e in alcuni punti spezzata dalle opere di laminazione del fiume e da nuovi svincoli stradali. Da Folla di Malnate al confine di stato il sedime è stato recuperato a ferrovia turistica, non elettrificata. Il tratto svizzero è parzialmente in esercizio per il trasporto merci. Parallelamente all'impegno della Provincia di Varese nella realizzazione della pista ciclopedonale in Valle Olona, nel tratto più a nord compreso tra il confine di stato di Santa Margherita e Folla di Malnate si è attivato il PLIS (Parco locale di interesse sovracomunale) della Valle del Lanza per la realizzazione di un percorso ciclabile, oggi realizzato per un tratto di circa 4,5 km fino a Molino del Trotto (Cagno, CO) a fianco dei binari recuperati come ferrovia turistica. I due tratti della Valle Olona e della Valle del Lanza sono suscettibili di integrazione in un progetto unitario di itinerario ciclabile internazionale tra Canton Ticino (CH), varesotto e area milanese.



ex ferrovia	ciclovía
Ferrovia delle Dolomiti. Calzo-Cortina-Dobbiaco	nome Calzo-Cortina-Dobbiaco, parte della Lunga via delle Dolomiti
stazione di Calzo	da stazione di Calzo di Cadore (BL)
stazione di Dobbiaco	a Dobbiaco (BZ)
65	km 65 ca
54 km pari a 83%	recupero 54 km da ex ferrovia pari a 83% della ciclovía
scartamento ridotto	sedime pista ciclopedonale; brevi tratti promiscui con le auto dei frontisti o su viabilità ordinaria (SS51)
ultimo gestore Società Ferrovia delle Dolomiti	gestore Comuni territorialmente competenti, Provincia Autonoma di Bolzano
1921-1962/1964	esercizio pista inaugurata a tratti tra il 2003 e il 2009
gallerie/ponti	recuperati 10 gallerie e 9 ponti e viadotti; 1 ponte ex novo
rete	è parte della rete ciclabile regionale veneta e della rete Bicaltia (Ciclovía n. 4); è connessa con le reti ciclabili altoatesina e austriaca
fondo	sterrato tra Cortina e lago di Dobbiaco e presso Acquabona
segnaletica	presente segnaletica di ciclovía, bilingue (italiano, tedesco)
note	itinerario ciclabile tra i più spettacolari d'Italia; discontinuità presso Cortina (stazione e 500 m. su SS da Acquabona); due intersezioni con SS51 e 1 con SS48; molte intersezioni con strade secondarie; tratti promiscui con mezzi a motore non ben segnalati.





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la pista a Calalzo, le Marmarole sullo sfondo; la ciclabile con vista sul monte Pelmo; presso Borca di Cadore con vista sul monte Pelmo; S.Vito di Cadore, il piazzale con il nuovo tunnel di accesso; muri di sostegno in pietra della ex ferrovia; stazione di S.Vito di Cadore; la ciclabile con un tabellone dedicato alla ciclabile; la stazione di Aquabona; viadotto sul torrente Bigontina, presso Cortina; la galleria presso Flammes (Cortina); la stazione di Ospitale d'Ampezzo.

Molte ferrovie alpine nacquero negli anni della Grande Guerra per portare truppe e rifornimenti ai diversi fronti di battaglia. Realizzata dai militari italiani e austriaci a partire dal 1916, prima come *decauville* e poi come ferrovia a scartamento ridotto, la Ferrovia delle Dolomiti, 65km a binario unico, aveva una pendenza media del 3,5% e un dislivello di 810 m, con la massima altitudine a Cimabanche, 1530 m. La motorizzazione privata determinò il suo lento declino fino alla chiusura negli anni '60, con la parentesi gloriosa dei 7000 passeggeri al giorno durante le olimpiadi invernali di Cortina nel 1956. Il tratto Cortina-Calalzo è riutilizzato d'inverno come pista di sci da fondo.

Dalla fine degli anni '90 del 1900 Comuni e Comunità Montane, grazie a finanziamenti della legge 366/98 e con i fondamentali contributi della Regione Veneto (Veneto Strade) e della Provincia Autonoma di Bolzano, hanno realizzato una delle più spettacolari ciclovie d'Italia, di grande valore paesaggistico, che si snoda tra le Dolomiti, patrimonio Unesco dell'umanità, attorniata dalle Tre Cime di Lavaredo, Cristallo, Tofane, Sorapiss, Croda da Lago, Pelmo, Antelao, Marmarole. E' un percorso usato fin dall'antichità e poi dal Medioevo come collegamento più diretto tra l'area adriatica veneziana e l'area austriaco-tedesca (strada di Alemagna).

La ciclovie si svolge in gran parte su pista ciclopedonale ricavata sul sedime ferroviario riutilizzando ponti e gallerie originali, con pendenza quasi costante e moderata. Nei due tratti dove il sedime ferroviario è stato inglobato

dalla trafficatissima SS51, la ciclovie è stata realizzata su un nuovo tracciato, con opere e investimenti molto ingenti nei comuni di S.Vito e di Vodo. Resta da realizzare un tratto di 500 m nel comune di Cortina (Acquabona). Nel comune di Dobbiaco il sedime non è utilizzato per circa 3 km tra il cimitero di guerra e il lago di Landro, ma c'è un percorso ciclabile alternativo. Tra le opere significative si segnalano, oltre a ponti e gallerie, anche 3 sottopassi sotto la SS51 e SS51 bis a Pieve di Cadore.

FIAB ha promosso il recupero del sedime sia con interventi sui media e contatti con gli enti locali, sia con manifestazioni regionali annuali tra il 2003 e il 2009.

Il tratto Vodo-Peaiò-Venas è stato inaugurato a settembre 2009 dal presidente della Regione insieme con il coordinatore FIAB Veneto. Si auspica che il Comune di Cortina, stanti gli aiuti finanziari regionali per l'acquisizione del sedime ferroviario, proceda celermente a realizzare il breve tratto mancante, a sistemare meglio l'area della stazione e l'intersezione molto pericolosa con la SS51 a Coiana, e ad allargare il tratto urbano, molto frequentato anche dai pedoni. Nell'estate 2009 il nuovo dispositivo contaciclisti ha conteggiato circa 200 passaggi al giorno a S. Vito di Cadore. Al successo della pista contribuisce il servizio estivo Bike'n'Bus, pullman con carrello porta bici, attivato sul percorso Calalzo-Cortina-Cimabanche-Misurina-Auronzo-Calalzo dalla Provincia di Belluno. E' auspicabile un intervento di promozione e comunicazione coordinato e continuo da parte dei soggetti pubblici e privati.



# Treviso - Ostigia

Veneto, Lombardia



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

ex ferrovia	nome	ciclovía
Ostiglia-Treviso	nome	Treviso-Ostiglia: tratto Quinto di Treviso-Badoere
stazione di Ostiglia (vecchia)	da	Quinto di Treviso (TV)
stazione di Treviso Centrale	a	Badoere (TV)
116	km	8
8 km pari al 7%	recupero	circa 8 km da ex ferrovia, pari a quasi il 100 % della ciclovía
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopeditonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Parco naturale regionale del fiume Sile
1925/1941-1944/1987	esercizio	inaugurata nel 2005; ponte sul fiume Zero ricostruito nel 2007
gallerie/ponti		1 ponte ricostruito
rete		è parte di Bicalta come variante di collegamento tra le ciclovie 2 (EuroVelo 8), 4 e 12; inserita nella proposta FIAB di rete regionale
fondo		sterrato
segnaletica		presente segnaletica dedicata
note		la mancata ricostruzione del ponte sul fiume Sile nei pressi dell'Oasi di Cervara impone una breve deviazione sulla SS17





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: quattro immagini del tratto recuperato da Quinto di Treviso a Badoere, tra cui una foto del ponte in ferro sul fiume Zero, ricostruito dall'ente Parco Naturale Regionale del fiume Sile nel 2007; la ex-stazione di Badoere; un casello utilizzato come abitazione privata; viadotto a Piazzola sul Brenta; rudere del pilastro del ponte sul Brenta, nei pressi di Piazzola, bombardato durante la seconda guerra mondiale; ponte in ferro e casello fra Minerbe e Cologna Veneta. Nella pagina a fianco: cartellone turistico relativo al tratto Quinto-Badoere.

Tra le ex-ferrovie a scartamento ordinario, la Ostiglia-Treviso è la ferrovia dismessa più lunga d'Italia e quella che ha avuto la vita più breve. Infatti il tratto Grisignano di Zocco-Quinto di Treviso è stato in funzione per soli tre anni, prima di essere bombardato nel 1944 e quindi dismesso.

Della ferrovia che avrebbe dovuto collegare "il cuore del veneto" si è cominciato a parlare dagli inizi del '900. Alcuni tratti sono stati inaugurati negli anni '20 ma, come spesso accade, sono le vicende belliche che danno la spinta fondamentale alla fine degli anni '30 per il completamento di una ferrovia che possa portare velocemente merci e truppe dalla linea del Po ai piedi delle Alpi venete. Verso la fine del '41 entrarono in funzione le tratte Ostiglia-Legnago e Grisignano-Treviso a completamento dell'opera.

In seguito all'invasione tedesca dell'Italia il flusso di merci inverte la rotta, poiché la linea viene utilizzata per portare gli armamenti e i rifornimenti alle truppe tedesche in Italia. Purtroppo durante questo periodo la linea viene usata anche per la deportazione degli ebrei verso i campi di sterminio in Germania.

Anche se l'armamento è realizzato a binario unico, gli espropri e il sedime sono stati pensati per accogliere in futuro il doppio binario.

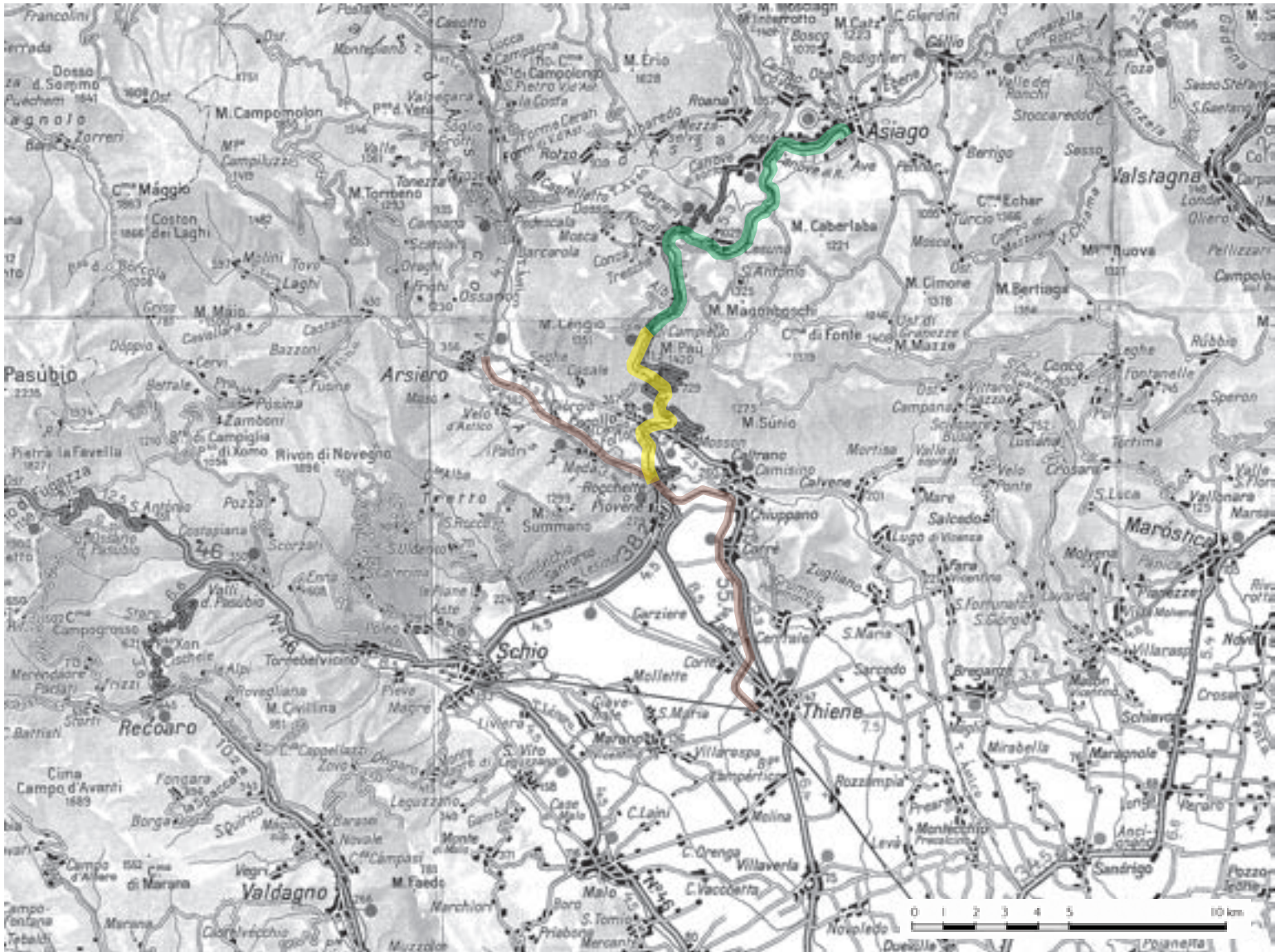
Nella sua breve esistenza la ferrovia funzionò più come infrastruttura bellica, per il trasporto di truppe ed armamenti, che per il trasporto di persone. Basti pensare che alcune stazioni non sono mai state collegate da strade perché i comuni interessati non fecero in tempo a costruirle prima che cessasse l'attività ferroviaria.

L'ultimo tratto che ha cessato l'attività è stato il Cologna Veneta-Legnago, utilizzato saltuariamente per il trasporto merci fino al 1987. In rapporto alle differenti durate di esercizio le tracce della ferrovia sono più o meno visibili nelle diverse tratte. Tra Ostiglia e Grisignano di

Zocco il tracciato e la massicciata sono ancora evidenti e in alcuni casi si possono percorrere a piedi o in mountain bike, mentre tra Grisignano e Badoere i segni della ferrovia sono meno leggibili e talvolta cancellati dalla vegetazione. Alcuni brevi tratti sono già stati alienati ed utilizzati da privati o verranno cancellati dai lavori per la nuova autostrada Valdastico Sud.

Nei primi del 2000 l'Ente Parco Regionale del Sile, con la collaborazione della Regione e della Provincia di Treviso, acquisì il sedime di sua competenza e realizzò una greenway di 8 km da Badoere a Quinto di Treviso. Le associazioni FIAB e altri comitati spontanei dal 2005 organizzano ogni anno manifestazioni e convegni affinché l'intero tracciato venga recuperato e trasformato in una pista ciclabile che, se realizzata, diverrebbe la più lunga d'Italia. Grazie a queste iniziative sono stati bloccati progetti di trasformazione in camionabile del sedime in provincia di Padova, così come altri progetti di alienazione del vecchio sedime per usi diversi. Nel 2009 la Regione Veneto ha definito la ciclabile Treviso-Ostiglia come progetto regionale strategico e ha attivato i finanziamenti per l'acquisizione del sedime da parte delle province interessate e per uno studio di fattibilità della ciclabile. La Provincia di Padova ha pronti progetti per i lavori di recupero dei 32 km di propria competenza che saranno conclusi entro il 2013. La Provincia di Vicenza coordina il consorzio dei 10 comuni interessati, sta acquisendo il tracciato e sta facendo i primi studi di fattibilità. In Provincia di Verona la situazione appare molto più complicata, alcuni tratti sono stati trasformati in strada ed un comitato a Cologna Veneta chiede la riattivazione del tratto Cologna Veneta – Legnago anche come elemento di ricordo dei convogli che vi transitarono durante la deportazione degli ebrei.

La Treviso-Ostiglia sarebbe ottimamente integrata nella rete ciclabile nazionale Bicalitalia e nella rete regionale.



**ex ferrovia**

**ciclovia**

Piovene Rocchette-Asiago (linea Thiene-Asiago)	nome	Campiello-Asiago o La strada del Vecchio Trenino
stazione di Piovene Rocchette	da	contrada Campiello, Treschè Conca di Roana (VI)
stazione di Asiago	a	Asiago (VI)
21,2	km	13
13 km pari al 61%	recupero	13 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovia
scartamento ridotto	sedime	pista ciclopedonale, brevi tratti promiscui con le auto dei frontisti
ultimo gestore Società Veneta	gestore	Comuni territorialmente competenti, CM dei Sette Comuni
1910-1958	esercizio	recupero non ancora inaugurato
gallerie/ponti	recuperate	2 gallerie dell'Altopiano e diversi ponti minori
rete	nessuna	connessione
fondo	sterrato, tratti erbosi, brevi tratti in asfalto	
segnaletica	in corso di realizzazione	
note	pista ciclabile di valenza locale, non facilmente raggiungibile con i mezzi pubblici; poiché i 9 km di sedime tra Piovene e Campiello sono irrecuperabili (sedime privatizzato, perso o inutilizzabile per l'abbattimento del ponte sull'Astico e per la chiusura della galleria dell'obelisco), è opportuno individuare un nuovo tracciato per collegare la pista realizzata sul sedime ferroviario con le piste del fondovalle; usata dai mountainbikers come avvicinamento ai percorsi dell'altopiano di Asiago	





Dall'alto in basso, da sinistra a destra:  
 due immagini del ponte sul fiume Astico, ieri e oggi;  
 ex stazione di Campiello, recuperata e ora proprietà privata;  
 cartello presso la galleria di Cesuna;  
 immagine d'epoca del treno nella stazione di Asiago;  
 copia di una locomotiva a vapore degli anni '50 del 1900, esposta  
 presso la stazione di Canove di Roana, a fianco della ciclabile;  
 galleria di Treschè Conca;  
 locandina del primo raduno-manifestazione cicloturistica per bici  
 d'epoca lungo i percorsi delle vecchie ferrovie di montagna, 2009

La linea Schio-Piovene Rocchette-Asiago, a scartamento ridotto e con un tratto a cremagliera, fu richiesta, insieme ad altri collegamenti ferroviari e stradali, dall'industriale e poi senatore Alessandro Rossi dagli anni '80 dell'800 per favorire lo sviluppo del settore tessile nell'alto vicentino collegando tra loro e con il resto d'Italia i poli produttivi di Schio, Torrebelvicino, Piovene Rocchette, Arsiero. Approvata dal governo la sua costruzione nel 1907, quando il Lanificio Rossi era divenuto la maggiore impresa laniera italiana, entrò in esercizio nel 1910. A lungo fu considerata la cremagliera più ardua e alta d'Italia, avendo una pendenza media dell'11,5% per un tratto di 5km. Il grandioso ponte sul torrente Astico (90 metri di lunghezza e 70 di altezza) era all'epoca il più imponente ponte ferroviario italiano, e non mancavano gallerie, muraglioni e numerosi ponti minori. Durante le due guerre la ferrovia servì per il trasporto dei militari sull'altopiano; nei periodi di pace portava la borghesia veneta a villeggiare nella rinomata Asiago. Diminuito il traffico a partire dal secondo dopoguerra, cessò l'esercizio nel 1958, sostituita da autocorse, e nel 1977 fu deciso il suo smantellamento.

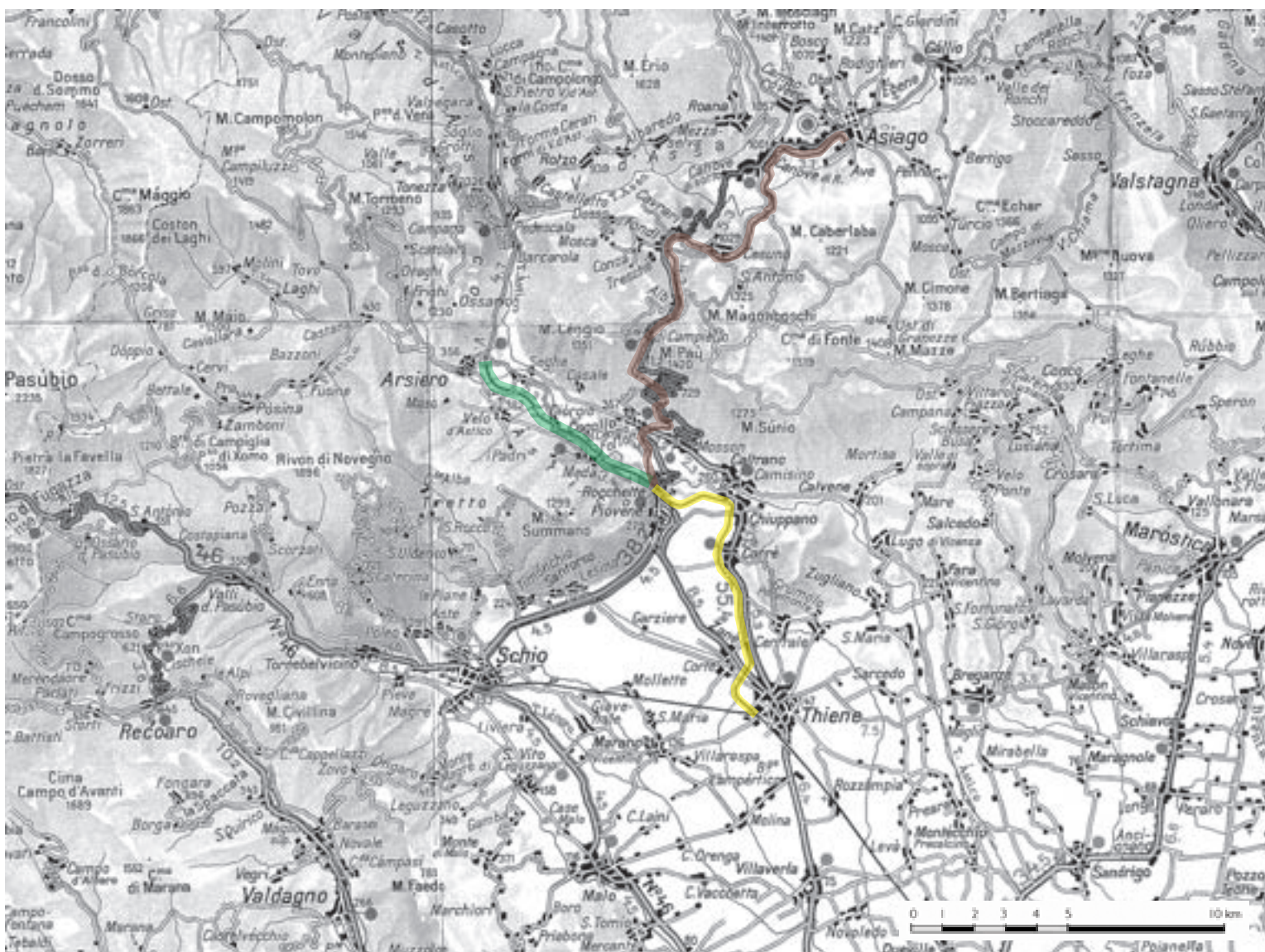
Con un contributo regionale pari all'80% dell'investimento complessivo di 375.000 euro, i Comuni di Roana e Asiago hanno avviato nel 2008 i lavori di recupero del sedime della ex ferrovia nel loro territorio, realizzando un percorso ciclopedonale chiamato "La Strada

del Vecchio Trenino", che interessa gli oltre 12 km che vanno dalla contrada Campiello della località Treschè Conca, in comune di Roana, sino ad Asiago, attraversando i boschi e le ondulate colline dell'altopiano. Il sedime è ora di proprietà dei Comuni o di privati, e la parte non recuperata a ciclabile è destinata a uso stradale o a espansione urbanistica. Nei brevi tratti in cui il sedime ferroviario è andato perso la ciclabile prosegue senza soluzioni di continuità. La pista è frequentata tutto l'anno anche dai podisti. Dal 2008 tra Vicenza e Asiago gli autobus del servizio FTV (Ferrovie Tramvie Vicentine) sono attrezzati con carrelli portabici (30 posti) nei giorni festivi da giugno a settembre. Gli altri autobus di linea possono portare due biciclette nel bagagliaio.

La stazione di Treschè Conca è stata recuperata come sede della locale Pro Loco, quella di Asiago come sede della Comunità Montana dei Sette Comuni e dell'ufficio turistico. Di fronte alla stazione di Canove, recuperata come sede del Museo della Grande Guerra, è stata collocata nel 2009 una locomotiva identica a quelle utilizzate fino a 50 anni prima, appositamente acquistata dal Comune di Roana.

E' in corso la realizzazione di aree di sosta, aree didattiche con pannelli esplicativi, e della segnaletica.

La pista è nota anche come Vaca Nera (mucca nera), espressione popolare che indicava il treno che saliva all'altopiano.



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

<span style="color: red;">ex ferrovia</span>		<span style="color: green;">ciclovía</span>	
Thiene-Piovene Rocchette-Arsiero		nome	Piovene Rocchette-Arsiero
stazione di Thiene	da	Piovene Rocchette (VI), via Marco Polo	
stazione di Arsiero	a	Arsiero (VI)	
18,4	km	8	
8 km pari al 43%	recupero	8 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovía	
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale	
ultimo gestore Società Veneta	gestore	i Comuni territorialmente competenti	
1907/33-1964	esercizio	recupero inaugurato nel 2005	
	gallerie/ponti	5 gallerie 2 ponti recuperati	
	rete	ad Arsiero è collegata al percorso 7 Pedescala-Chioggia del Piano regionale veneto della mobilità ciclistica	
	fondo	sterrato	
	segnaletica	cartellonistica esplicativa lungo il percorso; in Piovene Rocchette è presente segnaletica di avvicinamento	
	note	molto frequentata da mtbikers e podisti	





Dall'alto verso il basso, da sinistra a destra:  
 due immagini della pista con gallerie e piccola area di sosta;  
 la pista in direzione di Arsiero; galleria illuminata;  
 due immagini del ponte sul fiume Posina ieri e oggi (vista da Arsiero);  
 stazione di Velo d'Astico ieri e oggi;  
 l'arrivo ad Arsiero, con il monte Cavigio sullo sfondo



La linea da Rocchette per Arsiero venne costruita a scartamento ridotto e inaugurata nel 1885. Nel 1931 fu deciso il potenziamento e l'adeguamento allo scartamento normale; questa decisione produsse anche la modifica parziale del percorso che venne accorciato di quasi un km e vennero eliminate le interferenze con la viabilità stradale. Ha cessato l'attività nel 1964, sostituita da autocorse.

Nel 1997 inizia l'iter per il recupero della struttura con la prima richiesta di finanziamento alla Comunità Economica Europea da parte del Comune di Velo d'Astico. Nel 1999 un finanziamento regionale rende possibili le realizzazioni anche nel Comune di Piovene-Rocchette, e finalmente la Comunità Montana locale porta a compimento la riconversione della struttura con la sistemazione dell'ultimo tratto, inaugurando la pista ciclabile nel maggio del 2005.

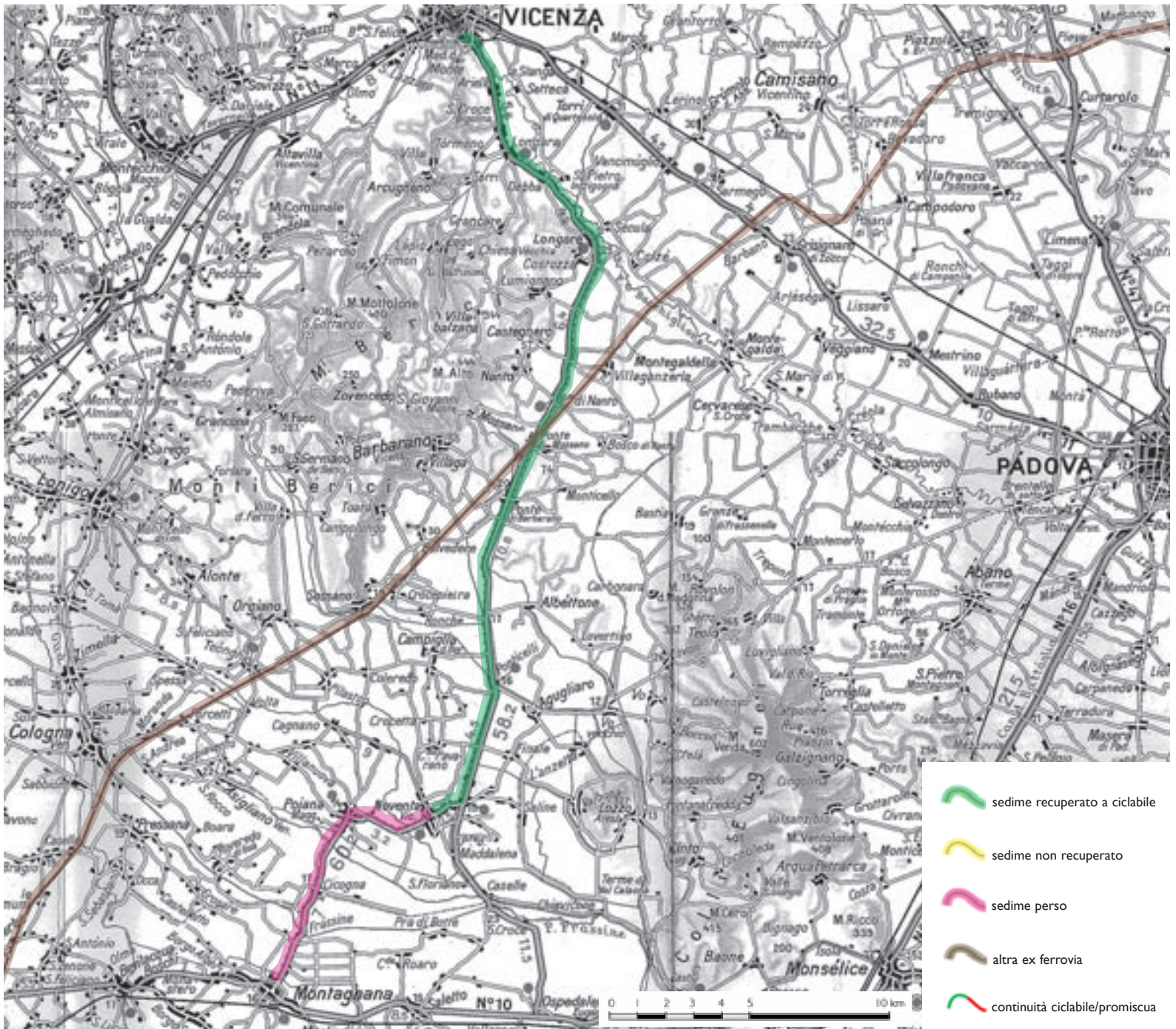
Il tratto Piovene Rocchette-Arsiero è l'arteria più importante di collegamento tra i percorsi dell'altopiano e la pianura dell'alto vicentino.

La pista ciclabile, in ghiaia e terra battuta, è stata corredata con segnaletica e tabelle descrittive, che facilitano

l'individuazione degli elementi del paesaggio e di ciò che rimane come memoria della storica ferrovia. Per tutta la sua lunghezza, quasi 8 km, è priva di dislivelli notevoli, offre numerosi scorci panoramici ed è realizzata completamente in sede autonoma e quindi adeguatamente protetta dal traffico, rendendola ideale per il suo riutilizzo ad itinerario ciclopedonale.

Sono numerose le opere importanti che arricchiscono il tracciato: gallerie, ponti, muri di contenimento, oltre che gli edifici dei caselli e delle stazioni ferroviarie perfettamente conservati e alcuni riconvertiti ad uso pubblico. Chi ha progettato l'opera si è posto l'obiettivo di mantenere inalterato il fascino degli elementi ferroviari rimasti dotando le aree di sosta di infrastrutture consone allo stile architettonico dell'opera.

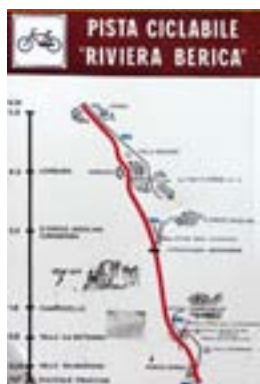
La cicloista, oltre che da molti mountain bikers che la utilizzano come straordinario percorso di avvicinamento ai percorsi dell'altopiano, è utilizzata in ogni periodo dell'anno anche da podisti, escursionisti ed appassionati di nordic walking.



ex ferrovia	ciclovia
Ferrotramvia Vicenza-Noventa-Montagnana	nome
stazione ferrodramviaria 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 ciclovia
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 ciclovia  
 pista ciclopeditale  
 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 ciclovia Bicalta 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 fiancheggia 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.

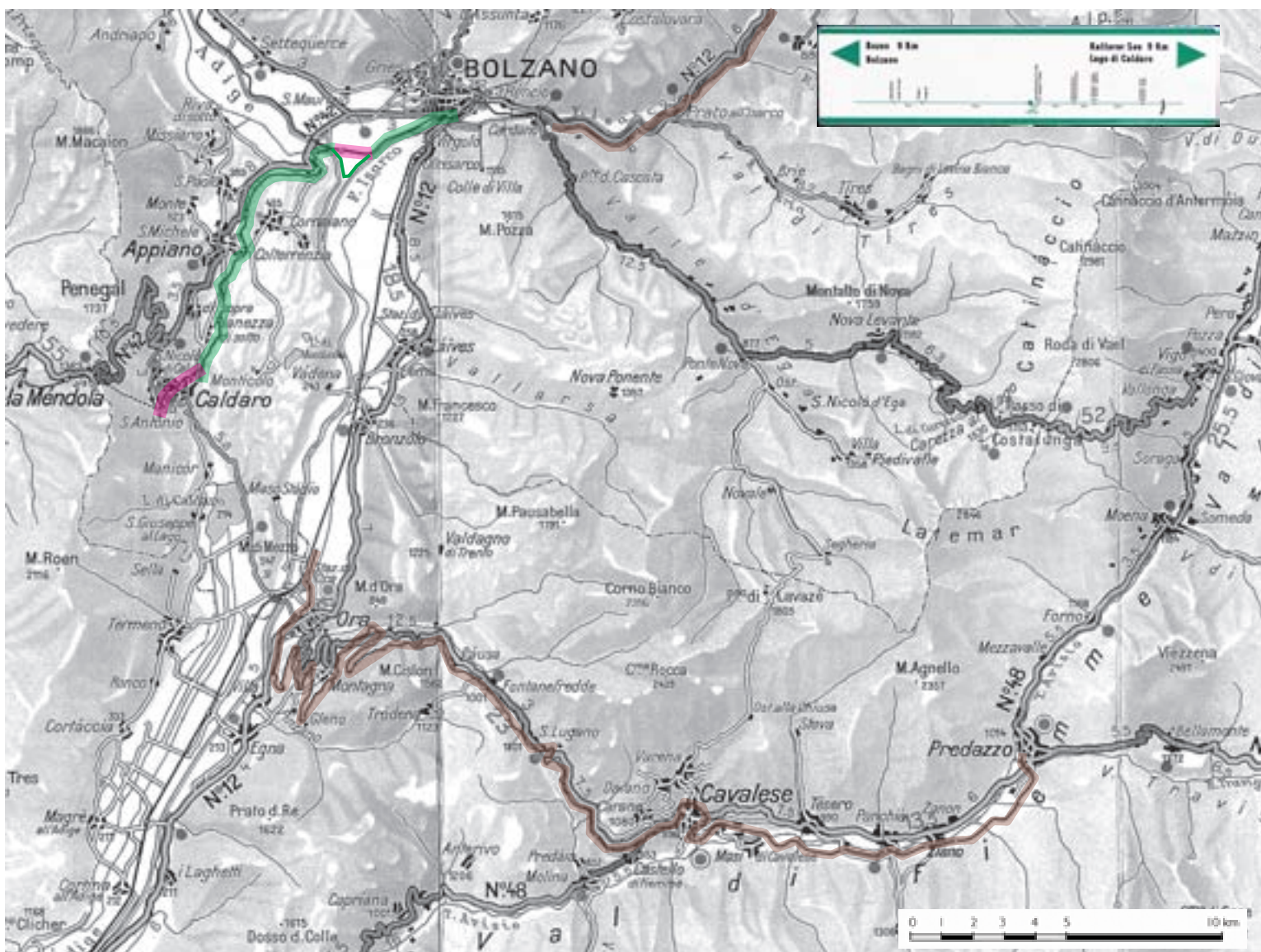
Da Vicenza a Longare il sedime è già recuperato a pista ciclabile, escluso un tratto urbano, andato perso, di 1,5 km dalla stazione ferrotramviaria di Vicenza a piazzale Fraccon. E' in fase di realizzazione (capofila il Comune di Castegnero) il recupero del tratto Longare-Noventa Vicentina di quasi 20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





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

**ex ferrovia**

**ciclovía**

Bolzano-Caldaro-Sant'Antonio	nome	Bolzano-Caldaro
stazione di Bolzano	da	Bolzano, rete ciclabile urbana
stazione di Sant'Antonio, Caldaro	a	Caldaro sulla strada del vino (BZ)
13	km	11
9 km, pari al 69% scartamento ordinario	recupero sedime	9 km da ex ferrovia, pari a 82% della ciclovía pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovía Elettrica Transatesina	gestore	Provincia Autonoma di Bolzano
1898-1972	esercizio	recupero inaugurato nel 1995
	gallerie/ponti	2 gallerie e 2 ponti
	rete	è parte della rete Bicitalia ed EuroVelo (ciclovía n. 1 Ciclopista del Sole EV7), e della rete ciclabile provinciale
	fondo	asfalto
	segnaletica	presente segnaletica dedicata
	note	molto frequentata da pedoni e ciclisti; c'è continuità ciclabile con la ciclovía Bolzano Cardano-Ponte Gardena (cfr. scheda 18) attraverso la rete ciclabile urbana di Bolzano

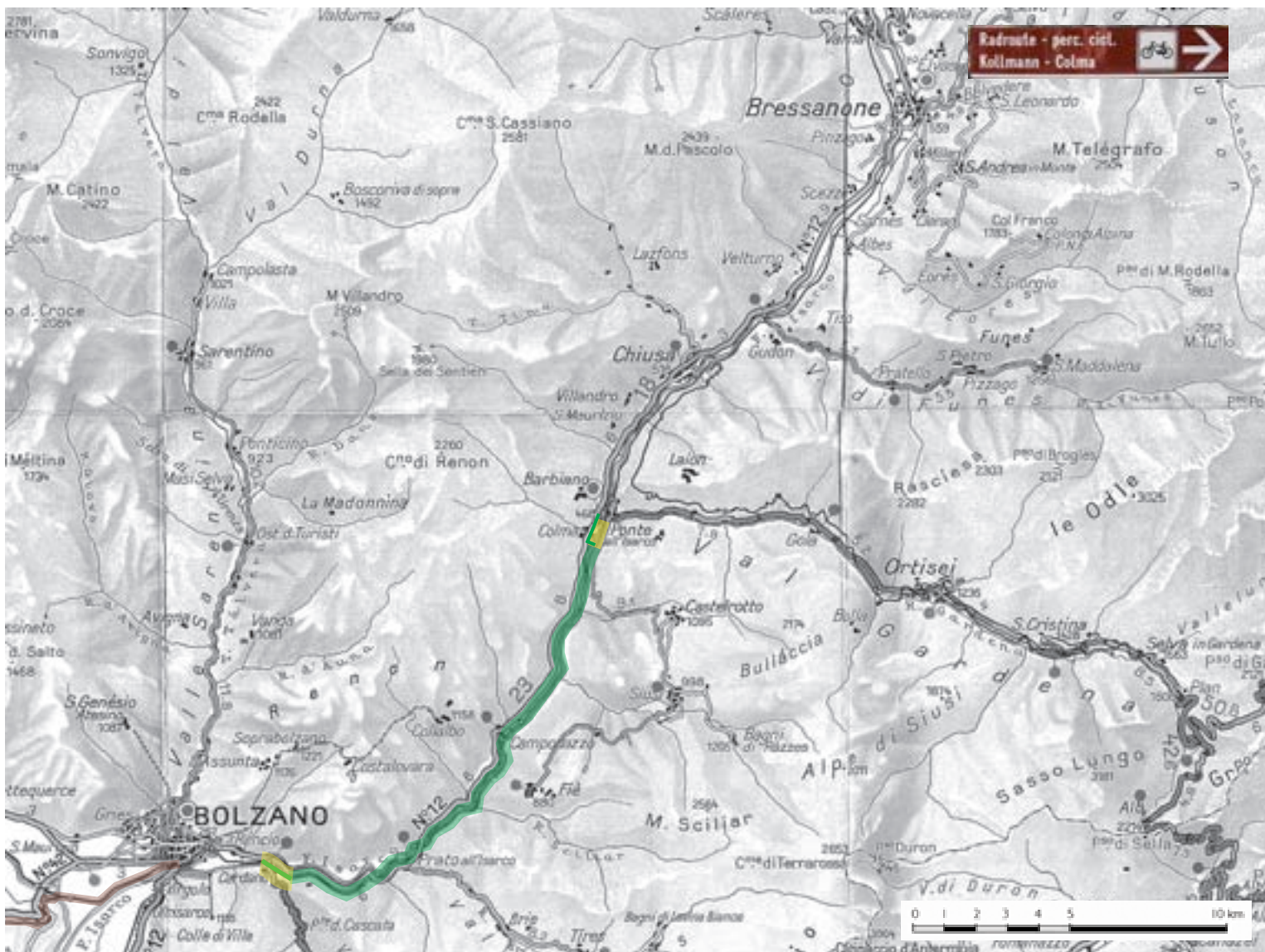




Dall'alto in basso, da sinistra a destra: due immagini della pista nei pressi di Appiano, con la galleria; la pista nei pressi di San Paolo; tre immagini del ponte in ferro sul fiume Adige, tra Bolzano e Appiano; tre immagini della pista tra Appiano e Caldaro, a fianco della quale è esposta un'antica locomotiva a vapore; un passaggio della pista verso Appiano; la pista nell'area urbana di Bolzano; la stazione della funicolare della Mendola, a Sant'Antonio (Caldaro).

La ex Ferrovia Bolzano-Caldaro-Sant'Antonio, detta *Ueberetscher Bahn* (Ferrovia Transatesina), era una linea privata a scartamento normale, a trazione elettrica. La ciclabile che unisce Bolzano a Caldaro passando per Appiano sulla strada del vino ricalca quasi completamente il suo tracciato. Lunga 13 km, costruita per favorire i collegamenti tra il capoluogo e i centri dell'altopiano che erano meta di turismo della nobiltà e della borghesia austro-ungarica, la via ferrata fu inaugurata nel 1898. Nel 1911 fu completata l'elettrificazione. Nel 1903 fu realizzata la funicolare per il passo della Mendola, tuttora in funzione, che ha base a Sant'Antonio, frazione di Caldaro. Il tracciato ferroviario tra Caldaro e Sant'Antonio ha una pendenza di oltre il 3%, una delle più alte per una linea a trazione libera, cioè senza cremagliera. L'ex sedime ferroviario è in parte stato inglobato dalla strada provinciale, e in parte riutilizzato per una strada pedonale.

Dalla Mendola una tramvia in sede propria consentiva di raggiungere Trento attraverso la val di Non. Nel 1971, nel generale processo di conversione dal trasporto pubblico a quello privato, la linea Bolzano-Caldaro-Sant'Antonio venne chiusa all'esercizio passeggeri, mentre fu mantenuto fino al 1972 un servizio per il solo traffico merci. La ferrovia era dotata di importanti opere d'arte che si sono conservate: i due ponti in carpenteria metallica sull'Adige e sul torrente Talvera, nel centro urbano di Bolzano; e due gallerie nei pressi di Appiano sulla strada del vino. L'attuale pista ciclabile recupera l'intero tracciato dal centro di Bolzano fino a Caldaro, ad eccezione di un breve tratto fra la sponda dell'Isarco e il ponte sull'Adige: provenendo da Bolzano il percorso per i ciclisti segue la sponda dell'Isarco e poi quella dell'Adige.



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

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Cardano-Ponte Gardena (variante di tracciato, linea Verona-Brennero)	nome	Cardano-Ponte Gardena (Bolzano-Cardano-Colma)
stazione di Cardano	da	Radstation Ottenkeller a Cardano (Comune di Cornedo, BZ)
stazione di Ponte Gardena	a	Ponte Gardena (Ponte all'Isarco)
19,4	km	19,4
18 km pari al 93%	recupero	18 km da ex ferrovia, pari al 93% della ciclovia
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato 1867-1994	gestore	Comunità Comprensoriale di Salto Sciliar
	esercizio	lavori terminati nel 2010 tra Cardano e Colma
	gallerie/ponti	10 gallerie e 3 ponti (di cui 1 costruito ex novo)
	rete	è parte della rete BiciItalia ed EuroVelo (Ciclovia n. 1 Ciclopista del Sole EV7) e della rete ciclabile provinciale
	fondo	asfalto
	segnaletica	presente segnaletica dedicata
	note	c'è continuità ciclabile con la ciclovia Bolzano-Caldaro (cfr. scheda 17) attraverso la rete ciclabile urbana di Bolzano





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: sei immagini del tratto tra Cardano e Campodazzo, con particolari del progetto "Augenreise" (Radkunstweg/ pista ciclabile e arte); ponte ex ferroviario sull'Isarco presso Campodazzo; galleria a sud di Prato Isarco; la ex stazione di Campodazzo e la Radstation Bios, ristorante per ciclisti; ponte ex ferroviario recuperato, a sud di Colma; tre immagini della pista alle porte di Colma, con il nuovo ponte.

La ferrovia del Brennero o Brennerbahn (Verona-Bolzano-Innsbruck), concepita sotto l'Impero Austriaco nella prima metà dell'800 per connettere il Lombardo-Veneto al Tirolo, ultimata nel 1867, superava il forte dislivello altimetrico (Bolzano 266 m slm, Terme Brennero 1370 m slm, Innsbruck 582 m slm) mediante tornanti e tunnel elicoidali.

Per fronteggiare la crescente domanda di traffico merci e aumentare la velocità media di percorrenza, frenata dalle forti pendenze e da raggi di curvatura stretti (oltre che dai diversi sistemi elettrici usati in Italia e Austria), è stata avviata negli ultimi decenni la costruzione di una nuova linea ad alta capacità e ad alta velocità da Verona a Monaco di Baviera, via Innsbruck. Per limitare il dislivello altimetrico e rettificare il tracciato i binari non raggiungeranno il Brennero in superficie e bypasseranno alcune località, correndo in buona parte in galleria (dei 240 km tra Verona e Innsbruck oltre 200 saranno sotto terra). Negli anni '90 il tratto originario tra Bolzano Cardano e

Ponte Gardena, spesso soggetto a interruzioni per caduta massi, è stato sostituito da una variante di tracciato che corre in buona parte in galleria. Il sedime ferroviario così dismesso è stato acquistato dalla Provincia Autonoma di Bolzano, che lo ha destinato a pista ciclabile.

Il tratto Cardano-Prato Isarco di ca. 6 km, terminato nel 2009, è stato integrato con opere figurative realizzate da assistiti di un laboratorio protetto e da allievi delle scuole elementari e materne di Cardano e Prato Isarco.

Dopo la ex galleria ferroviaria di Prato Isarco, in direzione di Ponte Gardena, la ciclabile corre per un tratto sul sedime rialzato tra i binari dell'attuale ferrovia e la strada statale, affiancata dalla parete antirumore.

La sottostazione elettrica di Campodazzo è stata recuperata come punto di ristoro per ciclisti (Radstation).

A sud di Colma il tracciato della ciclabile lascia il sedime ex ferroviario e passa in sponda idrografica destra dell'Isarco, tramite un nuovo ponte realizzato a travate metalliche per richiamare il paesaggio ferroviario.



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

**ex ferrovia**

**ciclovía**

tratto Terme Brennero - Fleres (variante di tracciato, linea Verona-Brennero)	nome	tratto Terme Brennero-Lasta del Percorso ciclabile Brennero (da Brennero a Vipiteno)
Terme di Brennero	da	loc. Terme Brennero, Brennero (BZ)
galleria elicoidale "Ast"	a	loc. Lasta/Ast, Brennero (BZ), uscita vecchia galleria di Fleres
9,8	km	8 circa
7,5 km , pari al 76%	recupero	7,5 km da ex ferrovia, pari al 94% della ciclovía
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale
Ferrovie dello Stato	gestore	Comunità comprensoriale Wipptal-Alta Valle Isarco
1967-1999	esercizio	ultimata nel 2010; inaugurazione prevista nel 2011
	gallerie/ponti	2 gallerie
	rete	è parte della rete ciclabile provinciale e della rete Bicalia (Ciclovía n. I Ciclopista del Sole)
	fondo	asfalto
	segnaletica	presente segnaletica dedicata
	note	tratto molto attraente con pendenza modesta e regolare





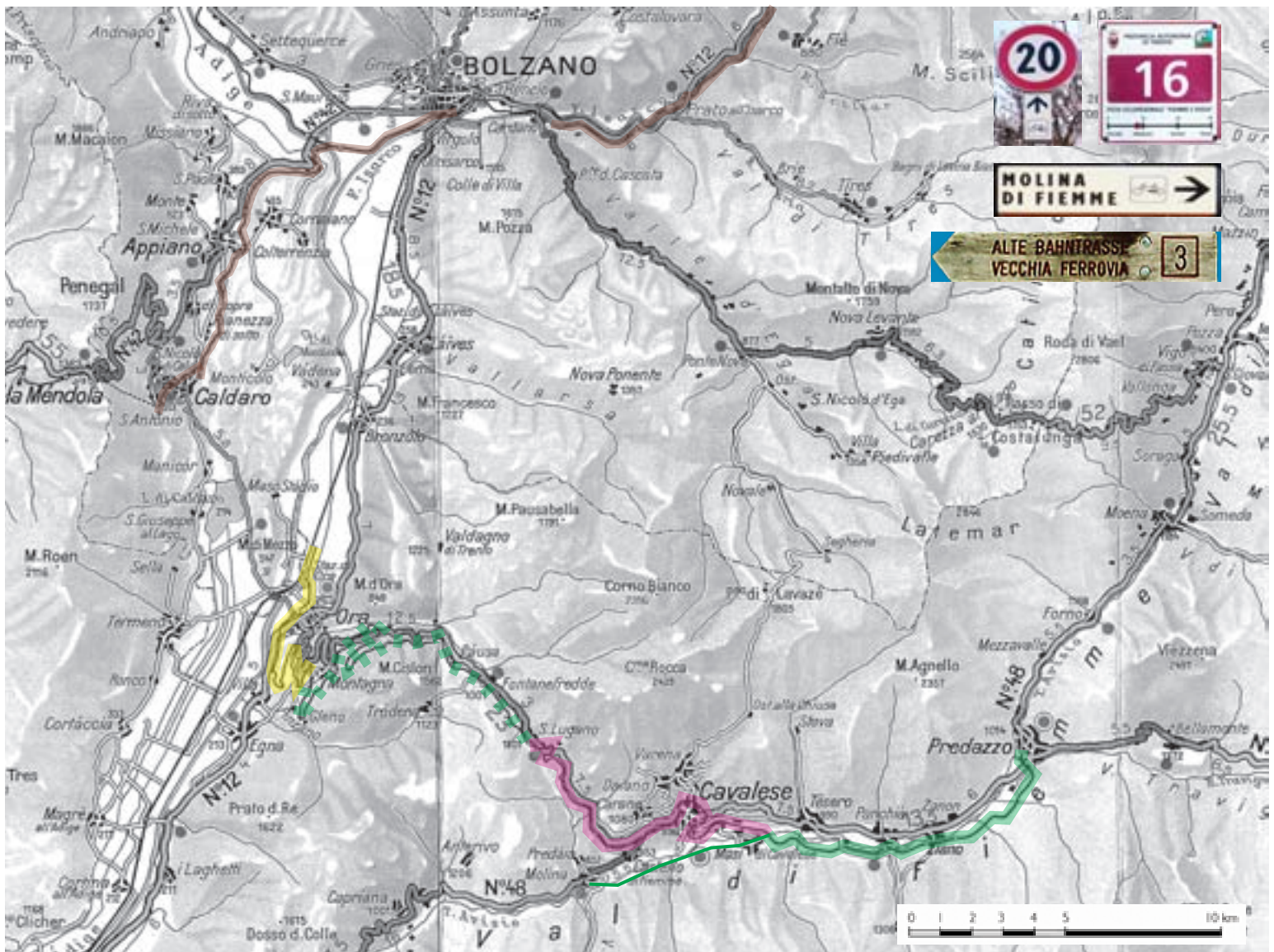
Dall'alto in basso, da sinistra a destra: quattro immagini del tratto recuperato tra Terme Brennero e Lasta; la stazione di Moncucco/Schelleberg prima e dopo il recupero del sedime ferroviario come pista ciclabile; le due gallerie recuperate; il percorso tra Lasta e Colle Isarco.

La ferrovia del Brennero o Brennerbahn (Verona-Bolzano-Innsbruck), concepita sotto l'Impero Austriaco nella prima metà dell'800 per connettere il Lombardo-Veneto al Tirolo, fu ultimata con il tratto Bolzano-Innsbruck nel 1867, nonostante il passaggio del Veneto dall'Impero al Regno d'Italia nel 1866 (con lo spostamento del confine a Borghetto di Valeggio sul Mincio, VR). L'architetto e ingegnere ferroviario di Stoccarda che progettò il tratto Bolzano-Innsbruck, Carl von Etzel, il cui busto è oggi esposto nella stazione Brennero, riuscì a superare il forte dislivello altimetrico (oltre 1100 m sull'attuale versante italiano e quasi 800 su quello austriaco) mantenendo una pendenza massima del 2,5% mediante tornanti e tunnel elicoidali nelle valli laterali. Sul lato italiano il forte dislivello tra Vipiteno e Brennero veniva superato con un tornante che risaliva la Val di Fleres, imboccata a Colle Isarco, e con la galleria elicoidale "Ast", vicina all'omonimo borgo (chiamato anche Lasta), frazione del Comune di Brennero in val di Fleres. Il tratto ferroviario tra la vecchia galleria "Ast" e Terme Brennero è stato dismesso e sostituito una decina di anni fa da una variante di tracciato interamente in galleria, nella nuova galleria "Fleres" di circa 7,3 km (variante destinata ad essere sostituita dalla costruenda "galleria

base del Brennero" di 55 km, che unirà direttamente Fortezza con Innsbruck e sarà parte della nuova progettata linea Verona-Innsbruck-Monaco di Baviera (v. scheda precedente).

Il tracciato abbandonato è stato recentemente recuperato come pista ciclabile da parte della Comunità Comprensoriale Wipptal-Alta Valle Isarco, per dare continuità al "Percorso ciclabile Brennero" tra Brennero e Vipiteno (oltre 17 km, di cui una parte è attualmente in costruzione nel Comune di Vipiteno).

Il sedime ex-ferroviario recuperato come pista ciclabile si trova tra il borgo Lasta, in particolare tra l'imbocco nord della vecchia galleria elicoidale dismessa (non recuperata), e Terme di Brennero. E' uno dei tratti più suggestivi del Percorso ciclabile Brennero, ha una pendenza molto regolare, e attraversa due gallerie illuminate della ex-ferrovia. Lungo il percorso si incontra il fabbricato della vecchia stazione ferroviaria di Moncucco/Schelleberg, non recuperata. Tra il punto in cui termina il recupero del sedime ferroviario presso l'imbocco nord della dismessa galleria "Ast" e Colle Isarco il Percorso ciclabile Brennero prosegue su una panoramica strada locale a traffico controllato.



- sedime recuperato a ciclabile
- strada forestale
- sedime non recuperato
- sedime perso
- altra ex ferrovia
- continuità ciclabile/promiscua

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Ora-Predazzo	nome	ciclabile Molina-Predazzo, parte della pista ciclabile "Fiemme e Fassa"
stazione di Ora	da	Molina di Fiemme (TN)
stazione di Predazzo	a	Predazzo (TN)
50,5	km	15
11,5 km, pari al 23% scartamento ridotto	recupero sedime	11,5 km da ex ferrovia, pari al 76% della ciclovia pista ciclopedonale; strada forestale
ultimo gestore Società Ferrovia del Renon	gestore	Provincia Autonoma di Trento
1918-1963	esercizio	inaugurata negli anni '90
7 viadotti, 5 gallerie, 8 ponti	gallerie/ponti	5 gallerie, qualche passerella
	rete	il tratto Molina Predazzo è parte della rete ciclabile provinciale (TN)
	fondo	asfaltato
	segnaletica	presente segnaletica dedicata
	note	tra Montagna e S.Lugano la Provincia di Bolzano ha aperto una strada forestale (indicata nella mappa) che ricalca buona parte del sedime della ex ferrovia. La strada è già percorribile con biciclette da turismo, e la Provincia prevede la realizzazione di una pista ciclabile tra Ora e S. Lugano; tra Molina di Fiemme e Passo San Lugano la Provincia di Trento ha in previsione la costruzione di una pista ciclabile; vista panoramica sulla valle dell'Adige, e vista su Castel Enna; pista molto frequentata da turisti e famiglie



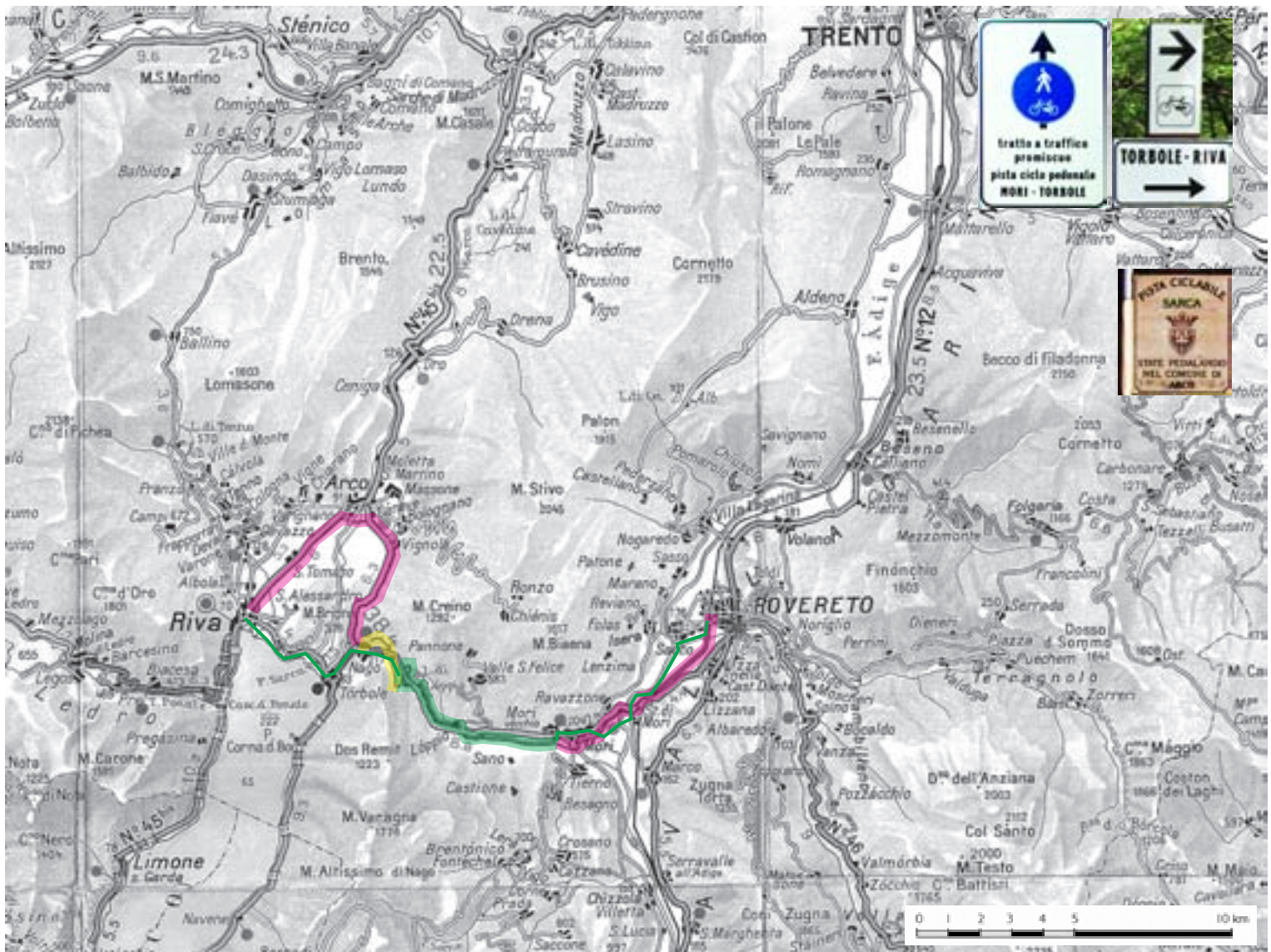


Dall'alto in basso, da sinistra a destra: sette immagini del tratto recuperato tra Predazzo e Cavalese; tre immagini del ponte dismesso (non recuperato) sul torrente Avisio presso Masi di Cavalese - dove termina il recupero - prima e dopo la realizzazione della ciclabile; ponte ferroviario dismesso (non recuperato) sul torrente Travignolo a Predazzo; due passaggi della strada forestale nel bosco vicino al passo S. Lugano e sul panoramico viadotto di Gleno; antichi ruderi nei pressi di Castelfeder e la valle dell'Adige sullo sfondo; la ex stazione di Pausa, ora usata come abitazione privata.

All'ultimo decennio del '800 risalgono i primi progetti, alternativi tra loro, di una ferrovia che unisse la Val di Fiemme con la ferrovia del Brennero, proposti dalle città di Trento (Lavis-Val di Cembra-Predazzo) e di Bolzano (Egna-Predazzo-Moena). Solo nel 1915, con l'entrata in guerra del Regno d'Italia contro l'Impero austro-ungarico, l'Impero riprese il progetto proposto da Bolzano, spostando a Ora l'innesto sulla linea del Brennero per non dover costruire un ponte sull'Adige e realizzare in tempi brevi una ferrovia utile a trasportare rapidamente le truppe in Val di Fiemme, area di confine. Costruita negli anni 1915-18 come ferrovia militare a scartamento ridotto, con il lavoro anche di prigionieri serbi e russi, ebbe un raggio di curvatura minimo di soli 60 metri, molti tornanti e una pendenza massima del 4,2%. Divenuta italiana al termine della guerra (spostato il confine al Brennero), passò poi in gestione da FS alla neocostituita società Ferrovia Elettrica della Val di Fiemme, che negli anni 1928-29 la elettrificò - dimezzando i tempi di percorrenza - e allargò il sedime (che rimase ridotto), in vista di un uso per il trasporto sia merci che viaggiatori, soprattutto turisti. La concorrenza

del trasporto su gomma ne fece decidere la chiusura nel 1963, seguita a breve dallo smantellamento. Dagli inizi degli anni '90 la Provincia Autonoma di Trento ha recuperato il sedime da Predazzo a Masi di Cavalese come pista ciclabile asfaltata. Tra S. Lugano e Cavalese il sedime è stato in parte assorbito dalla strada statale. Tra Montagna e Passo S. Lugano (confine tra le province di Bolzano e Trento) buona parte dei circa 15 km del sedime è ora una panoramica strada forestale (indicata come *Promenaden-Wanderweg* e s.f. Ferrovia della Val di Fiemme) che conserva le maggiori opere d'arte della ex ferrovia, come lo spettacolare viadotto in curva presso Gleno, un ponte e cinque gallerie illuminate. La strada forestale, che attraversa il Parco naturale del monte Corno e ogni anno è teatro di una gara di mtb intitolata "La vecchia ferrovia" (37 km da Ora a Molina di Fiemme), è percorribile anche con biciclette da turismo. La comunità comprensoriale Oltradige-Bassa Atesina ha in fase di progettazione una pista ciclabile tra Ora e S. Lugano, che ricalcherà ove possibile il tracciato ferroviario. Tra Ora e Montagna rimane solo qualche traccia del sedime, assorbito dalla viabilità ordinaria o dai campi.





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

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Rovereto-Mori-Arco-Riva del Garda      nome      Rovereto-Mori-Torbole-Riva del Garda

stazione di Rovereto      da      Rovereto (TN)

stazione di Riva del Garda      a      Riva del Garda (TN)

28,5      km      20

6 km, pari al 21%      recupero      circa 6 km da ex ferrovia, pari al 30% della ciclovia

scartamento ridotto      sedime      pista ciclopedonale

ultimo gestore Società Ferrovia Rovereto-Riva      gestore      Provincia Autonoma di Trento

1891/1925-1936      esercizio      recupero inaugurato negli anni '90

gallerie/ponti      I ponte ex novo (extra ferrovia, comune alla ciclabile del Sarca)

rete      è parte della rete provinciale; i tratti Rovereto-Mori e Mori-Riva rientrano nella rete Bicalia (Ciclovia n. 1 Ciclopista del Sole), rispettivamente come percorso principale e come variante; il tratto Rovereto-Mori, in quanto percorso principale, è anche parte della rete EuroVelo (EV7)

fondo      asfaltato

segnaletica      presente segnaletica dedicata





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: vista aerea da nord sulla valle dell'Adige e zoom con in primo piano il ponte ex ferroviario (in uso alla SS240), in secondo piano la diga Enel di Mori; percorso ciclabile lungo il canale Mori-Ala e sulla diga Enel di Mori; nove immagini del tratto recuperato da Mori a Nago e del percorso ciclabile dal passo S. Giovanni a Torbole e sul lungo Garda; tre immagini della ex stazione di Riva del Garda, lato binari, all'epoca dell'esercizio della linea, nel 2004, e a seguito del recupero nel 2006, con in primo piano un breve tratto di binario in memoria del passato.

Dopo i primi progetti, intorno al 1870, di una ferrovia a scartamento ridotto che collegasse la linea del Brennero all'Alto Garda, nel 1891 fu realizzata la ferrovia Mori-Arco-Riva (MAR) di cui era previsto il prolungamento sino a Rovereto, e di cui era proprietaria la società per azioni di Bolzano *Lokalbahn Mori-Arco-Riva*, facente capo al banchiere Sigismund Schwarz, finanziatore anche della Ferrovia Transatesina (cfr. la scheda Bolzano-Caldaro). Il tracciato di oltre 24 km aveva pendenza massima del 2,8% e un raggio di curvatura minimo di soli 50 metri. Nel 1918, annessi i territori trentini e alto-atesini al Regno d'Italia, la gestione passò alle Ferrovie dello Stato, che progettarono il prolungamento di 4,4 km da Mori a Rovereto, ultimato nel 1925. La MAR divenne quindi la Rovereto-Arco-Riva, RAR. La società concessionaria fu ricostituita come Società Ferrovia Rovereto-Riva, di cui il Comune di Rovereto acquistò la maggioranza delle azioni. Mai elettrificata, cessò l'esercizio nel 1936, schiacciata dalla concorrenza del trasporto su gomma.

Dopo decenni di abbandono, dagli anni '90 il tracciato ferroviario da Mori a Nago ha consentito di realizzare una parte del percorso ciclabile Mori-Torbole-Riva del Garda, che si stacca dalla ciclabile della Valle dell'Adige presso l'abitato di Mori, in corrispondenza del ponte sul canale detto Mori-Ala (diga Enel), parallelo all'Adige. Il ponte ex-ferroviario sull'Adige presso l'abitato di Mori è stato riutilizzato dalla trafficata SS 240 Rivana.

Il tratto tra Nago e Riva passante per Arco è stato assorbito da viabilità ordinaria (SS 240 e strade urbane). La ex-stazione di Riva del Garda, utilizzata come stazione dei bus dopo la dismissione della ferrovia, dal 2006 ospita un ristorante (*Binario Restaurant Cafè*) e la sede dell'APT Ingarda Trentino.

La frequentata ciclabile Rovereto-Mori-Torbole-Riva è particolarmente preziosa per i ciclisti in transito sulla Ciclopista del Sole (nella valle dell'Adige) che volessero raggiungere il lago di Garda, consentendo loro uno scollinamento relativamente agevole e lontano dal traffico.



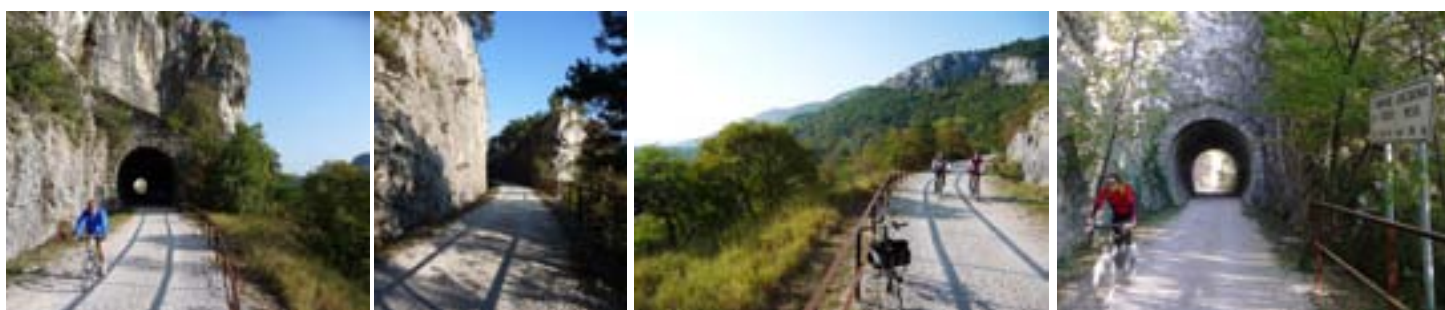
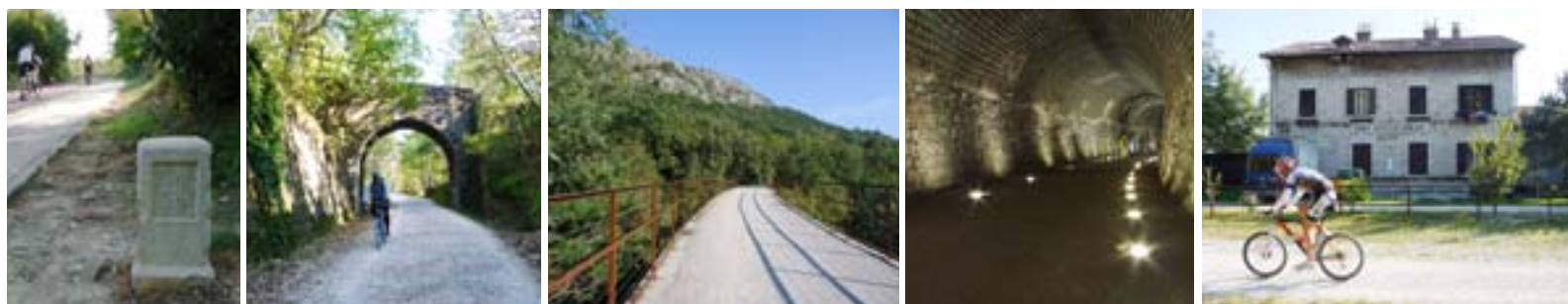
— sedime recuperato a ciclabile    
 — sedime non recuperato    
 — sedime perso    
 — altra ex ferrovia    
 — continuità ciclabile/promiscua

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Trieste-Erpelle	nome	Pista ciclopedonale Giordano Cottur
Trieste Porto Nuovo	da	Trieste, Terminal di via Orlandini, vicino al parcheggio
stazione di Erpelle/Erpelle-Cosina (Slovenia)	a	in Italia: confine di stato, Draga S. Elia (TS) in Slovenia: incrocio con SS409, a circa 1 km da Erpelle-Cosina
18,5 dismessi (ca. 13 in Italia e 5,5 in Slovenia)	km	17 (12 km in Italia fino al confine a Draga S. Elia; ca 5 km in Slovenia)
17 km pari al 92%	recupero	17 km da ferrovia, pari al 100% della ciclovia
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale; nel tratto urbano pista ciclabile
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Provincia di Trieste
1887-1959/1961	esercizio	inaugurata a tratti dal 2000; inaugurazione definitiva il 16/10/2010
	gallerie/ponti	5 gallerie (1 illuminata), 6 viadotti, 4 ponti di cui 2 rifatti ex novo
	rete	è parte delle reti Bictalia ed EuroVelo (BI 2, EV 8), della rete ciclabile regionale Re-CIR (FVG 2) e di quella provinciale (Trieste)
	fondo	sterrato nel Parco della Val Rosandra; asfaltato il tratto urbano
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	collega la città al Carso con lieve pendenza (media 2,5%) e connette una porzione di periferia popolosa con il centro città; attraversa l'area protetta del Parco Naturale della Val Rosandra; è molto frequentata, anche per gli spostamenti quotidiani; la gestione del Terminal di via Orlandini è in corso di affidamento al comitato "Triesteinbicicletta" (costituito da FCI e varie associazioni locali, tra cui Ulisse FIAB)



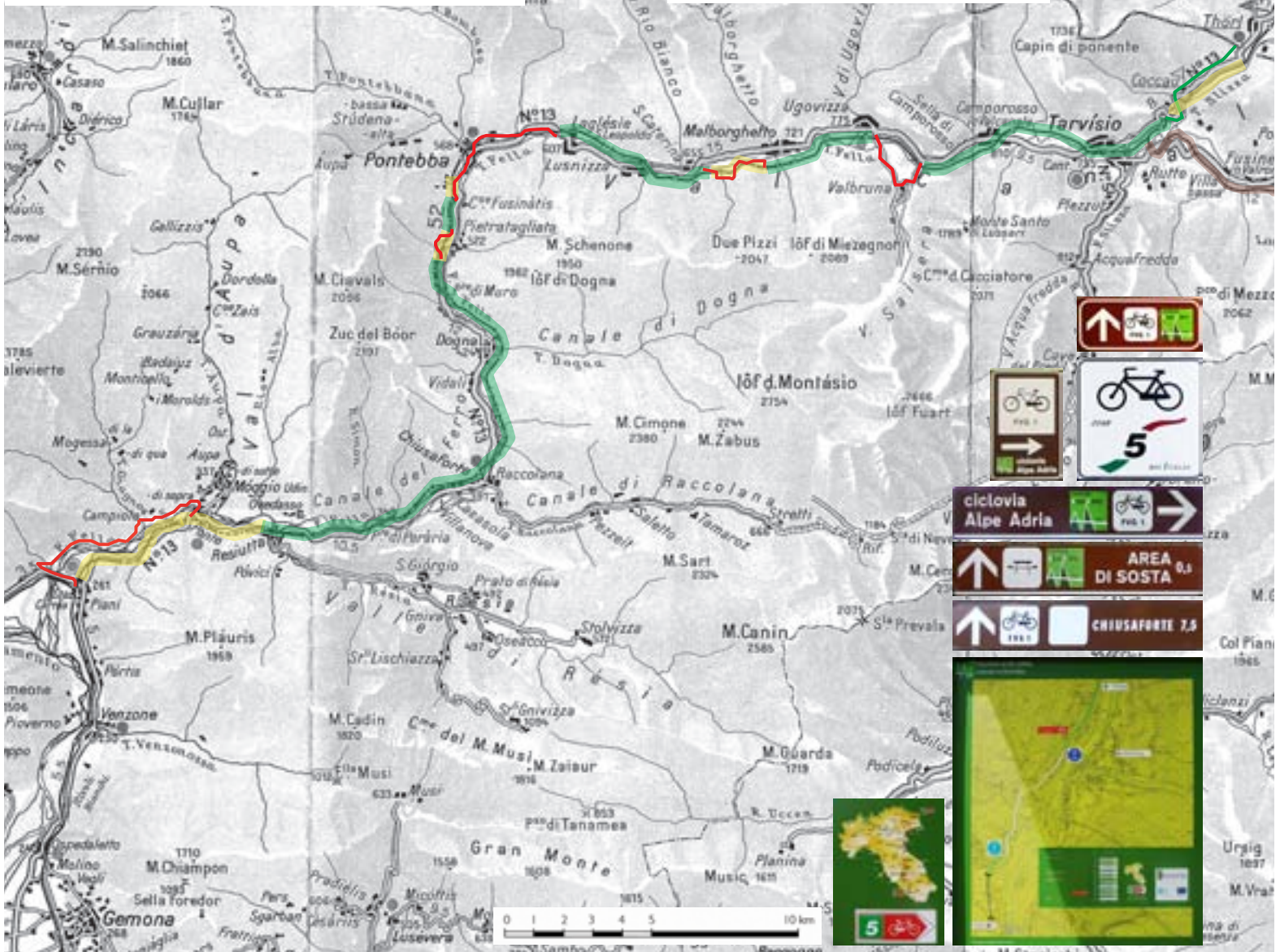


Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la ciclabile tra il terminal di via Orlandini e Draga S. Elia, con la galleria illuminata di S. Giuseppe della Chiusa.

La linea ferroviaria Trieste-Erpelle o ferrovia della Val Rosandra, attivata nel 1887 dalle *kaiserlich-königliche Staatsbahnen* (*kkStB*, Imperial Regie Ferrovie dello Stato austro-ungarico) insieme alla nuova stazione di Trieste Sant'Andrea, era stata costruita con il duplice obiettivo di abbreviare il tragitto per Vienna sui binari della compagnia privata *Südbahn* (Ferrovia Meridionale), e di allacciarsi direttamente alla Ferrovia Istriana. Le *kkStB* ridussero o evitarono i costosi pedaggi *Südbahn*, ritenuti un tale ostacolo alla crescita del porto triestino, che per evitarli del tutto le *kkStB* aprirono nel 1906 la ferrovia Transalpina: integrata con la Rudolfiana, collegava Trieste a Vienna via Jesenice, sottraendo alla Trieste-Erpelle il traffico di lunga percorrenza e riducendone il bacino di utenza al traffico diretto in Istria. Con la nuova linea e un nuovo scalo merci, nel 1906 le *kkStB* aprirono la nuova stazione *Triest Staatsbahnhof* (poi Trieste Campo Marzio), capolinea sia per la Transalpina che per la Trieste-Erpelle, 700 m. a nord di Sant'Andrea. Dal secondo dopoguerra la Trieste-Erpelle, mai elettrificata e attraversata dal nuovo confine jugoslavo, iniziò un'inesorabile agonia, sino alla chiusura nel 1961, sia perché la maggior parte dei

convogli non poteva proseguire oltre il confine, sia per la concorrenza del trasporto su gomma.

La prima ipotesi di riconvertire il tracciato ferroviario in pista ciclabile risale agli anni '70, proposta da un comitato di quartiere contrario al progettato riutilizzo di 6 km del sedime ferroviario per farvi passare una superstrada che avrebbe sventrato la città tra il quartiere Cattinara e il molo VII. Avviata nel 1997 per iniziativa della Provincia di Trieste e finanziata con fondi europei e regionali, integrati da fondi propri (investimento complessivo di 8 milioni di euro), la riqualificazione funzionale del tratto italiano ha permesso la sistemazione del sottofondo e della pavimentazione, il recupero delle opere di ingegneria ferroviaria, la ricostruzione del lungo ponte su via dell'Istria e la costruzione del sottopasso della SPI I, la sistemazione del sovrappasso sulla superstrada, la creazione di alcuni parcheggi, il ripristino dei parapetti in acciaio corten e la realizzazione di un "Terminal" (chiosco) a servizio della pista. Non sono ancora stati recuperati l'ex casello di Altura e l'ex stazione di Draga S. Elia, come previsto. Auspicabile il collegamento con la stazione ferroviaria di Trieste Centrale (in progetto e in parte già finanziato dal Comune).



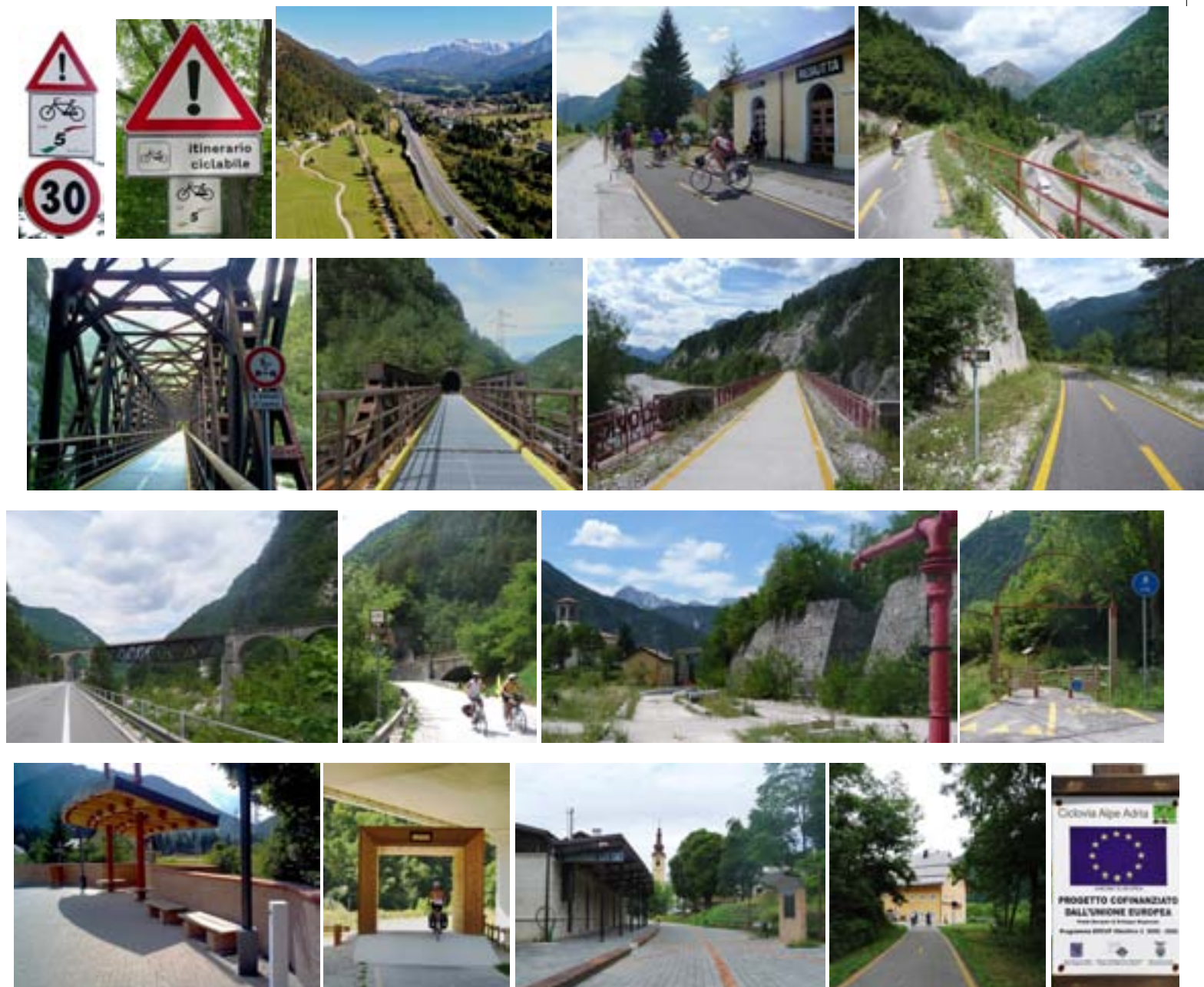
sedime recuperato a ciclabile    sedime non recuperato    sedime perso    altra ex ferrovia    continuità ciclabile/promiscua

**ex ferrovia**

**ciclovía**

Pontebba, tratto Coccau-Carnia	nome	Ciclovía 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 ciclovía
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 Ciclovía Alpe Adria Radweg Salisburgo-Tarvisio-Grado, della rete Bicalta (ciclovía n. 5 Romea), della rete ciclabile regionale Re-CIR (FVG I) e provinciale (Udine)
	fondo	asfalto, alcuni tratti sterrati
	segnaletica	presente segnaletica dedicata CAAR e di indirizzo alla ciclovía
	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.



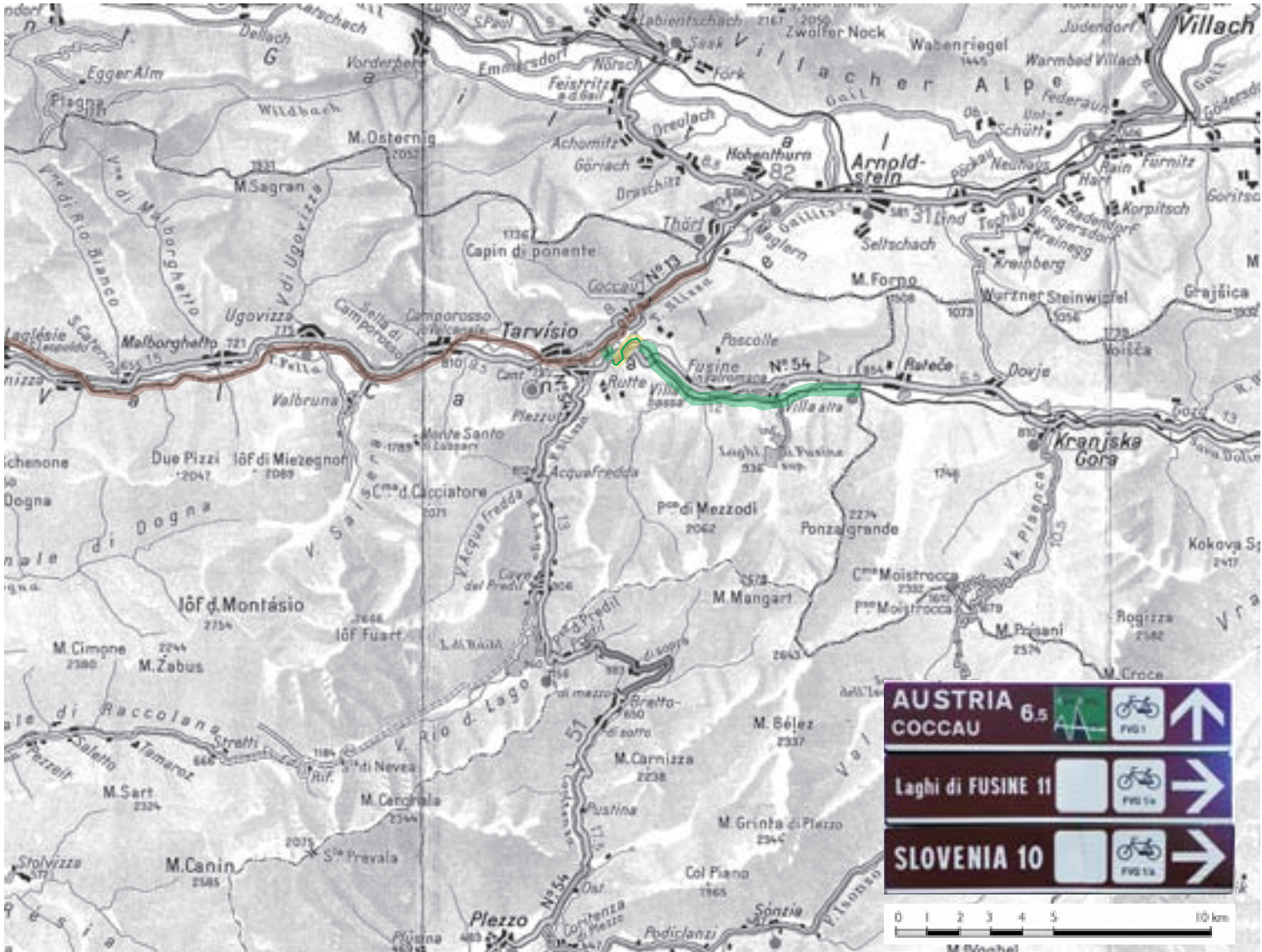


Dall'alto in basso, da sinistra a destra: segnaletica che indica la ciclovía Bicitalia n.5 Romea (Tarvisio-Roma); immagini della pista e dei suoi ponti tra Resiutta e Chiusaforte, tra cui il Ponte di Muro, in muratura e ferro; lavori in corso nella stazione di Chiusaforte, con la colonna idrica per le vetture a vapore; area di sosta a Lusnizza; il contatticlisti 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 ciclovía che collegasse il Friuli Venezia Giulia all'Austria. Acquisito dalle FS il sedime tra Coccau e Carnia (Venezia) 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 ciclovía 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.



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

<span style="color: red;">ex ferrovia</span>		<span style="color: green;">ciclovía</span>	
Tarvisio-Lubiana, tratto Tarvisio-Valico di Fusine	nome	Tarvisio-Fusine	
ex stazione Tarvisio Centrale	da	ex stazione Tarvisio Centrale (UD)	
Valico di Fusine Laghi, confine Italia-Slovenia	a	stazione di Fusine Laghi, confine Italia-Slovenia	
9	km	9,3	
7,5 km pari a 83% scartamento ordinario	recupero	7,5 km da ex ferrovia, pari al 94% della ciclovía	
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	sedime	pista ciclabile, in inverno usata come pista da sci di fondo	
1870-1965/1967	gestore	Comune di Tarvisio	
	esercizio	inaugurata a tratti tra i primi anni 2000 e il 2008	
	gallerie/ponti	recuperati 4 ponti su fiumi, 2 sovrappassi su strade, varie passerelle su ruscelli	
	rete	è parte della rete ciclabile regionale Re-CIR (FVG 1/a)	
	fondo	asfaltato	
	segnaletica	presente segnaletica dedicata e segnaletica di indirizzo alla ciclovía	
	note	attrattiva e molto frequentata; collega zone di notevole pregio turistico e ambientale di Italia e Slovenia, attraversando paesaggi fluviali spettacolari (orridi); è ombreggiata, quasi sempre nel bosco; non è utilizzabile d'inverno per neve; pochi i treni passeggeri che raggiungono Tarvisio (grazie al progetto Interreg MICOTRA, dal 2012 saranno attivati 4 viaggi giornalieri Villach-Udine, con carrozza portabici in estate)	





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: due immagini presso la stazione di Tarvisio Centrale, dalla quale la ciclabile per Fusine si dirama dalla dorsale Coccau-Grado; ponte sullo Slizza; due immagini della pista nei pressi della nuova stazione di Tarvisio Boscoverde; il ponte in ferro sul Rio Bianco, vicino ad Aclete, prima e dopo il recupero; la pista verso Fusine; due immagini dei cippi alla frontiera italo-slovena, prima e dopo il recupero del tracciato, visti rispettivamente dal lato italiano e sloveno (sul lato italiano si legge "R. d'Italia 1947").

Il tratto ferroviario da Tarvisio al confine italo-sloveno di Fusine Laghi faceva parte della linea Tarvisio-Lubiana (103,7 km), di cui oggi è in esercizio solamente il tratto sloveno tra Jesenice e Lubiana (64,5 km). Fu aperta nel 1870 come ramo secondario del costruendo complesso della *kaiserlich-königliche privilegierte Kronprinz Rudolf-Bahn Gesellschaft* (KRB o Rudolfiana), ferrovia privata finanziata da capitali anglo-austriaci per unire l'area del Danubio (Vienna e Praga) con l'area adriatica (Venezia e Trieste) attraverso la Carinzia. La Tarvisio-Lubiana seguiva il corso del fiume Sava, affluente del Danubio, toccando Jesenice e Kanjska Gora. A Lubiana si connetteva con la linea Trieste-Vienna della compagnia privata *Südbahn* (Ferrovia Meridionale).

A Tarvisio faceva capolinea da un lato il ramo principale della Rudolfiana, proveniente da Sankt Valentin (a sud di Linz), via Villach, e dall'altro la linea Pontebbana proveniente da Udine, che offriva la connessione con Venezia. Per raccordare le tre linee, la prima stazione di Tarvisio fu sostituita dalla nuova stazione di Tarvisio Centrale, a una quota più alta sull'altra sponda della valle, e lungo la Tarvisio-Lubiana fu realizzato un ardito ponte in ferro sull'orrido del torrente Slizza.

Dopo la nazionalizzazione del complesso della ferrovia Rudolfiana nel 1884, e le Imperial Regie Ferrovie dello Stato (*kkStB*) nel 1906 attestarono nella stazione di

Jesenice il capolinea di due linee del nuovo complesso della ferrovia Transalpina, la linea per Trieste e la linea delle Caravanche. Dopo la prima guerra mondiale, con l'acquisizione italiana del territorio di Tarvisio, la linea Tarvisio-Lubiana fu attraversata dal confine presso il valico di Fusine. Negli anni '60 furono dismessi sia il tratto italiano che il tratto jugoslavo dal valico a Jesenice e i binari furono smantellati negli anni successivi.

Il sedime dismesso tra Tarvisio Centrale e Fusine Valico è stato acquistato dal Comune di Tarvisio, che nel 2008, grazie ai fondi regionali, ha realizzato la pista ciclabile per congiungere l'itinerario della Ciclovía Alpe Adria Radweg con la pista ciclabile slovena costruita sul sedime ex ferroviario da Ratece, poco oltre il confine, a Mojstrana via Granjska Gora. Anche il tratto sloveno tra il confine e Ratece è stato poi recuperato come pista. I lavori per costruire la ciclabile sono stati l'occasione per far passare il metanodotto.

Il percorso ciclabile attraversa il borgo tarvisiano di Boscoverde, vicino al quale è stata costruita la nuova stazione ferroviaria internazionale che dal 2000 ha sostituito quella dismessa di Tarvisio Centrale.

Il ripristino dei ponti sospesi sullo Slizza e sul Rio Bianco, alti oltre 70 metri, conferisce alla ciclabile Tarvisio-Fusine un particolare fascino. Con un'escursione a piedi è possibile visitare il fondo del canyon dello Slizza, seguendo un percorso attrezzato con scale e passerelle.





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

**ex ferrovia**

**ciclovía**

Cervignano-Grado	nome	Ciclovía Alpe Adria Radweg (CAAR), tratto Cervignano-Grado
stazione di Cervignano del Friuli	da	stazione di Cervignano (UD)
stazione di Belvedere di Grado	a	Grado (GO)
12,3	km	18 ca
9 km pari al 72% scartamento ordinario	recupero	9 km da ex ferrovia, pari al 50% della ciclovía
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	sedime	pista ciclopedonale, brevi tratti promiscui
1910-1948	gestore	Provincia di Udine e Comuni territorialmente competenti
	esercizio	inaugurazione prevista nell'estate 2011

**gallerie/ponti** recuperati ponticelli su canali o rii; 1 ponte ex novo  
**rete** è parte della rete Bicitalia (ciclovía n. 5 Romea), della rete ciclabile regionale Re-CIR (FVG 1) e di quelle provinciali di Udine e di Gorizia

**fondo** asfalto; sul terrapieno translagunare attualmente sterrato

**segnaletica** in progetto segnaletica dedicata di Ciclovía Alpe Adria Radweg e di indirizzo alla ciclovía

**note** dà accesso a zone storiche e turistiche molto rinomate (Aquilaia e Grado); tratto terminale di importante ciclovía nazionale e internazionale; percorso lineare e privo di pendenza; adiacente a strada molto trafficata; il sedime abbandonato è stato acquisito dalla Provincia di Udine mediante procedura di esproprio di terreno improduttivo.





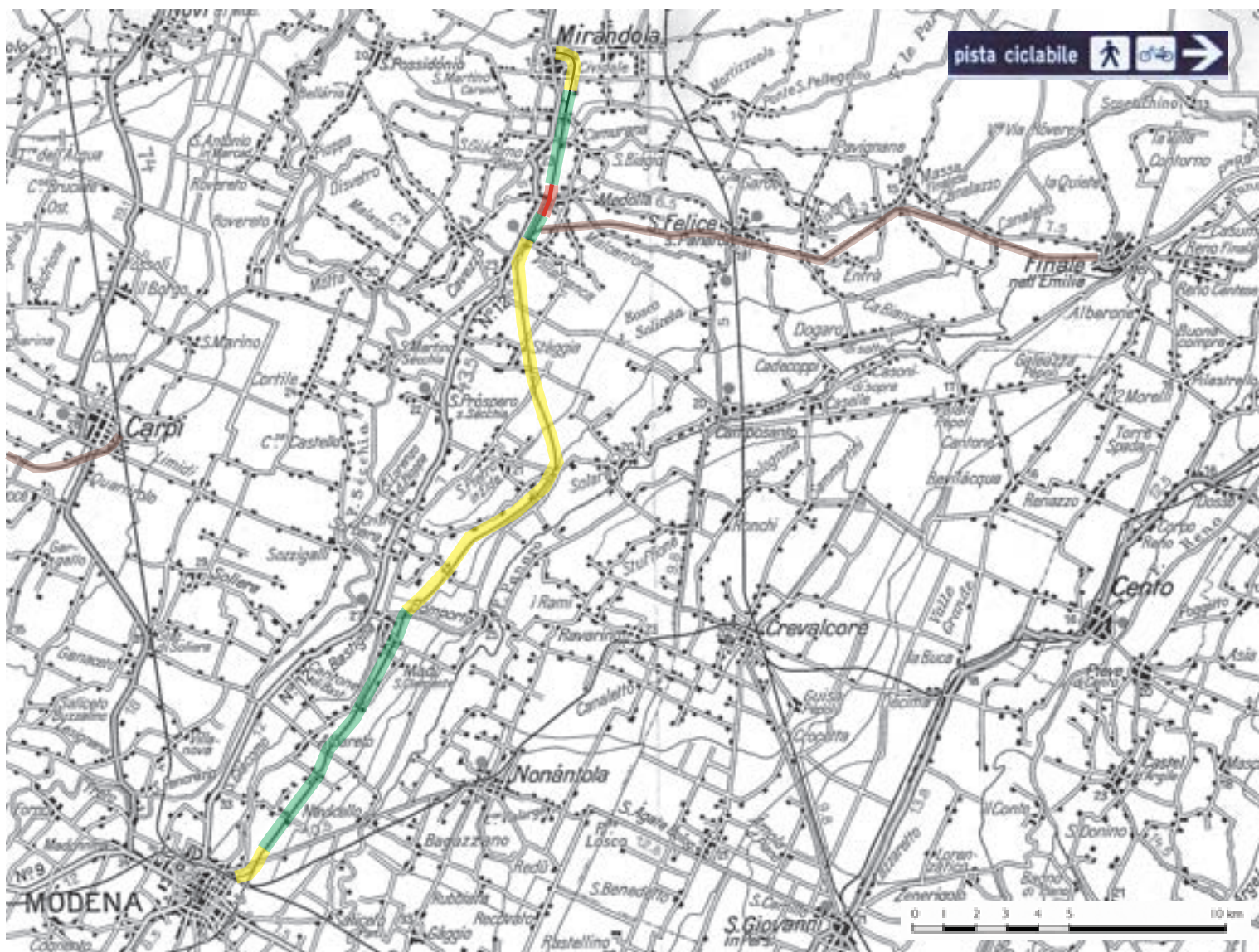
Dall'alto in basso, da sinistra a destra: lavori in corso sul sedime presso Aquileia e la vista dall'alto del campanile della Basilica, in direzione nord, dove il sedime attraversa l'area archeologica; due immagini dei lavori in corso presso Terzo di Aquileia sul sedime parallelo alla SP; la Via Sacra, nell'area archeologica; incrocio del sedime in corso di recupero in corrispondenza dell'ingresso sud alla Via Sacra; tre immagini della pista nei pressi di Aquileia e di Cervignano; quattro immagini della pista lungo il terrapieno per Grado, con il ponte e gli sbarramenti temporanei.

La ferrovia Cervignano-Aquileia-Pontile per Grado fu costruita dalla *Friauler Eisenbahn Gesellschaft* (FEG, Società Ferroviaria Friulana) e gestita dalle Imperial Regie Ferrovie statali austriache (*KKStB*), che vi instradavano treni provenienti dalle principali località dell'impero. Il progetto iniziale di portare i binari sino a Grado non fu mai realizzato e si stabilì il capolinea in località Belvedere (Aquileia), presso l'imbarco dei traghetti, le cui corse erano in coincidenza con quelle dei treni.

Con l'acquisizione italiana dell'area dell'Isonzo, la gestione della linea passò alle Ferrovie dello Stato, mentre la proprietà fu mantenuta dalla FEG, riconducibile a soggetti divenuti cittadini italiani.

La costruzione nel 1936 del pontile stradale che unisce l'isola di Grado alla terraferma, e la conseguente concorrenza del trasporto su gomma, portò nel 1937 alla sostituzione del servizio sulla linea ferroviaria, mai

elettrificata, con un servizio di autocorse. Dopo la soppressione, mancati accordi tra la FEG, proprietaria del tracciato, e le Ferrovie dello Stato impedirono lo smantellamento dei binari fino al 2008, anno in cui si chiuse il contenzioso legale avviato negli anni '80 a seguito della necessità della FEG di essere liquidata. Nello stesso 2008 iniziarono i lavori di recupero del sedime ferroviario come parte della pista ciclabile Palmanova-Aquileia-Grado (tratto finale della Ciclovía Alpe Adria Radweg-CAAR Salisburgo-Tarvisio-Grado). I lavori già realizzati tra Cervignano e Grado hanno comportato un investimento di 3,3 milioni di euro. L'ultimazione della pista lungo il pontile tra Belvedere e Grado prevede la sostituzione delle barriere metalliche con barriere in legno sul lato strada e l'aggiunta di un parapetto sul lato laguna, la pavimentazione tipo biostrasse, e una illuminazione soft con luci led.



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

<span style="color: pink;">ex-ferrovia</span>		<span style="color: green;">ciclovia</span>	
Modena - Mirandola		nome	Modena-Mirandola: tratti Modena-Bastiglia e Villafranca-Mirandola
Modena, stazione ferrovie provinciali		da	Modena, via Cavo Argine, stradello Sacerdoti;
stazione SEFTA di Mirandola		a	Villafranca di Medolla (MO), presso la diramazione per Finale E. Bastiglia (MO)
33	km		Mirandola (MO), incrocio tra via Boccaccio e via Petri
11 km pari al 33%		recupero	circa 12, di cui 7 Modena-Bastiglia e 5 Villafranca-Mirandola
scartamento ordinario		sedime	pista ciclopeditoneale
ultimo gestore SEFTA, Società Emiliana		gestore	Provincia di Modena
Ferrovie Tranvie Automobili (oggi ATCM)			
1883-1964		esercizio	inaugurata a tratti tra il 2003 e il 2007
		gallerie/ponti	2 ponti
		rete	è parte della rete Bictalia (variante della ciclovia n. 1 Ciclopista del Sole EV7); è parte della rete ciclabile provinciale; inserita nelle proposta FIAB di rete regionale
		fondo	asfalto
		segnaletica	presente segnaletica dedicata
		note	criticità: attraversamenti di ex passaggi a livello; la parte centrale della ex ferrovia da Bastiglia a Villafranca non è ancora stata recuperata (circa 12 km).





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: due immagini della pista presso Camurana; tre immagini del percorso Chico Mendes tra Mirandola e Medolla; l'ex magazzino merci della stazione di Villafranca, recentemente ristrutturato; altre immagini della pista e dei binari dismessi vicino a Modena, con il sottopasso della TAV; due immagini della pista presso Mirandola e presso Villafranca; l'ex stazione di Staggia.

La ferrovia Modena-Mirandola, entrata in esercizio nel 1882, faceva parte di un'unica rete ferroviaria che collegava Modena con Mirandola e Finale (a nord) e con Sassuolo (a sud), affidata in concessione nel 1881 alla Società Anonima Ferrovia Sassuolo Modena Mirandola Finale.

Dopo la chiusura nel 1964, le rotaie e la linea elettrica furono tolte e il sedime abbandonato. La proprietà del sedime è in parte del Comune di Modena e in parte del Ministero delle Finanze.

La Provincia di Modena ha aperto nel 2005 il recupero ciclabile dei tratti Modena-Bastiglia e Villafranca di Medolla-Mirandola, che - assieme a quello del tratto Villafranca-S.Felice della diramazione per Finale (v. scheda Villafranca-Finale) - ha richiesto un investimento di oltre 3 mln. di euro. Per completare il collegamento Modena-Mirandola restano da recuperare circa 12 km tra Bastiglia e Villafranca, per i quali la Provincia ha fatto realizzare uno studio di fattibilità, che prevede un costo di oltre 1 milione di euro.

Le ciclopedonali realizzate, larghe 3 metri e con un 1 metro di banchina laterale, hanno lo scopo di connettere l'area di Modena con i centri di Bastiglia e Bomporto e Mirandola con Finale Emilia sia per gli spostamenti quotidiani intercomunali che per motivi ricreativi. Il recupero del sedime ferroviario ha permesso di conservare un corridoio che in prospettiva può servire per potenziare il trasporto pubblico tra Modena-Mirandola-Finale

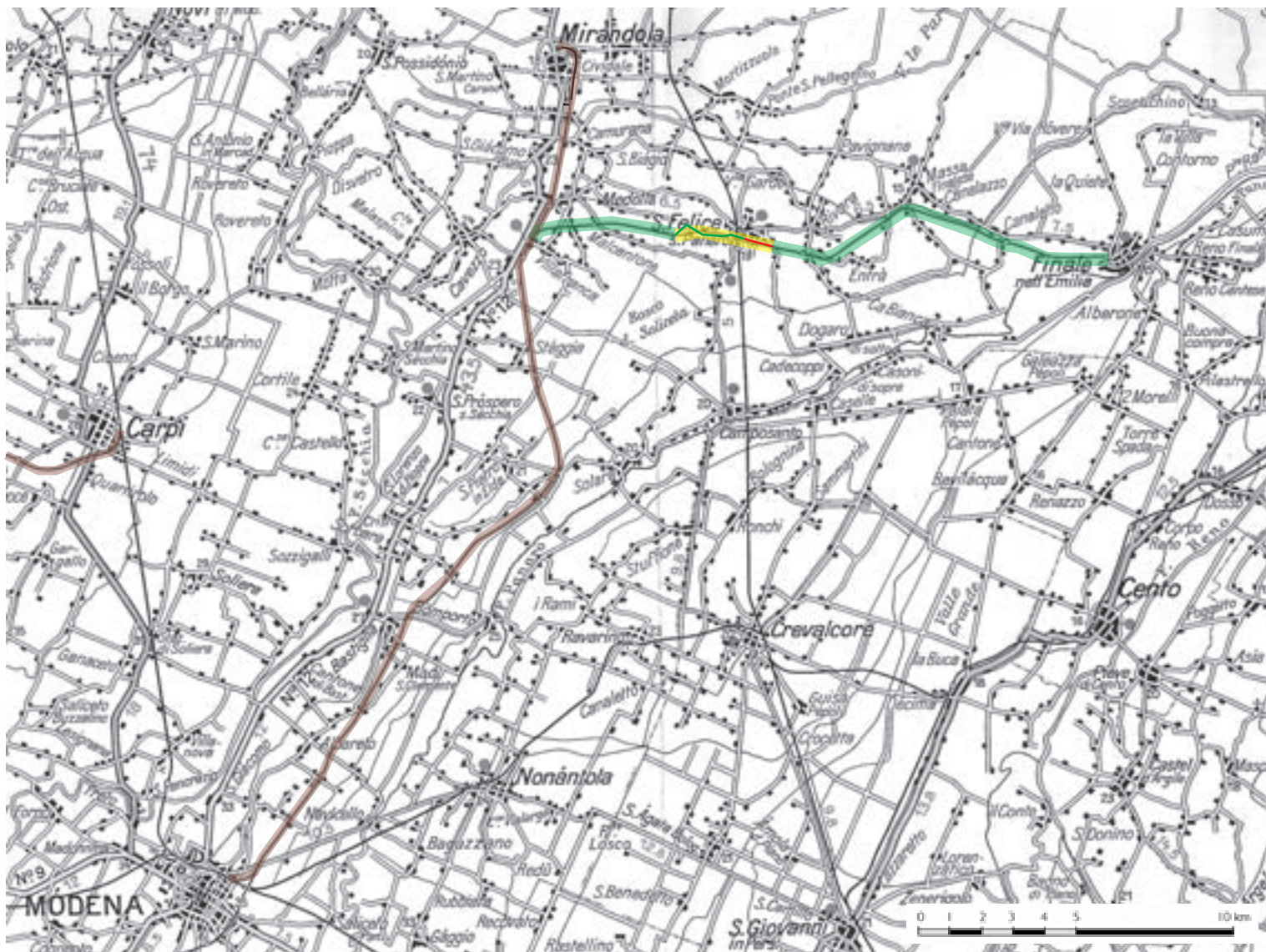
Emilia, in affiancamento alla pista ciclabile.

Le intersezioni con le strade comunali sono illuminate da fanali alimentati da pannelli fotovoltaici.

Il primo tratto di recupero inizia nei pressi di Modena città, in corrispondenza dell'incrocio della ex ferrovia con stradello Sacerdoti e via Cavo Argine, e si congiunge a una ciclabile realizzata dal Comune su via Cavo Argine, dalla quale è possibile raggiungere in sicurezza il centro di Modena. La pista ciclopedonale su sedime ex ferroviario continua lungo strada Battaglia (Albareto), passa sotto la linea della TAV, e giunge nei pressi di Bastiglia terminando vicino al cimitero, in corrispondenza del ponte sul canale Naviglio (la pista ciclabile prosegue verso Bomporto a lato del Naviglio).

Il secondo tratto parte da Villafranca di Medolla, in corrispondenza della diramazione della ex ferrovia per Finale Emilia, e prosegue verso Mirandola. Nel territorio di Medolla un tratto urbano di circa 1,2 km del sedime ex ferroviario è stato inglobato dalla viabilità ordinaria urbana (via Montale e via Bologna). Nel comune di Mirandola non è recuperato l'ultimo tratto, circa 2 km dall'incrocio con via Boccaccio fino a oltre l'ex stazione. Tra Mirandola e Medolla la pista prende il nome di "Chico Mendes".

I due recuperi ciclopedonali sono collegati a itinerari naturalistici ciclabili lungo i fiumi Secchia e Panaro, al canale Naviglio - con le sue chiuse vinciane a Bomporto - e ai vari corsi d'acqua della bassa pianura modenese.



ex ferrovia	ciclovìa
Cavezzo Villafranca - Finale Emilia	nome Villafranca - Finale Emilia
stazione di Cavezzo Villafranca	da Villafranca di Medolla (MO)
stazione di Finale Emilia	a Finale Emilia (MO)
20 km	20
17 km pari a 85% recupero	17 km da ex ferrovia, pari a 85% della ciclovìa
scartamento ridotto	sedime pista ciclopedonale
ultimo gestore SEFTA, Società Emiliana	gestore Provincia di Modena
Ferrovie Tranvie Automobili (oggi ATCM)	
1881-1964	esercizio recupero inaugurato a tratti tra 2003 e 2007
	gallerie/ponti 1 ponte
	rete è parte della rete ciclabile provinciale; inserita nelle proposta FIAB di rete regionale
	fondo asfalto
	segnaletica presente segnaletica dedicata
	note criticità: attraversamenti di ex passaggi a livello





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: due immagini della pista presso Malcantone; la pista nei pressi di Villafranca; illuminazione alimentata da pannello fotovoltaico vicino a Finale Emilia; due immagini della pista presso Finale; attraversamento con la viabilità normale presso Villafranca (ex passaggio a livello); due immagini dei binari residui vicino alla ciclabile nella zona industriale di San Felice; due immagini della pista tra Villafranca e San Felice.

Questa linea, parte dell'articolata rete ferroviaria SEFTA (Società Anonima Ferrovia Sassuolo Modena Mirandola Finale) che collegava i vari centri della provincia al capoluogo Modena, entrò in esercizio nel 1882 (v. anche scheda 26, Modena-Mirandola). Partiva dalla stazione di Cavezzo-Villafranca e arrivava a Finale Emilia passando per i paesi di San Felice e Massa Finalese. Fu chiusa nel 1964 e successivamente dismessa e abbandonata.

La Provincia di Modena ha realizzato nel 2005, con un investimento di oltre 3 milioni di euro, i tratti di recupero ciclabile Modena-Bastiglia e i due tratti che da Villafranca di Medolla arrivano a Mirandola e a San Felice. Tutte le intersezioni con le strade comunali sono illuminate da impianti a energia solare. Particolarmente suggestivi alcuni attraversamenti dei canali di bonifica e il tratto in prossimità della chiesetta della Madonna della Neve nel comune di San Felice.

L'avvicinamento da ovest al borgo di San Felice sul Panaro si effettua su un tracciato di circa 2 km estraneo alla vecchia sede ferroviaria, che è intersecata in un paio di punti, dove sono ancora evidenti i binari. Anche nel centro di San Felice sono evidenti i binari di raccordo

con la linea FS Bologna-Verona. L'uscita verso Finale si effettua in via Repubblica, palesemente ricavata sulla ex ferrovia, e solo dopo la rotonda con la nuova ex-468 e via Ronchetti riprende la ciclabile su sedime ex ferroviario. Un altro modesto diverticolo si trova in corrispondenza del vecchio stabilimento Bellentani, all'altezza della vecchia stazione di Massa Finalese.

La ciclabile di Finale introduce a una serie di itinerari naturalistici ciclabili nelle campagne, in prossimità dei fiumi Secchia e Panaro, del canale Naviglio e dei vari corsi d'acqua della bassa pianura modenese. Si segnalano le corrispondenze con il percorso ciclabile realizzato a fianco del Canale Naviglio, che da Modena arriva a Bastiglia e Bomporto e quindi prosegue fino a Nonantola, e in particolare collega Villa Sorra con il relativo parco. Attraverso questi percorsi è possibile raggiungere i numerosi palazzi storici presenti in questi centri, e i numerosi manufatti di regolazione e di servizio dei canali e dei fiumi, come ad esempio, le chiuse vinciane tra il Naviglio ed il fiume Panaro, e le chiuse, sempre lungo il Naviglio, in località Albareto.



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

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Modena - Vignola	nome	pista ciclabile Modena - Vignola
stazione di Modena ferrovie provinciali	da	passaggio a livello su Strada Morane, nelle vicinanze dello scalo delle ferrovie provinciali di Modena
stazione di Vignola	a	stazione di Vignola (MO)
25 km	25,5 km	
24 km pari al 96% scartamento ordinario	recupero	24 km da ex ferrovia, pari al 94% della ciclovia
ultimo gestore SEFTA, Società Emiliana Ferrovie Tranvie Automobili (oggi ATCM) 1888-1972	sedime	pista ciclopedonale
	gestore	Provincia di Modena; Comune di Modena nel tratto urbano fino alla località Vaciglio
	esercizio	recupero inaugurato a tratti dal 1995 al 2001
	gallerie/ponti	recuperati 4 ponti; nuovo ponte sulla superstrada Estense
	rete	è parte della rete Bictalia (variante della ciclovia n. 1 Ciclopista del Sole); è parte della rete ciclabile provinciale; inserita nelle proposta FIAB di rete regionale
	fondo	asfalto
	segnaletica	presente segnaletica dedicata tra Vaciglio e Vignola, con indicazione delle distanze; la segnaletica EV7 non risulta congruente per una variante della ciclovia Bictalia I, come tale non contemplata nella rete EuroVelo
	note	numerosi incroci (ex passaggi a livello); molto apprezzata e frequentata da pedoni e ciclisti





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: due immagini invernali del grande ponte ciclopeditone sulla superstrada Estense, alla periferia di Modena; la pista in località Vaciglio (Modena); ponte sul torrente Tiepido; tre immagini della pista nella campagna, con cartello che indica la distanza in chilometri da Modena Vaciglio verso Vignola; sei immagini della pista tra Vaciglio e Vignola di cui una precedente il recupero; la stazione di Castelnuovo Rangone, recuperata come sede di uffici comunali; due immagini in prossimità della stazione di Vignola, con l'edificio della stazione sullo sfondo.

La ferrovia fu attivata nel 1888 dalla Società Anonima Ferrovia Modena-Vignola (FMV) che aveva ottenuto la concessione per l'esercizio dall'amministrazione provinciale di Modena. Era lunga 25 km. Nel 1917 l'esercizio passò alla SEFTA, Società Emiliana Ferrovie Tranvie Automobili, poi divenuta di proprietà della Provincia di Modena. Il movimento passeggeri cessò nel 1969 e quello delle merci nel 1971. Dopo la dismissione della linea, la Provincia di Modena deliberò di non alienarne la proprietà e di privilegiarne il recupero ciclabile. Con un investimento complessivo di 2,7 miliardi di lire, la pista Modena-Vignola è stata inaugurata nell'ottobre 2001. La ciclabile ricalca fedelmente il tracciato della ferrovia, con la sola interruzione di 500 metri occupati da un centro commerciale e relativo parcheggio (dotato di pista ciclabile) nel comune di Modena. Iniziando dopo il passaggio a livello su strada Morane, a lato dell'area ferroviaria (ferrovie provinciali), la pista si

snoda per circa 3 km in ambito urbano. L'attraversamento della superstrada "Estense" è stato recentemente messo in sicurezza con la costruzione di un grande ponte ciclopeditone, superato il quale si raggiunge la località Vaciglio, dove inizia il tratto di 22 km attrezzato con la segnaletica posata dalla Provincia di Modena. I fabbricati delle stazioni sono stati in buona parte trasformati in abitazioni private. A Castelnuovo Rangone il fabbricato viaggiatori è sede di uffici comunali. La ciclabile Modena-Vignola è stata premiata nel 2007 dalla Associazione Europea Greenways come opera significativa nel campo della mobilità sostenibile. L'opera rientra nella politica, da tempo perseguita dalla Provincia di Modena, di valorizzazione degli itinerari di media percorrenza, liberi da traffico motorizzato, lungo argini di fiumi ed ex ferrovie. E' stato riattivato nel 2003 il servizio passeggeri sulla linea ferroviaria Bologna-Vignola.





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

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Solignano - Ghiare di Berceto	nome	Solignano - Ghiare di Berceto
stazione di Solignano	da	SP308, a 800 metri dalla stazione di Solignano, direzione sud
stazione di Ghiare di Berceto	a	rudere del casello ferroviario n. 43
8	km	6,3
6,3 km pari al 79% scartamento ordinario	recupero sedime	6,3 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovia pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato 1889-1996	gestore esercizio	Comuni territorialmente competenti recupero inaugurato nel 2001
	gallerie/ponti	1 galleria (illuminata) e 2 ponti recuperati
	rete	inserita nelle proposta FIAB di rete regionale
	fondo	asfalto
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	pregi: 6 km di piacevole percorso con vista continua sul fiume Taro, con possibilità di sosta alla stazione di Valmozzola, riconvertita in bar trattoria; criticità: manca la connessione ciclabile in sicurezza sia con Solignano (abitato e stazione, dove il ciclista può giungere in treno), sia con Ghiare e con Berceto centro.



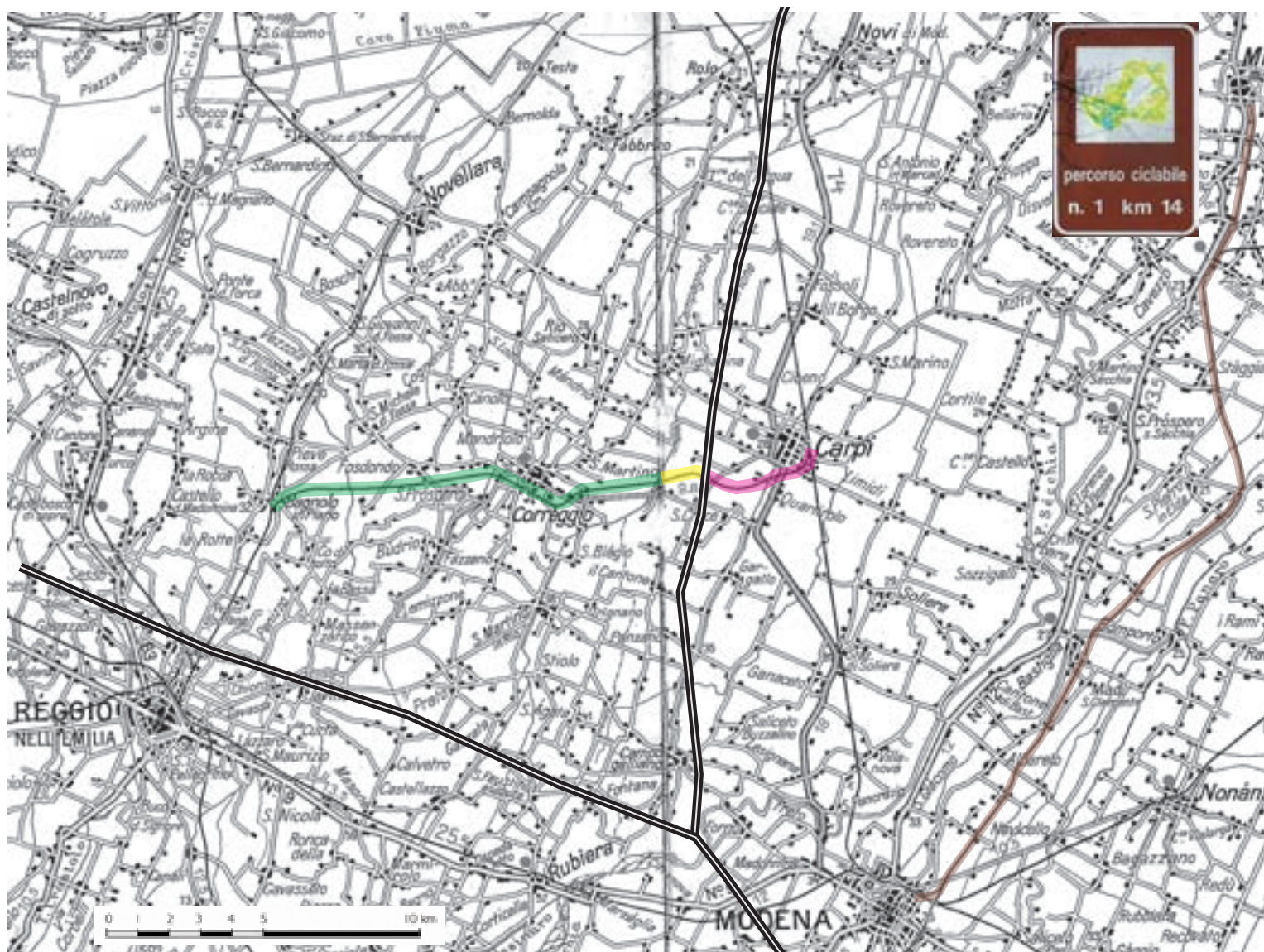


Dall'alto in basso, da sinistra a destra: l'inizio della ciclabile lungo la SP fuori Solignano; la pista con resti della linea aerea; barriere anti-intrusione; tre immagini dei due ponti di cui uno lungo sul torrente Mozzola, affluente del Taro; una galleria illuminata; tre immagini della ex-stazione di Valmozzola (oggi bar-trattoria), con la ciclabile e un tratto di binario lasciato in memoria; il ponte sul Mozzola.

La Ferrovia Pontremolese congiunge Parma con la dorsale tirrenica nei pressi di Spezia. Lo sviluppo della linea dalla stazione di Parma a quella di Spezia Centrale è di circa 120 km.; prende nome dalla cittadina di Pontremoli, uno dei principali centri che il treno raggiunge lungo la Val Magra, in Toscana. I lavori per la costruzione della linea iniziarono nel 1879 e l'intera tratta fu completata nel 1892. Fin dall'inizio la linea, concepita per la movimentazione merci tra i porti dell'alto Tirreno e il nord Italia (il cosiddetto corridoio Tirreno-Brennero, TI-BRE), è tutt'oggi molto utilizzata. Negli ultimi anni è stata ed è tutt'ora interessata da lavori di ammodernamento, che hanno consentito di estendere i tratti a doppio binario anche alle sezioni Solignano-Ghiare di Berceto, in provincia di Parma, realizzando la variante di tracciato che ha determinato l'abbandono del tratto qui considerato, recuperato come pista ciclabile a partire dal 2000.

La ciclabile "Solignano-Ghiare di Berceto", lungo la Valle del Taro, è stata realizzata dai Comuni di Solignano, Valmozzola e Berceto, recuperando oltre 6 km. di ferrovia dismessa a seguito di variante di tracciato. Non è segnalata da alcun cartello di orientamento o direzione. Dall'abitato di Solignano (dalla stazione ferroviaria) per accedervi occorre pedalare, per circa 800 m, in direzione sud lungo la trafficata SP308 "Fondovalle Taro", fino ad incontrarne sulla sinistra l'accesso, posto subito dopo l'ultimo edificio industriale (un salumificio), all'inizio del viadotto che scavalca la linea ferroviaria nuova. La pista ciclabile corre rettilinea per lungo tratto parallela alla provinciale, protetta da una palizzata in legno, con bella

vista sulla valle e sul greto del fiume Taro. Ancora presenti lungo il percorso pali ferroviari e ruderi di caselli. Quasi alla fine del percorso in direzione Ghiare, superato il vecchio ponte ferroviario, anch'esso recuperato a ciclabile, la pista lambisce l'ex stazione di Valmozzola, recuperata a bar-trattoria, prosegue per un breve tratto fino a infilare una vecchia galleria, uscita dalla quale, a poche decine di metri, termina in corrispondenza del rudere del casello n.°43. Dopo di che il ciclista che l'ha percorsa, per raggiungere l'abitato di Ghiare, ove si trova la stazione di Berceto (che in treno, in direzione Spezia, si incontra subito dopo quella di Solignano), nell'opposta sponda (sinistra idraulica) del fiume Taro, è obbligato a seguire un tracciato semiabbandonato che scende sul greto del fiume - invaso da costruzioni precarie e capannoni industriali - da cui, orientandosi a vista, in assoluta mancanza di segnaletica, è portato a fuggire raggiungendo di nuovo la strada provinciale. Percorsa questa trafficata strada per circa km 2,5, si troverà finalmente sulla piazzetta della stazione. Qui, per raggiungere il bel duomo romanico e il caratteristico borgo medievale di Berceto, storica tappa della Francigena (BicItalia n.3 e EuroVelo n.°5), il ciclovaghiatore avrà due alternative: o proseguire in bici per almeno 12 km di robusta salita (mediamente 6-8% di pendenza), oppure, se l'ora e la fortuna lo assistono, chiamare il 'Pronto-bus', servizio pubblico di mini-navetta su prenotazione, domenica esclusa (non esiste bus di linea dalla stazione di Berceto al paese). Giunto il 'Pronto-bus', il ciclista dovrà supplicare l'autista di accogliere la bici sul mezzo, perché il servizio non ne prevede il trasporto!



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

**ex ferrovia**

**ciclovia**

Bagnolo - Carpi	nome	Bagnolo - Correggio
stazione di Bagnolo	da	Bagnolo in Piano (RE)
stazione di Carpi	a	Correggio (RE)
19 km		14
14 km pari al 74 %	recupero	14 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovia
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopeditonale
ultimo gestore Consorzio Cooperativo	gestore	Comuni di Bagnolo in Piano e Correggio
Ferrovie Reggiane		
1886/87-1955	esercizio	recupero inaugurato nel 2003
	gallerie/ponti	1 ponte
	rete	inserita nelle proposta FIAB di rete regionale
	fondo	sterrato (macadam) nel comune di Bagnolo; naturale, macadam e asfalto nel comune di Correggio
	segnaletica	presente segnaletica dedicata





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la pista nei pressi di Correggio; in loc. Fosdondo (Correggio); nella campagna fuori Correggio; due immagini del rettilineo nei pressi di Bagnolo in Piano e particolare del cartello; un ex casello abbandonato a ovest di Correggio; una delle ultime vetture in servizio sulla linea, nella stazione di Bagnolo in Piano; la pista passa sul ponte ex ferroviario sul Cavo Tresinaro, canale che segna il confine tra la provincia di Reggio Emilia e quella di Modena; due immagini invernali della zona industriale alla periferia di Correggio.

La ferrovia Bagnolo in Piano-Carpi era una breve linea ferroviaria, a scartamento normale, costruita fra il 1886 e il 1887, che collegava le località di Bagnolo in Piano e Carpi e ambedue a Reggio Emilia tramite il proseguimento sulla Reggio-Guastalla. La linea realizzava anche il collegamento ferroviario con la Verona-Mantova. Fu dismessa nel 1955.

E' stata recuperata come pista ciclabile in tempi e modalità successive dai Comuni di Bagnolo in Piano e Correggio, in provincia di Reggio Emilia. Nella parte modenese il sedime ex ferroviario è ben individuabile a partire dal confine con la provincia di Reggio, in corrispondenza del ponte sul Cavo Tresinaro, fino all'autostrada del Brennero, oltre la quale l'ex ferrovia non è più riconoscibile nell'agglomerato urbano di Carpi.

Nel comune di Bagnolo in Piano la ciclovia si presenta come un sentiero ciclabile non asfaltato, immerso nella

vegetazione spontanea cresciuta abbondante dopo la rimozione dell'armamento. Nel comune di Correggio il recupero si presenta in varie foggie: da un primo tratto con fondo naturale, percorribile in bicicletta con qualche difficoltà, si passa a una pavimentazione prima in macadam poi asfaltata o con mattonelle autobloccanti. Nella parte urbana di Correggio il sedime ferroviario è stato allargato, diventando di fatto la circonvallazione della cittadina che tuttavia mantiene a lato una buona ciclabilità. All'uscita dal paese verso est la ciclabile attraversa un'importante zona industriale, mantenendo la propria continuità fino al confine provinciale.

Sul corridoio della Bagnolo-Carpi si prevede di poter realizzare un nuovo asse filoviario, come da progetti di fattibilità depositati, anche se presumibilmente di non prossima attuazione.



**ex ferrovia**

**ciclovía**

Ferrovia Forestale Cancellino-Lama	nome	Cancellino-Lama
Cancellino	da	Cancellino, pressi di Badia Prataglia, Poppi (AR)
Lama	a	La Lama, Santa Sofia (FC)
20	km	20
20 km, pari al 100% scartamento ridotto (decauville)	recupero	20 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovía
ultimo gestore Società Privata Cav. Tonietti	sedime	strada forestale chiusa al traffico motorizzato
	gestore	Ufficio territoriale per la biodiversità di Pratovecchio (AR), Corpo Forestale dello Stato (CFS)
1900-1920	esercizio	dal 1992 strada chiusa al traffico motorizzato
	gallerie/ponti	1 ponte recuperato
	rete	nessuna connessione
	fondo	sterrato stabilizzato (macadam)
	segnaletica	presenti cippi chilometrici
	note	tracciato interno alla foresta casentinese (abetaje, faggete, alcuni giganteschi formicai) con finestre panoramiche sulla valle del Bidente e della diga di Ridracoli





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: tre immagini del 1914, con la stazione di Cancellino e un vagoncino della decauville; la ex stazione di Cancellino oggi; un cippo della decauville; la ex stazione di La Lama; un termitaio; quattro immagini della pista nella foresta casentinese.

Il Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, nella zona al confine fra Toscana ed Emilia Romagna, è attraversato da una bellissima strada forestale, chiusa al traffico motorizzato, che dalla località Cancellino, all'altitudine di 1120 metri slm, nei pressi di Badia Prataglia nel Comune di Poppi (Arezzo), porta alla località La Lama, a 712 metri slm, nel Comune di Bagno di Romagna (Forlì Cesena). Dal medioevo il legname delle Foreste Casentinesi fu utilizzato dalle popolazioni toscane, per esempio per la costruzione della cupola di Brunelleschi nel Duomo di Firenze o per gli alberi maestri delle navi delle flotte di Pisa e Livorno. La pista, lunga circa 20 km, ricalca il sedime di una *decauville* da esbosco (o "da smacchiamento", come è chiamata la *decauville* "La Lama-Cancellino" nella Guida d'Italia TCI 1924, Italia Centrale, Vol. I, pag. 110) che trasportava il legname delle foreste casentinesi, situate oltre il crinale appenninico, fino alla strada rotabile del Passo dei Mandrioli (SP71/SP142).

La *decauville* fu costruita nel 1900 e rimase in esercizio per circa vent'anni. Fu quindi dismessa e il suo sedime trasformato in strada bianca forestale. Il fondo in macadam, in buono stato, ha una larghezza media di 3 metri, pendenza costante del 4%, ed è percorribile con biciclette da turismo. Il tracciato, di proprietà demaniale, continua ad essere utilizzato dal Corpo Forestale dello Stato (CFS) per la gestione della foresta. Attraversa abetaie di abete bianco e faggete monumentali, è carat-

terizzato dalla presenza di alcuni giganteschi formicai e da finestre panoramiche sulle montagne e sulla valle del Bidente e della Diga di Ridracoli. La Lama è prossima alla Riserva Naturale Integrale di Sassofratino e da Badia a Prataglia si può arrivare all'Eremo di Camaldoli.

L'area è appartenuta alla Toscana fino al 1923, quando parte della "Romagna-Toscana" passò alla provincia di Forlì. La località Cancellino, punto di partenza della strada della Lama, è sita in Toscana in prossimità del Passo dei Mandrioli, che collega Bagno di Romagna (Forlì-Cesena) a Badia Prataglia (Arezzo). La strada forestale, dopo circa 3 km di leggera salita in terra toscana, entra nel selvaggio versante romagnolo e scende con pendenza moderata fino al solitario pianoro della Lama.

Da Santa Sofia, in versante romagnolo, è possibile accedere alla strada della Lama attraverso una strada bianca (aperta alle auto) percorribile solo in mountain bike per circa 20 km. La vecchia stazioncina del Cancellino, in versante toscano, è raggiungibile da Badia Prataglia dopo 4 km di SP71 in direzione del Passo dei Mandrioli. Le stazioni ferroviarie più vicine (a oltre 15 km) sono Bibbiena e Pratovecchio (linea ferroviaria Arezzo-Stia).

Tutti gli anni le associazioni FIAB di Arezzo e di Forlì, il Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi e il Corpo Forestale dello Stato organizzano la manifestazione escursionistica "Bici e Scarponi" nell'ultima domenica di luglio (cfr [www.parcforestecasentinesi.it](http://www.parcforestecasentinesi.it)).



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

**ex ferrovia**

**ciclovìa**

<u>Poggibonsi-Colle Val D'Elsa o Ferrovia di Maltraverso</u>	nome	Poggibonsi-Colle Val D'Elsa
stazione di Poggibonsi	da	Poggibonsi (SI)
stazione di Colle Val D'Elsa	a	Colle Val D'Elsa (SI)
7,8	km	6,8 in costruzione
6,8 km pari a 87%	recupero	6,8 km da ex ferrovia pari al 100% della ciclovìa
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopeditale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Comune di Colle Val D'Elsa; Comune di Poggibonsi
1885-1987/2009	esercizio	inaugurazione prevista nel 2011
	gallerie/ponti	1 ponte e alcuni ponticelli
	rete	è parte della rete provinciale; è parte della rete Bicitalia (n.3 Ciclovìa dei Pellegrini, EuroVelo 5 via Romea Francigena)
	fondo	sterrato consolidato con Levocell
	segnaletica	prevista segnaletica dedicata



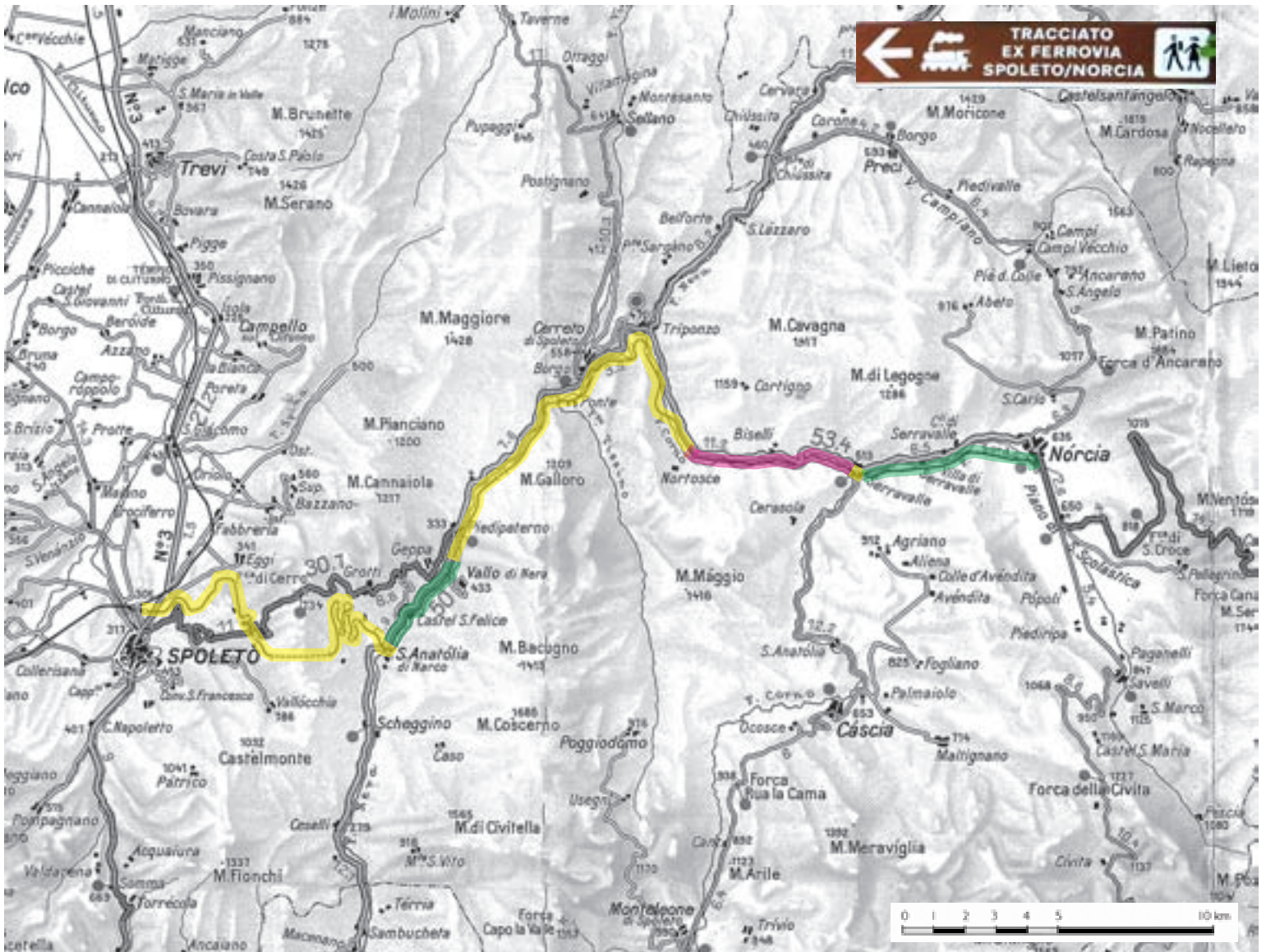


Dall'alto in basso, da destra a sinistra: due immagini del ponte sull'Elsa alla periferia di Poggibonsi, prima e dopo il recupero: il breve tratto ciclabile è stato intitolato "Camminamento dei 100 passi", in memoria di Peppino Impastato; due immagini del sedime, ancora armato, alla periferia di Colle Val d'Elsa; la ex-fermata La Rocchetta nel 1986 e oggi (utilizzata come abitazione privata); una sezione di progetto della ciclabile ottenuta coprendo i binari; il fronte della stazione di Colle Val d'Elsa visto dalla piazza Arnolfo di Cambio in tre immagini dei primi anni del '900, del 2004, e del 2010 (vista della piazza riqualificata su progetto di Jean Nouvel).

La ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa è stata voluta dai cittadini e dalle industrie (della carta, del ferro, del vetro) del territorio di Colle Val d'Elsa, rimasto escluso dal tracciato della Strada Ferrata Centrale Toscana Siena-Empoli, inaugurata nel tratto Siena-Poggibonsi nel 1849 e tuttora in esercizio. Ostacolato dai campanilismi l'accordo su una linea che unisse l'entroterra senese con le saline di Volterra, Colle decise di connettersi a Poggibonsi con una breve diramazione, inaugurata nel 1885. Il tracciato ha la particolarità di avere la curva più stretta di tutta la rete FS a scartamento ordinario, con un raggio di soli 100 m. La ferrovia ebbe un secolo di vita precaria, a causa dei falliti tentativi di prolungare la linea, della costosa ricostruzione del ponte sull'Elsa crollato durante la piena del fiume nel 1928, della contrazione del traffico passeggeri e poi anche di quello merci, dovuta alla crescente concorrenza del trasporto su gomma. Dopo la chiusura definitiva della linea nel 1987 e la sua dismissione nel 2009 con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, passata la proprietà del sedime e dei fabbricati da Trenitalia agli enti locali, i due Comuni di Colle Val d'Elsa e di Poggibonsi hanno deciso di recuperare il tracciato ferroviario come pista ciclopedonale.

Il progetto di recupero è stato inserito in un Piano integrato di sviluppo urbano sostenibile (PIUSS), finanziato dalla Regione Toscana per favorire lo sviluppo economico attraverso la riqualificazione urbana e ambientale con interventi pubblici e privati coordinati. L'investimento per realizzare la pista ciclopedonale, pari a 1,3 milioni di euro, è coperto per 800.000 euro dalla Fondazione Monte Paschi di Siena, per 300.000 euro dalla Regione, e per la parte restante dai Comuni di Colle Val d'Elsa e Poggibonsi. L'obiettivo del progetto è di offrire ai cittadini un percorso utilizzabile per gli spostamenti locali e di valorizzare il patrimonio naturalistico dell'area del fiume Elsa. Sono previsti il ripristino della massicciata di sottofondo e la conservazione dei binari ferroviari, che saranno coperti dalla pista. Sono previste aree di sosta e il recupero di una ex stazione come sede di un museo della ex ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi. Nell'abitato di Colle parte del sedime è stata inglobata nella viabilità ordinaria e un parcheggio sotterraneo è stato costruito sotto la stazione. Piazza Arnolfo di Cambio, su cui si affaccia la stazione dismessa (acquistata da un privato), è stata recentemente riqualificata su progetto di Jean Nouvel, nell'ambito di un ampio ridisegno urbano.





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

**ex ferrovia**                      **ciclovía**

Spoleto-Norcia                      nome                      greenway Spoleto-Norcia:

tratti S. Anatolia-Piedipaterno e Serravalle-Norcia

stazione di Spoleto                      da                      S. Anatolia; Serravalle (PG)

stazione di Norcia                      a                      Piedipaterno; Norcia (PG)

51                      km                      11 km (4,5 e 6,5)

11 km, pari al 21%                      recupero                      11 km da ex ferrovia pari al 100% della ciclovía

scartamento ridotto                      sedime                      percorso riservato a pedoni, ciclisti, cavalieri

ultimo gest. Società Spoletina di Imprese Trasporti                      gestore                      SSIT, ora Umbria TPL e Mobilità SpA

1926-1968                      esercizio                      S. Anatolia-Piedipaterno: fine lavori prevista nel 2011 ;

Serravalle-Norcia: lavori ultimati nel 2010

19 gallerie, oltre 20 tra ponti e viadotti                      gallerie/ponti                      1 galleria, 1 ponte

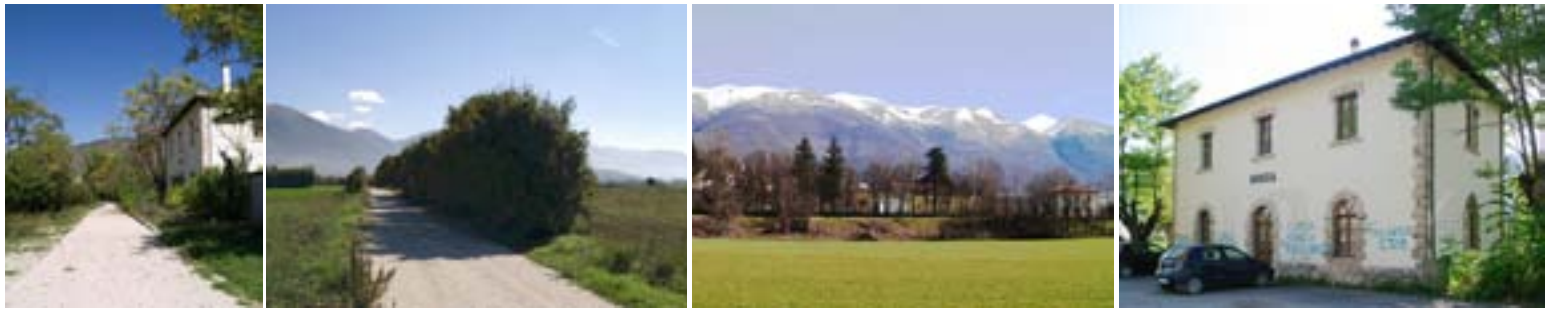
rete                      fa parte della rete ciclabile regionale; è raccordata con la ciclabile regionale Spoleto-Assisi

fondo                      sterrato stabilizzato ecologico tra S. Anatolia e Piedipaterno; sterrato stabilizzato tra Serravalle e Norcia

segnaletica                      prevista segnaletica dedicata (in allestimento)

note                      tracciato molto suggestivo con grandi potenzialità turistiche, sia per i paesaggi attraversati che per le opere di architettura ferroviaria (ponti, viadotti, gallerie anche elicoidali). Nel territorio attraversato ricadono 17 Siti di Interesse Comunitario, 2 Zone di Protezione Speciale, e il Parco Nazionale dei Monti Sibillini.





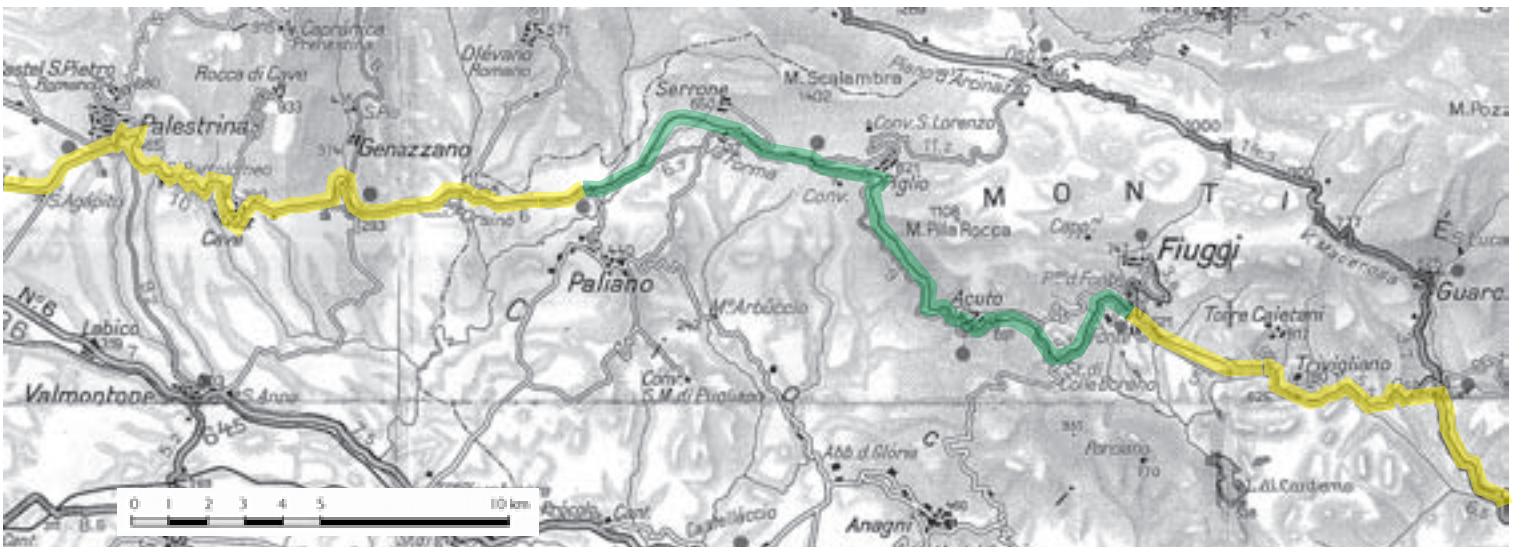
Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la ex stazione di Spoleto Città, lato binari, oggi museo; foto d'epoca del tornante elicoidale e del viadotto di Caprareccia; il viadotto di Caprareccia oggi, visto dalla strada; foto d'epoca dei tornanti tra Caprareccia e S.Anatolia di Narco; la galleria Lastre 2; lavori in corso tra S.Anatolia e Piedipaterno; il percorso a lato della strada nei pressi di S.Anatolia; quattro immagini del tratto tra Serravalle e Norcia; la stazione di Norcia.

Per collegare Spoleto con Norcia e i comuni montani della Valnerina, dopo il fallimentare tentativo nel 1903-1905 di sostituire la trazione animale con il servizio di trasporto pubblico 'pirobus' (autovetture a vapore), costoso e lento, fu decisa nel 1912 la costruzione della ferrovia Spoleto-Norcia. Progettata da ingegneri italiani e svizzeri come una ferrovia elettrica alpina, a scartamento ridotto e con pendenza massima del 4,6%, è stata ultimata dalla Società Subalpina di Imprese Ferroviarie nel 1926 con un investimento di circa 50 milioni di lire, quattro volte il costo preventivato. Il 'piccolo Gottardo umbro', come è stata definita, era un capolavoro di ingegneria ferroviaria, con oltre 350 opere d'arte, che includono 5 km circa di gallerie (19), anche elicoidali, e 1,5 km di viadotti e ponti (più di 20), tra cui quello molto panoramico sul torrente Cortaccione, alto circa 80 m. Dopo lavori di ammodernamento negli anni '50 a binari e traverse, balaustre, mura di sostegno, fabbricati, e il passaggio nel 1965 della gestione alla Società Spoletina Imprese Trasporti, nel 1968 viene soppressa la linea, 'ramo secco' oneroso da gestire e tecnologicamente arretrato. Nonostante un decreto ministeriale del 1971 prevedesse la vendita dell'intera infrastruttura, un'oculata gestione della ex linea da parte della SSIT ha contenuto le perdite ai sei ponti in ferro sul fiume Corno, a circa 6 km di tracciato tra Triponzo e Serravalle (utilizzato dall'Anas per varianti della tortuosa SS 209 Valnerina), ad alcuni fabbricati come per esempio la stazione di Cerreto, espropriata dal Comune per destinarla a edilizia popolare.

Dal 2001 la ex ferrovia Spoleto Norcia è riconosciuta come bene culturale ai sensi del Codice dei Beni Culturali, e dal 2005 il Demanio ha dato il suo tracciato, il cui sedime ferroviario originario è disponibile al 90% circa (45 km), in concessione per 25 anni alla SSIT - ora Umbria Mobilità - per la riconversione a fini turistici in percorso di mobilità dolce. La SSIT, restaurata la stazione di Norcia nel 2000 con i contributi del terremoto del 1997, ha realizzato e avviato, insieme ad altri soggetti pubblici, tre progetti di recupero:

- un Piano Integrato Territoriale C4, ultimato nel 2008, per il riuso dei fabbricati di stazioni e caselli: un museo della ferrovia ospitato nella stazione di Spoleto Città; centri di informazione e servizi per le attività turistiche e sportive (pesca e rafting), che avranno sede nelle restaurate stazioni di S. Anatolia e Serravalle e nei caselli di Romita e Passo Stretto);
- un progetto PRUSST<sup>1</sup>, ultimato, per una prima messa in sicurezza del tratto Spoleto-Borgo Cerreto (circa 800.000€);
- un progetto PIAT<sup>2</sup> (circa 3,35 milioni di euro) per la messa in sicurezza complessiva dell'intero tracciato disponibile di 45 km ai fini del transito di pedoni, ciclisti e cavalieri, con interventi sulle opere d'arte e sulle scarpate. Il progetto prevede il riattamento della massicciata ferroviaria per rendere il fondo comodamente percorribile anche con biciclette da turismo. È ultimato il tratto Serravalle-Norcia (6,5 km); è aperto il cantiere nei tratti S. Anatolia-Piedipaterno (4,5 km, fine lavori prevista a primavera 2011), Piedipaterno-Borgo Cerreto (7 km, fine lavori prevista entro il 2011), Borgo Cerreto-Nortosce (7 km, fine lavori prevista entro il 2011).

<sup>1</sup> Programmi di Riqualificazione Urbana e di Sviluppo Sostenibile del Territorio;  
<sup>2</sup> Progetto Integrato di sviluppo per le Aree maggiormente colpite dal Terremoto



— sedime recuperato a ciclabile    
 — sedime non recuperato    
 — sedime perso    
 — uso ferroviario    
 — continuità ciclabile/promiscua

	ex ferrovia		ciclovie
tratto Pantano-Fiuggi-Frosinone (linea Roma-Pantano-Fiuggi-Frosinone)	nome		Fiuggi-Paliano
stazione di Pantano	da	1,5 km dal centro di Fiuggi (FR), lungo la SS 155 Prenestina	
stazione di Frosinone	a	Paliano, pressi della ex stazione (FR)	
circa 95	km	23,5	
23 km pari al 24%	recupero	23,5 km da ex ferrovia pari al 100% della ciclovie	
scartamento ridotto	sedime	pista ciclopedonale	
ultimo gestore ACoTral	gestore	Regione Lazio; manutenzione affidata ai Comuni di Paliano, Piglio, Acuto, Fiuggi	
Azienda Consortile Trasporti Lazio 1916-1984	esercizio	recupero inaugurato nel 2000	
	gallerie/ponti	5 ponti recuperati	
	rete	fa parte delle reti Bicalia ed EuroVelo (n. 3 Ciclovie dei Pellegrini EV 5)	
	fondo	asfaltato	
	segnaletica	manca segnaletica dedicata	
	note	efficiente il servizio di manutenzione da parte dei Comuni di Piglio e Acuto, carente da parte di quelli di Paliano e Fiuggi. Molto panoramico il tratto da Acuto a Serrone, con affaccio sulla Valle del Sacco e vista su Anagni e Paliano.	





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: immagine della ciclabile in prossimità di Piglio; una cartolina degli anni 1920 e un passaggio panoramico tra Acuto e Piglio; un ex passaggio a livello presso Acuto; la stazione di Paliano, all'inizio della pista; due immagini della pista in vista di Acuto.

Progettate nel 1907, la linea Roma-Fiuggi-Frosinone (113 km) e le sue diramazioni (25 km) furono realizzate nel 1917 dalla SFV, Società Ferrovie Vicinali, appositamente costituita (sul modello belga della Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux), che ottenne la concessione con regio decreto nel 1910 e la sovvenzione di 4.853 lire a chilometro riconosciuta ai percorsi superiori a 100 km. La linea e le sue diramazioni, elettrificate, furono volute dalle popolazioni locali del Lazio sud-orientale (Ciociaria) per uscire dal secolare isolamento più che per un rapido collegamento con Roma e Frosinone. Per decenni offrirono un importante mezzo di trasporto per gli abitanti e per il traffico merci (grazie ai raccordi con le stazioni FS di Zagarolo, Frosinone, Roma San Lorenzo), nonostante i pesanti deficit in cui si trovarono la SFV e la successiva concessionaria Stefer, poi ACoTral dal 1978. Negli anni '50-'60 la ferrovia, penalizzata da un tracciato tortuoso e dalla decisione (con il rifacimento di Roma Termini) di arretrare di 700 m. il capolinea delle ferrovie laziali in via Mamiani, subì una drastica riduzione del traffico passeggeri e merci a causa della concorrenza del trasporto su gomma. La chiusura della linea e delle sue diramazioni avvenne a tratti tra il 1936 e il 1984, per mancanza di traffico o a seguito dei danni causati dalla seconda guerra mondiale, da frane e nubifragi.

Il tratto di circa 18 km Roma-Pantano Borghese (fraz. di Monte Compatri) è stato acquistato nel 1996 dalla Regione Lazio, ristrutturato e riattivato nel 2008 come linea ferroviaria urbana Roma-Giardinetti con caratteristiche di tramvia, gestita dall'Atac, mentre il tratto Giardinetti-Pantano è destinato alla costruenda linea C della metropolitana. Non è possibile portare la bicicletta al seguito del viaggiatore sulla Roma-Giardinetti.

Nello stesso 1996 la Regione Lazio (assessorato ai Lavori Pubblici, Ufficio Infrastrutture) decise di recuperare una parte del tracciato dismesso per realizzare una pista ciclabile tra Paliano e Fiuggi. Il recupero è avvenuto negli anni 1997-2000 per i primi 20 km (tra i dintorni

della SS Prenestina e Fiuggi), utilizzando i fondi della legge 366/98, con l'acquisizione del sedime e degli edifici della Roma-Fiuggi da parte dei cinque Comuni interessati (Paliano, Serrone, Piglio, Acuto e Fiuggi). Alcuni anni dopo sono stati aggiunti altri 3 km di pista ciclabile, sino alla stazione di Paliano (sul sedime ferroviario) e poi oltre sino al vicino sito delle Catacombe di San Quirico. Nel 2008 è stato realizzato il collegamento ciclabile da Fiuggi alla Riserva Naturale Regionale del Lago di Canterno (8 km). La pista ciclabile di circa 23 km (una delle più lunghe del Lazio) corre quasi sempre parallela alla SS 155 Prenestina, in posizione panoramica a mezza costa sul versante sud-ovest del Monti Affilani (Scalambra e Pila Rocca), affacciata sulla valle del Sacco, salendo dolcemente dai circa 200 m. di quota di Paliano ai 600 di Fiuggi, toccando l'altezza massima nel territorio di Acuto a 700 m. Il tracciato ferroviario raggiunge solo in un tratto una pendenza massima del 6%, e ha raggi minimi di curvatura di 45 m.

La scarsa manutenzione delle parti della pista ciclabile più prossime agli estremi (nei comuni di Fiuggi, Paliano e Serrone) le rende spesso invase dalla vegetazione e coperte dalla terra portata dalle acque piovane.

Dal 2006 presso la stazione di Colonna, concessa in comodato gratuito da Met.Ro. Spa (la società che gestisce il trasporto pubblico di Roma), è stata costituita la "Ferrovia Museo Stazione di Colonna ex linea Roma-Fiuggi", gestita da un'omonima fondazione e con sede nei fabbricati della stazione e sui 500 metri di binari appositamente ripristinati per esporre i rotabili storici.

Nel 2009 l'assessorato alla Mobilità della Provincia di Roma ha espresso l'intenzione di recuperare altri 21 km di tracciato ferroviario da Zagarolo al confine con la provincia di Frosinone, salvo i tratti inglobati dalla viabilità ordinaria che saranno bypassati. La Provincia di Frosinone dovrà completare il breve tratto di 3 km tra il termine della ciclabile a Paliano e il confine con la provincia di Roma.



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

ex ferrovia		ciclovía
Benevento-Ponte Casalduini	nome	Benevento-Vitulano, Paesaggi Sanniti
stazione di Benevento	da	località Pantano, Benevento
stazione di Ponte Casalduini	a	stazione di Vitulano-Foglianise (BN)
15,2	km	6,8
6,8 km, pari al 45% scartamento ordinario	recupero sedime	6,8 da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovía pista ciclabile e pedonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato 1868-1997	gestore esercizio	Provincia di Benevento recupero inaugurato nel 2007
	gallerie/ponti	1 galleria recuperata
	rete	nessuna connessione
	fondo	asfaltato
	segnaletica	presente segnaletica dedicata, di avvicinamento e chilometrica
	note	molto interessante dal punto di vista paesaggistico; positiva la separazione della pista ciclabile dalla corsia riservata ai pedoni





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: immagini della pista ciclabile "Paesaggi Sanniti", della stazione dismessa di Vitulano-Foglianise (oggi abitazione privata), e del tratto non recuperato tra la stazione di Vitulano-Foglianise e la stazione di Ponte Casalduini.

La realizzazione della pista, che dalla località Pantano di Benevento porta all'edificio che fu la stazione delle Ferrovie dello Stato di Vitulano, ha consentito il recupero di circa 7 km della strada ferrata Foggia-Benevento-Caserta.

La ferrovia, dal chilometro 102,6 al chilometro 109,5, fu inaugurata il 18 aprile 1868. Altri segmenti della linea erano già entrati in esercizio. Rimase in funzione quasi 130 anni, fin quando il Governo, su indicazioni del Parlamento, delle Ferrovie e degli enti locali, decise di rifare l'intera linea da Foggia a Caserta. Occorreva un impianto infrastrutturale più moderno per le esigenze del traffico del terzo millennio alle porte: il progetto, infatti, prevedeva il raddoppio del binario unico, percorsi più brevi e meno tortuosi, maggiore velocità di esercizio, sistemi di controllo computerizzati.

Le solite difficoltà finanziarie, tuttavia, fecero arenare l'ambizioso programma. Fu possibile, infatti, rifare solo due tratti, entrambi interessanti il nodo strategico della Stazione di Benevento: l'uno ad est verso il comune di Paduli, l'altro nella direzione opposta verso Vitulano. I lavori vennero ultimati nel dicembre 1997 e contestualmente si avviò lo smantellamento della preesistente rotatoria. Divenuta dunque inutile per le Ferrovie, quella striscia di terra, lunga ma stretta, non trovò nuovi proprietari: non era né edificabile, né riconvertibile agli usi agricoli.

Nel 2000 la Giunta provinciale avviò il recupero ad una pubblica fruizione, in termini eco-sostenibili, dei terreni

della dismessa ferrovia da Benevento a Vitulano. Una pista ciclabile là dove correva il binario, sembrò una soluzione ottimale, sia per la sensibile analogia delle tipologie e della larghezza dei percorsi, sia per preservare l'ambiente dall'aggressione di mezzi di trasporto inquinanti. Si giunse nel 2002 a chiudere l'operazione di acquisizione con la Rete Ferroviaria Italiana: poteva partire, dunque, il progetto per la pista, che sarebbe stata ultimata cinque anni dopo.

Il progetto della Provincia per la Benevento-Vitulano si segnala per una caratteristica: oltre alla pista ciclabile, parallela a questa, ne corre un'altra, riservata al jogging o alla meno impegnativa passeggiata.

La ciclo-pedonale parte dalla località Pantano alle porte del capoluogo, dal bivio della SP71 per Foglianise-Vitulano. La pista attraversa le contrade Pantano, S. Angelo a Piesco e S. Vitale, al confine dei comuni di Benevento, Castelpoto, Foglianise, Vitulano e Torrecuso; affronta, in località Monte Sant'Angelo, un breve tratto in galleria (m 185) e termina a fianco dell'edificio un tempo adibito a stazione ferroviaria di Vitulano. Ciclisti e podisti, lungo il percorso, incontrano tre case cantoniere, caselli e altri edifici e servizi, ideali punti di ristoro in un ambiente naturale notevole tra il fiume Calore, affluente del Volturno, e ai piedi del massiccio montuoso la Gran Dormiente, che domina la città di Benevento.



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

**ex ferrovia**

**ciclovía**

Castelvetrano-Ribera-Porto Empedocle	nome	Greenway dei Templi, tratto Menfi-Porto Palo
stazione di Castelvetrano (TP)	da	Porto Palo (AG)
stazione di Porto Empedocle (AG)	a	Menfi (AG)
123	km	6
6 km pari al 5% scartamento ridotto	recupero sedime	6 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovía pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Comune di Menfi
1923-1986	esercizio	in uso dal 2007
	gallerie/ponti	nessuno
	rete	fa parte della Rete Mobilità non Motorizzata Regione Sicilia e della rete Bicalia (ciclovía n. 1 Ciclopista del Sole)
	fondo	asfalto
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	ottimo il fondo e il panorama; buona la manutenzione



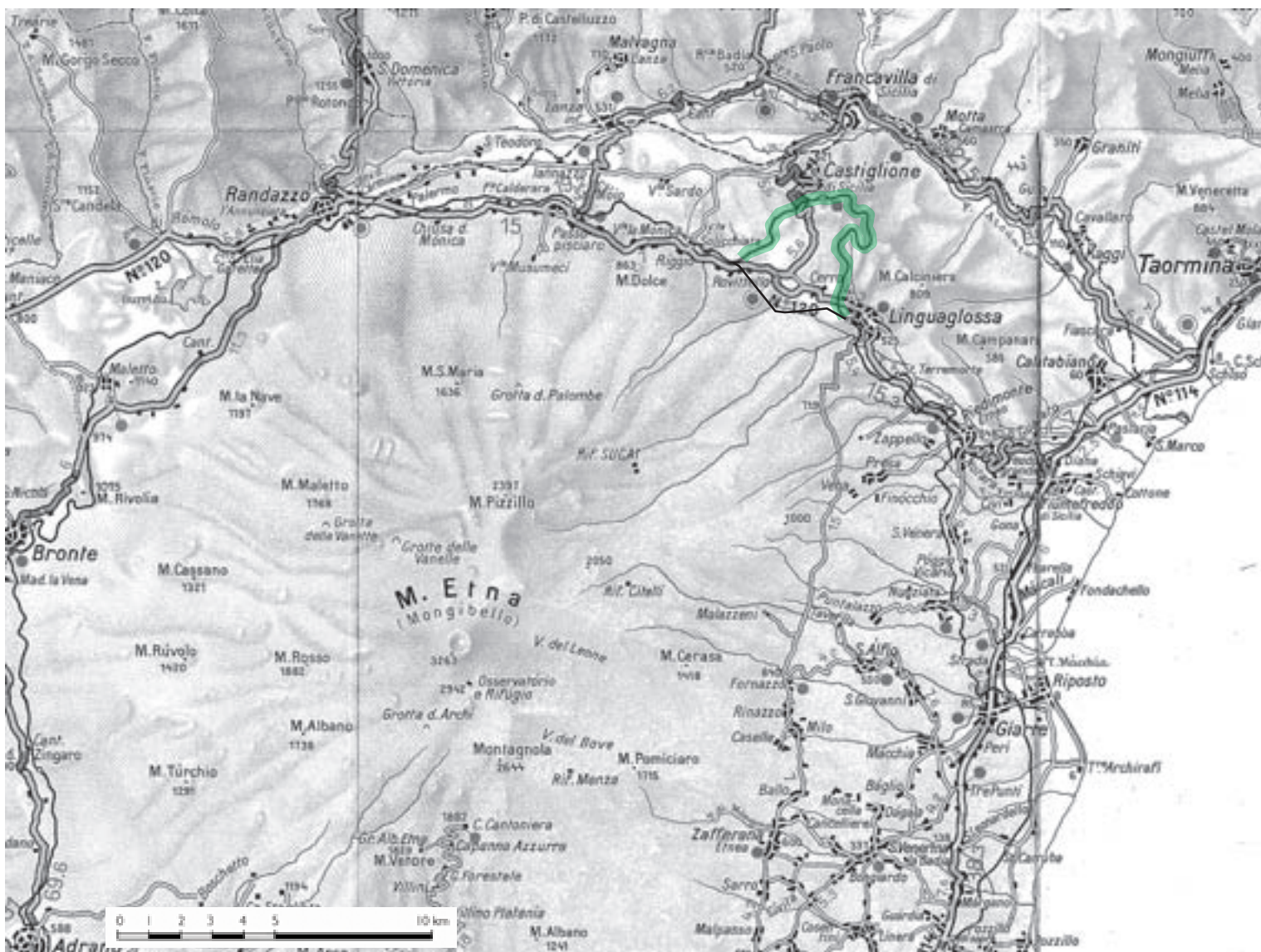


Dall'alto in basso, da sinistra a destra: tre immagini di viadotti e di una stazione in abbandono; due immagini della stazione di Menfi, recuperata, con la colonna idrica per riempire il serbatoio delle vetture a vapore e un breve tratto di binario in memoria della ferrovia; tre immagini della pista ciclabile tra Menfi e Porto Palo; binari in abbandono fuori dall'abitato di Menfi.

La Castelvetro-Porto Empedocle è la ferrovia dismessa più lunga d'Italia. Il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario sulla costa sud della Sicilia, con andamento est-ovest e in particolare da Castelvetro ad Agrigento, risale al 1882, anno in cui il ministero dei Lavori Pubblici approntò uno studio preliminare. Questo rimase però senza seguito immediato a causa delle rivalità sorte fra quei Comuni che volevano essere attraversati dalla linea per il lavoro e il prestigio che ne sarebbero conseguiti, pur a fronte di una contribuzione non secondaria alle spese. In ragione di ciò, nel 1901 una regia commissione propose un tracciato molto sinuoso, tra l'interno e il litorale, che non scontentasse nessuno. E impose l'adozione dello scartamento ridotto, per dare luogo a un sistema funzionale con l'asse nord-sud (Palermo-Corleone-San Carlo), costruito con lo scartamento "italiano" (950 mm). Si trattò di due scelte che avrebbero pregiudicato il futuro della linea sin dal nascere. Subentrate le FS alla Rete Sicula, tra il 1910 e il 1923 entrò in esercizio, a tratti, l'intera linea Castelvetro-Porto Empedocle, sempre con motrici a vapore. Il binario Porto Empedocle-Agrigento Bassa era stato invece realizzato a scartamento ordinario e soltanto nel 1951 fu aggiunto un terzo binario per consentire la circolazione dei treni a scartamento ridotto. Sul sedime della Castelvetro-Porto Empedocle è già stata realizzata una pista ciclabile di circa 6 km che

unisce la località balneare di Porto Palo a Menfi, centro agricolo dell'entroterra circondato da vigneti. Il recupero è stato finanziato con la legge 366/98 ed è avvenuto "per caso", grazie alla visita di un dirigente FIAB nel 1999 sui luoghi per ragioni di lavoro estranee alla ciclabilità. L'invito a convertire il sedime in pista ciclabile fu accolto prima dal dirigente della locale Sezione Operativa per l'Assistenza Tecnica in Agricoltura della Regione e poi dal dinamico sindaco di allora. Sia perché Menfi è un centro agricolo e non turistico, sia per il completamento recente del tratto di arrivo a Portopalo, prima accidentato, il traffico ciclistico è attualmente inferiore alle reali potenzialità. Molto ci si può aspettare con la sistemazione delle tratte sino a Selinunte da una parte e a Sciacca dall'altra, ambedue poli turistici attrattori di rilevanza internazionale. Grazie alla misura 3.3.2.4 contenuta nel P.O.F.E.R.S. Sicilia 2007-2013, diversi progetti di piste ciclabili da realizzare sul sedime della ex-ferrovia in provincia di Agrigento sono stati dichiarati "ammissibili al finanziamento" con i fondi europei da parte dell'assessorato regionale Infrastrutture e Mobilità (12 aprile 2010). Al termine dei lavori dovrebbe essere recuperata circa la metà del tracciato della ex-ferrovia Castelvetro-Porto Empedocle. Al viaggiatore saranno offerti due tratti continui di circa 20 km (Porto Palo-Sciacca e Cattolica Eraclea-Realmonte) e un tratto di oltre 10 km (Ribera-Sciacca).





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

**ex ferrovia**

**ciclovía**

Circumetnea: Rovittello-Linguaglossa	nome	Linguaglossa-Castiglione di Sicilia-Rovittello (fraz. di Castiglione di S.)
stazione di Rovittello	da	ex stazione di Rovittello (CT)
stazione di Linguaglossa	a	ex stazione di Linguaglossa (CT)
10,4	km	11,7
10,4 km pari al 100% scartamento ridotto	recupero sedime	10,4 km da ex ferrovia, pari a 88% della ciclovía pista ciclopedonale; brevi tratti di strade a basso traffico nei pressi di Rovittello, Castiglione e Linguaglossa
ultimo gestore Circumetnea 1930-1971	gestore esercizio	Comuni di Linguaglossa e di Castiglione di Sicilia tratto Rovittello-Castiglione inaugurato nel 2004; inaugurazione del tratto Castiglione-Linguaglossa prevista nel 2011
	gallerie/ponti	7 gallerie e 1 ponte a 7 luci recuperati
	rete	fa parte della Rete Mobilità non Motorizzata Regione Sicilia
	fondo	pietra lavica e asfalto nel tratto Castiglione di S.-Linguaglossa; asfalto e cemento nel tratto Castiglione di S.-Rovittello
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	grandissime potenzialità, è l'unica pista sull'Etna





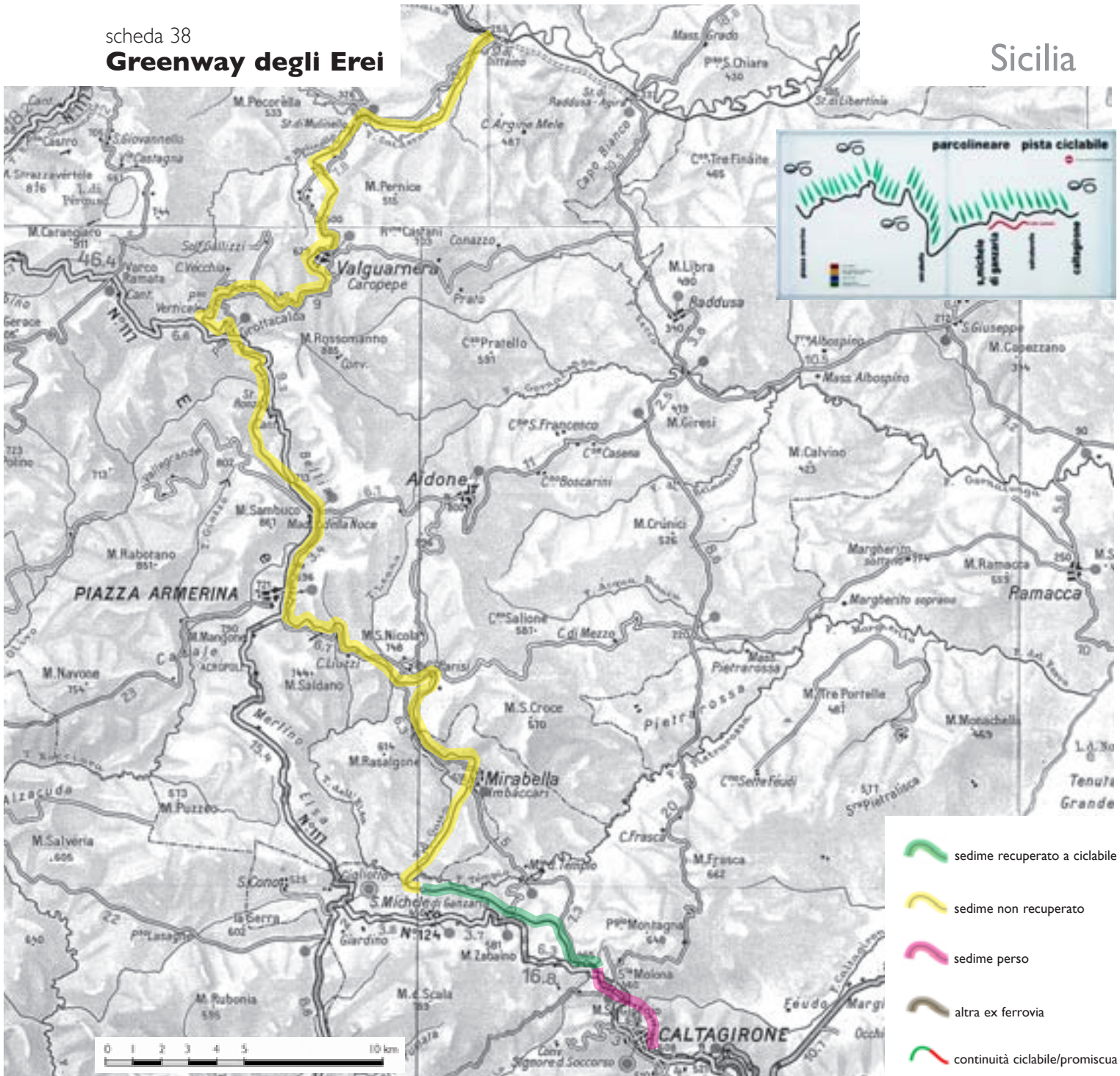
Dall'alto in basso, da sinistra a destra: immagini della pista e dell'Etna, tra cui due immagini della stessa galleria prima (2006) e dopo (2010) il recupero.

Dopo la prima comparsa del treno a Catania nel 1883, per iniziativa della stessa città e dei comuni pedemontani dell'Etna veniva inaugurato nel 1885 tra Catania e Ademò (Adrano) il primo tratto della Circumetnea, ferrovia a scartamento ridotto attorno al vulcano. La disastrosa eruzione del 1923 travolse un tratto della linea con un fronte lavico alto oltre 15 metri, e rese necessaria la 'Variante di Castiglione', un bypass a ferro di cavallo passante per la cittadina omonima. La variante subiva spesso interruzioni per frane, e uno smottamento avvenuto nel 1961, che ostruì la seconda galleria del ramo orientale, portò alla dismissione dell'intera variante, definitivamente abbandonata dopo la ricostruzione della parte danneggiata dalla colata lavica tra Rovittello e Linguaglossa.

Dopo l'avvento della legge 366/98, grazie all'iniziativa di Acquaterza Mountainbike, associazione poi entrata a far parte di FIAB, il Comune di Castiglione progettò e realizzò una pista ciclabile di 2,6 km su un tratto del sedime abbandonato tra Castiglione e Rovittello, essendo la parte rimanente stata già riutilizzata come strada vicinale asfaltata. Il ramo orientale verso Linguaglossa, di estremo fascino per panorami e gallerie attraversate (tra cui la più lunga di tutta la Circumetnea), era stato destinato alla costruzione di una strada camionabile. Ma tale progetto, non privo di ombre, fu abbandonato a favore di una pista ciclabile, scelta favorita grazie alla pressione

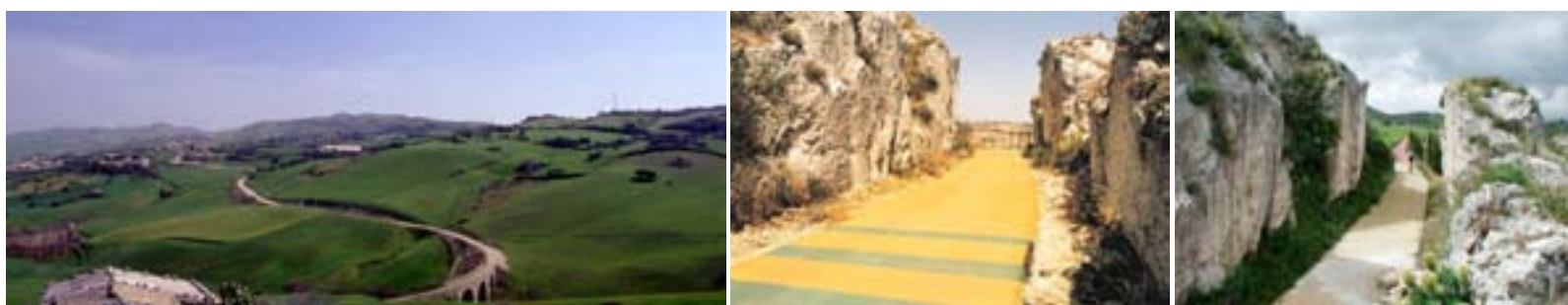
degli appassionati, alle prescrizioni della Sovrintendenza (la strada, con le sue importanti opere d'arte, interessava il Parco dell'Alcantara), e al crescente valore acquisito dalle ciclabili nella pubblica opinione. Restaurate e illuminate le gallerie, ripristinati ponti e attraversamenti, posata una pavimentazione in pietra lavica e in cemento, la tratta è oggi prossima all'inaugurazione, anche se restano perplessità sull'adeguatezza delle opere d'arte poste a difesa idrogeologica, la cui insufficienza potrebbe causare difficoltà di manutenzione.

Nei pressi dell'abitato di Castiglione le due ciclabili sono separate da un tratto sterrato (1 km ca), che interseca la SP74 (Castiglione-Linguaglossa), e nelle vicinanze di Rovittello una deviazione (1 km ca) si è resa necessaria per evitare la ripristinata linea ferrata. Le due ciclabili, inclusi i raccordi, si estendono per quasi 12 km. Si tratta dell'unica ciclovie prevista e realizzata sull'Etna, su un percorso già frequentato dai ciclisti in mtb e ora disponibile per tutti. Le sue peculiarità - paesaggi, qualità del fondo, illuminazione - unite alla presenza di un rinomato resort per il gioco del golf nei pressi dello sbocco della pista a Rovittello, la rendono un formidabile attrattore turistico anche internazionale, purché le amministrazioni sappiano tutelare il bene e i suoi frequentatori, coinvolgere le associazioni che ne promuovono l'uso, e adottare efficaci strategie di marketing territoriale. Sarebbe opportuno sistemare anche il raccordo a cavallo dell'abitato di Castiglione.



<b>ex ferrovia</b>		<b>ciclovía</b>	
Caltagirone-S.Michele-Piazza Armerina-Dittaino	nome	Greenway degli Erei, tratto staz. Salvatorello-S. Michele di Ganzaria	
stazione di Caltagirone (CT)	da	ex stazione di Salvatorello (CT), fuori dall'abitato di Caltagirone	
stazione di Dittaino (EN)	a	ex stazione di San Michele di Ganzaria (CT)	
71,1	km	9,5	
9,5 km pari al 13% scartamento ridotto	recupero	9,5 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovía	
ultimo gestore Ferrovie dello Stato 1930-1971	sedime	pista ciclopedonale	
	gestore	Comuni di San Michele di Ganzaria e di Caltagirone	
	esercizio	dal 2001	
	gallerie/ponti	1 galleria e 1 viadotto	
	rete	Rete Mobilità non Motorizzata Regione Sicilia	
	fondo	asfalto	
	segnaletica	presente segnaletica dedicata del parco lineare	
	note	attualmente praticabile con grande difficoltà; di estremo interesse sovranazionale in caso di ripristino e di prolungamento sino a Caltagirone e Piazza Armerina, per la rinomanza dei due centri	





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: la ex stazione di San Michele di Ganzaria; immagini della pista tra S. Michele e Salvatorello (CT), tra cui una foto che ritrae John Grimshaw, allora presidente di Sustrans, e Luigi Riccardi, allora presidente di FIAB, in procinto di entrare in galleria (2004).

La linea ferroviaria Caltagirone-Piazza Armerina-Dittaino, realizzata fra il 1912 e il 1930, fu importante per il servizio alle zone minerarie interessate dal tracciato (i bacini zolfiferi di Valguamera in provincia di Enna, miniere di Grottacalda e Floristella) e per il collegamento con Piazza Armerina. Fu costruita molto in economia ed era provvista di cremagliera in alcuni tratti a forte pendenza; permetteva solo basse velocità, non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e 50 km/h per le successive automotrici. Il mancato ammodernamento degli impianti determinò la progressiva caduta del traffico viaggiatori. Nel 1969 venne chiusa la linea da Piazza Armerina a Caltagirone (interrotta per frana dal 1955), e nel 1971 fu la volta della tratta Dittaino-Piazza Armerina.

Il recupero come greenway della ferrovia dismessa si deve alla passione e alla competenza dell'arch. Marco Navarra che, dopo averne fatto oggetto di tesi di laurea, sul termine degli anni '90 coinvolge il Comune di San Michele di Ganzaria e in minor misura quello di Caltagirone per il progetto di un Parco Lineare tra Caltagirone e Piazza Armerina (1999)\*. Nel 2003 il progetto è selezionato come finalista del premio europeo di architettura Mies van der Rohe e vincitore della medaglia d'oro all'opera prima per l'architettura italiana della Triennale di Milano. La qualità del progetto di recupero del sedime ferroviario, volto a una più ampia valorizzazione del territorio circostante, ha conferito alla ciclovía il carattere di "Parco lineare" ed è valsa all'opera anche l'ambita segnalazione all'interno della Guida Turistica della Sicilia De Agostini.

Il progetto ha compreso il restyling della stazione di San Michele di Ganzaria e delle aree adiacenti, che ospitano

un centro culturale dotato di anfiteatro all'aperto, sede di una manifestazione nazionale di creatività giovanile.

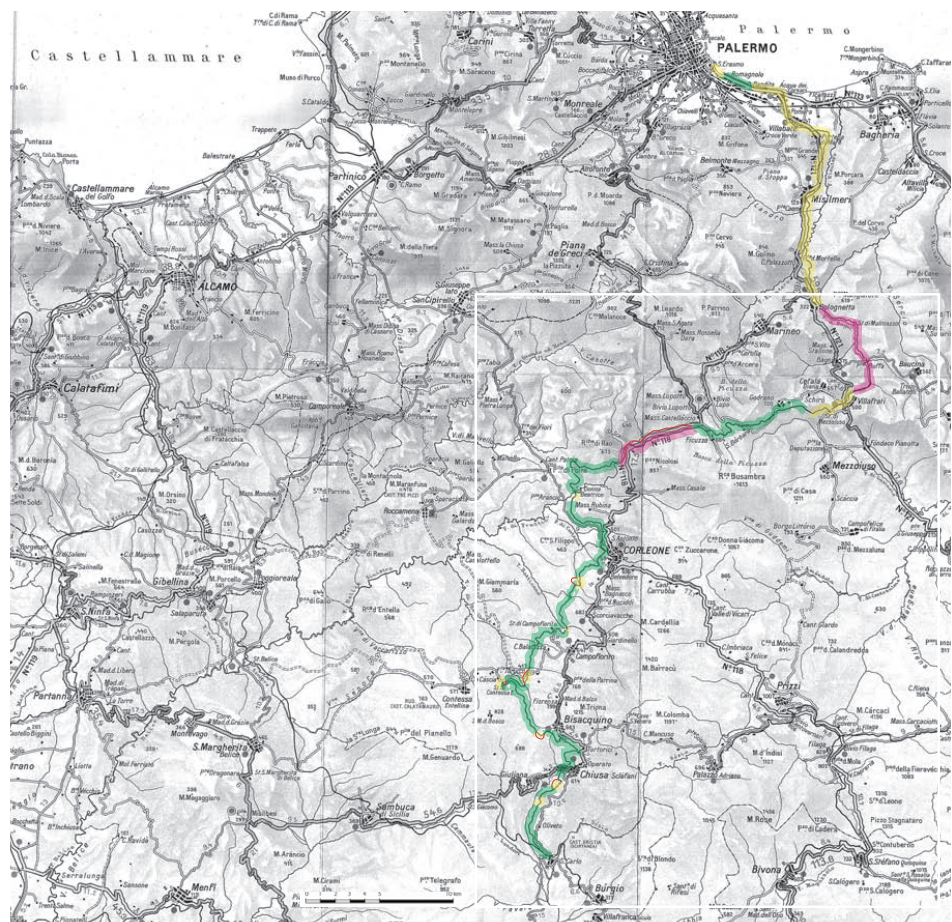
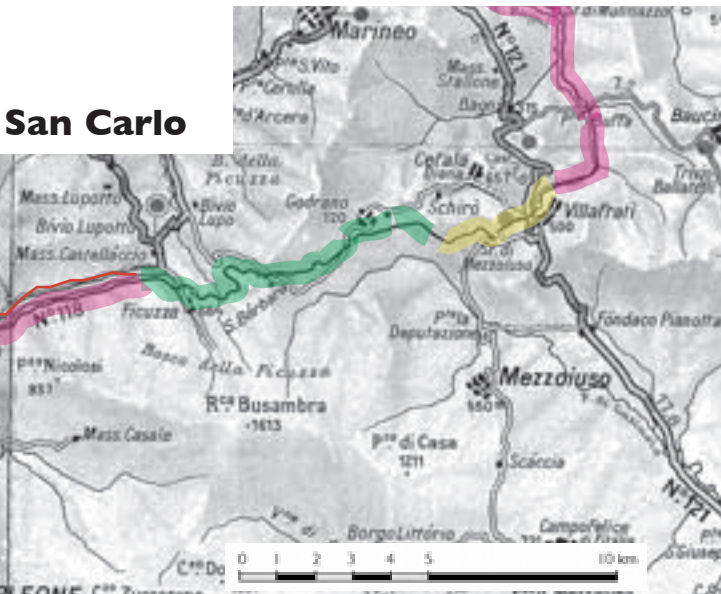
La pista ciclabile tra Salvatorello e S.Michele di Ganzaria, ben visibile anche da lontano grazie ai cipressi piantati a lato della pista, ha riutilizzato solo una parte della ex ferrovia Caltagirone-Piazza Armerina-Stazione Dittaino, attualmente interessata da diversi progetti di recupero presentati a bando, la cui valenza è essenziale per i trasporti non motorizzati nella Sicilia interna, unendo due centri - Caltagirone e Piazza Armerina - di rilevanza turistica internazionale, per le ceramiche e per i mosaici tardo romani. L'associazione catanese Acquaterre Mountainbike FIAB (poi Mountainbike Sicilia FIAB) ha collaborato con l'amministrazione in carica a partire dal tempo della realizzazione del progetto di recupero nei primi anni '90 e ha continuato a organizzare azioni di promozione, in particolare ciclopasseggiate e gare nazionali di mountain bike. Ottime strutture agrituristiche sorgono nelle adiacenze. Per l'acquisizione del sedime il Comune di San Michele di G. ha fatto ricorso alla procedura di esproprio per pubblica utilità nei confronti dell'ente detentore (FFSS e società collegate), acquisendo così il tracciato e il fabbricato della stazione di S. Michele di G. al costo di circa 180 mln. di lire, contro una iniziale richiesta di circa 2 miliardi.

Purtroppo la pista ha subito recentemente i danni conseguenti alla rottura di una condotta sottostante dell'acquedotto di Caltagirone, la cui posa, avvenuta inaspettatamente poco prima della costruzione della pista, ha sconvolto le opere d'arte originarie a presidio idrogeologico della linea ferroviaria (scoline e pozzi di raccolta).

\* cfr. articolo di M. Navarra nel presente volume.

# Godrano - Ficuzza - San Carlo

Sicilia



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

ex ferrovia	nome	ciclovie
Palermo (S. Erasmo)-Corleone-San Carlo	Godrano-Ficuzza-Corleone-San Carlo	
Stazione di Palermo (S. Erasmo)	da pressi di Godrano (PA)	
stazione di San Carlo	a San Carlo (PA)	
105,6	km	circa 69
circa 62 km, pari al 59%	recupero	circa 62 km da ex ferrovia, pari al 90% della ciclovie
scartamento ridotto	sedime	pista ciclopedonale ed equestre (5 km in uso esclusivo, 64 km in uso promiscuo con mezzi agricoli)
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Provincia Regionale di Palermo e Comuni interessati
1886/1903-1954/59	esercizio	lavori completati nel 2008
10 gallerie, 11 viadotti, 6 ponti	gallerie/ponti	5 gallerie recuperate, nuovi parapetti su 7 ponti e 5 viadotti
	rete	fa parte della Rete Mobilità non Motorizzata Regione Sicilia
	fondo	sterrato; in minima parte cemento e asfalto
	segnaletica	segnaletica dedicata prevista, ma non realizzata
	note	notevole attrattività per motivi paesaggistici e per il collegamento non motorizzato nord-sud; si veda anche il testo di Brucoli e Lombardo a p. 45





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: immagini del percorso tra Godrano e Corleone con Ponte Drago, il serbatoio della stazione di Filaga, la stazione recuperata di Ficuzza, muri di contenimento, un cippo chilometrico, il viadotto a 13 arcate di Misilmeri (non recuperato), e la pista presso Godrano.

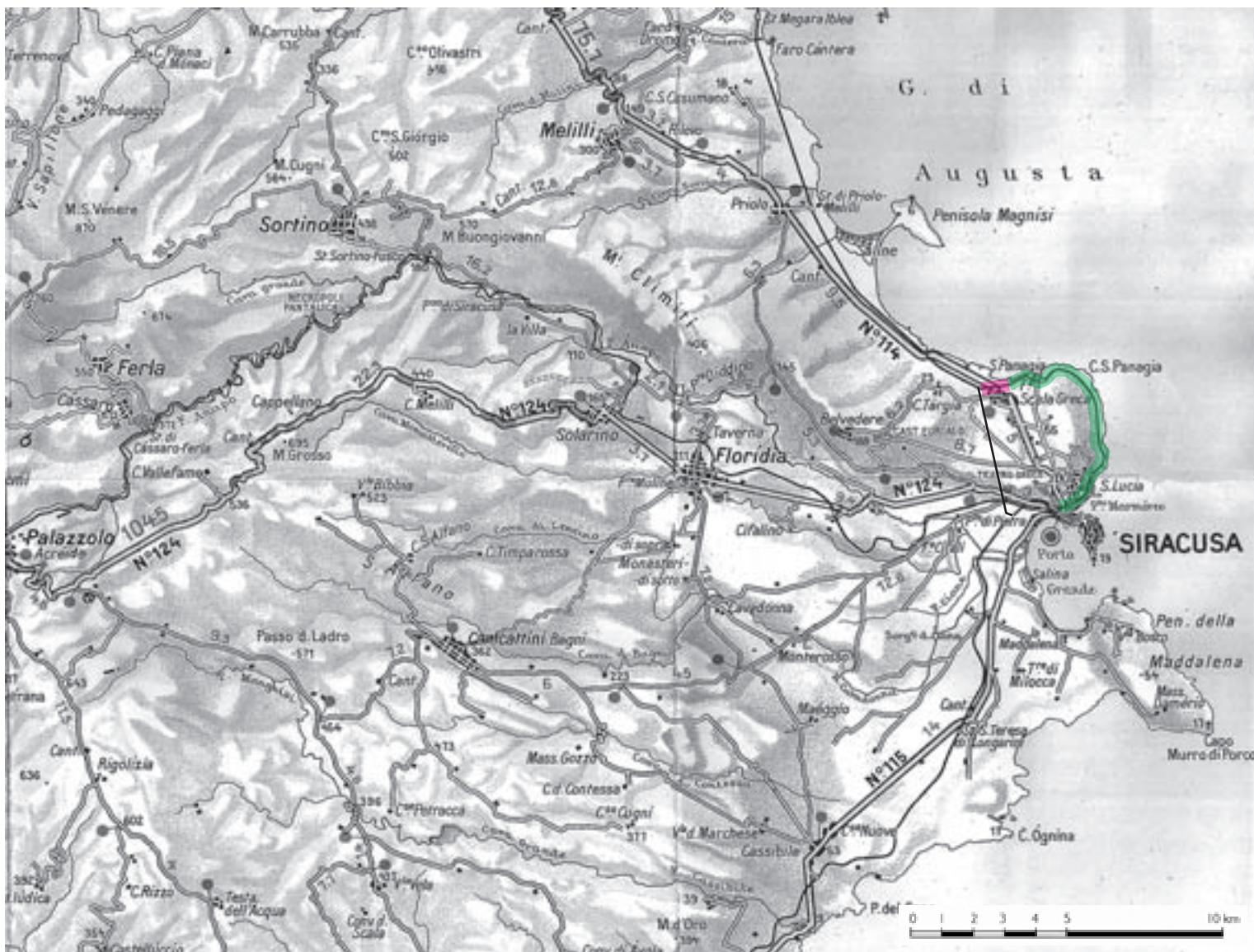
La linea ferroviaria Palermo (S. Erasmo)-Corleone è la più antica tra quelle a scartamento ridotto (950 mm) presenti in Sicilia: tra studi preliminari ed effettiva costruzione del tracciato, la sua realizzazione risale, infatti, agli anni tra il 1878 e il 1886, anno in cui venne inaugurata. La linea ferroviaria Corleone-San Carlo venne realizzata successivamente, tra il 1890 ed il 1903. Le due linee, unificate nel 1922 con la nuova denominazione Palermo-Corleone-San Carlo a seguito del passaggio di competenza alle Ferrovie dello Stato, sono state chiuse all'esercizio a partire dal 1 luglio 1954 e definitivamente soppresse e smantellate con decreti del 1955 e 1961. A seguito del terremoto del 1968, che ha colpito l'area del Belice, la proprietà del sedime e delle pertinenze della linea ferroviaria, unitamente a quella di altre linee dismesse dell'area occidentale della Sicilia, è stata ceduta ai Comuni terremotati sul cui territorio ricadeva il tracciato (Legge 491/71 e 94/1973).

Il progetto di riconversione a uso ciclabile di questa linea, per il tratto Villafrati-Ficuzza-Ponte Drago, ha ottenuto un primo finanziamento su fondi del Ministero dei Trasporti e della Provincia Regionale di Palermo in applicazione della Legge 366/98 sulla mobilità ciclistica; è stato successivamente assegnato un secondo finanziamento, su fondi comunitari, per il tratto Ponte Drago-Corleone-San Carlo, finalizzato alla costruzione di un sistema di vie verdi a sostegno della rete ecologica e del collegamento dei 21 comuni del territorio dell'Alto Belice Corleonese. Così come previsto dall'impianto progettuale, la fase realizzativa ha consentito un complessivo recupero dell'infra-

struttura ferroviaria e delle relative opere di archeologia industriale, particolarmente suggestiva nella parte di tracciato ricadente all'interno della Riserva Naturale Orientata del Bosco della Ficuzza, già tenuta di caccia dei Borboni. I lavori di riconversione, che inizialmente avrebbero dovuto coinvolgere anche parti della linea Castelvetro-Burgio e del tronco Bivio Filaga-Prizzi-Palazzo Adriano, per uno sviluppo totale di circa 83 km, hanno reso attualmente percorribili circa 65 km. Rimangono inoltre da definire alcuni interventi relativi alla segnaletica, alla barriera anti-intrusione per delimitare i tratti a uso esclusivo, alla sistemazione a verde delle aree di pertinenza. In prossimità dell'abitato di Ficuzza, infine, l'Anas è in procinto di ricucire un tratto di greenway di circa 5 km in direzione di Corleone, oggetto di recenti lavori legati a nuovi assetti viari.

La ciclovìa presenta attualmente interruzioni in prossimità di alcune gallerie e del viadotto Batticano, oltre che a causa di alcune frane. Da rilevare purtroppo la mancata connessione della ciclovìa con la strada di scorrimento veloce Palermo-Agrigento, in prossimità dell'abitato di Villafrati, a causa di una occupazione dell'ex tracciato ferroviario da parte di un privato.

La ex stazione di Ficuzza, inserita all'interno della Riserva Naturale omonima e oggetto di complessi lavori di recupero, fornisce oggi un ottimo punto di appoggio e di servizi alla ciclabilità particolarmente utili alla fruizione della ciclovìa. Ad essa si potrebbero facilmente affiancare le altre stazioni e fermate distribuite lungo le linee, sei delle quali sono state a tal fine ristrutturare.



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

<span style="color: pink;">ex ferrovia</span>		<span style="color: green;">ciclovìa</span>	
Targia-Siracusa	nome	Siracusa-Targia	
stazione di Targia	da	Contrada Targia (SR)	
stazione di Siracusa	a	Siracusa, via Piave, via Arsenale	
9,9	km	9,7	
9,7 km, pari al 98%	recupero	9,7 km da ex ferrovia, pari al 100%	della ciclovìa
scartamento ordinario	sedime	pista ciclopedonale	
ultimo gestore Ferrovie dello Stato	gestore	Comune di Siracusa	
1971-1998	esercizio	in uso dal 2009	
	gallerie/ponti	1 viadotto	
	rete	rete Bicalta (ciclovìa n. 1 Ciclopista del Sole EV7)	
	fondo	misto stabilizzato	
	segnaletica	manca segnaletica dedicata	
	note	molto apprezzata e frequentata; notevole il panorama sulla costa	



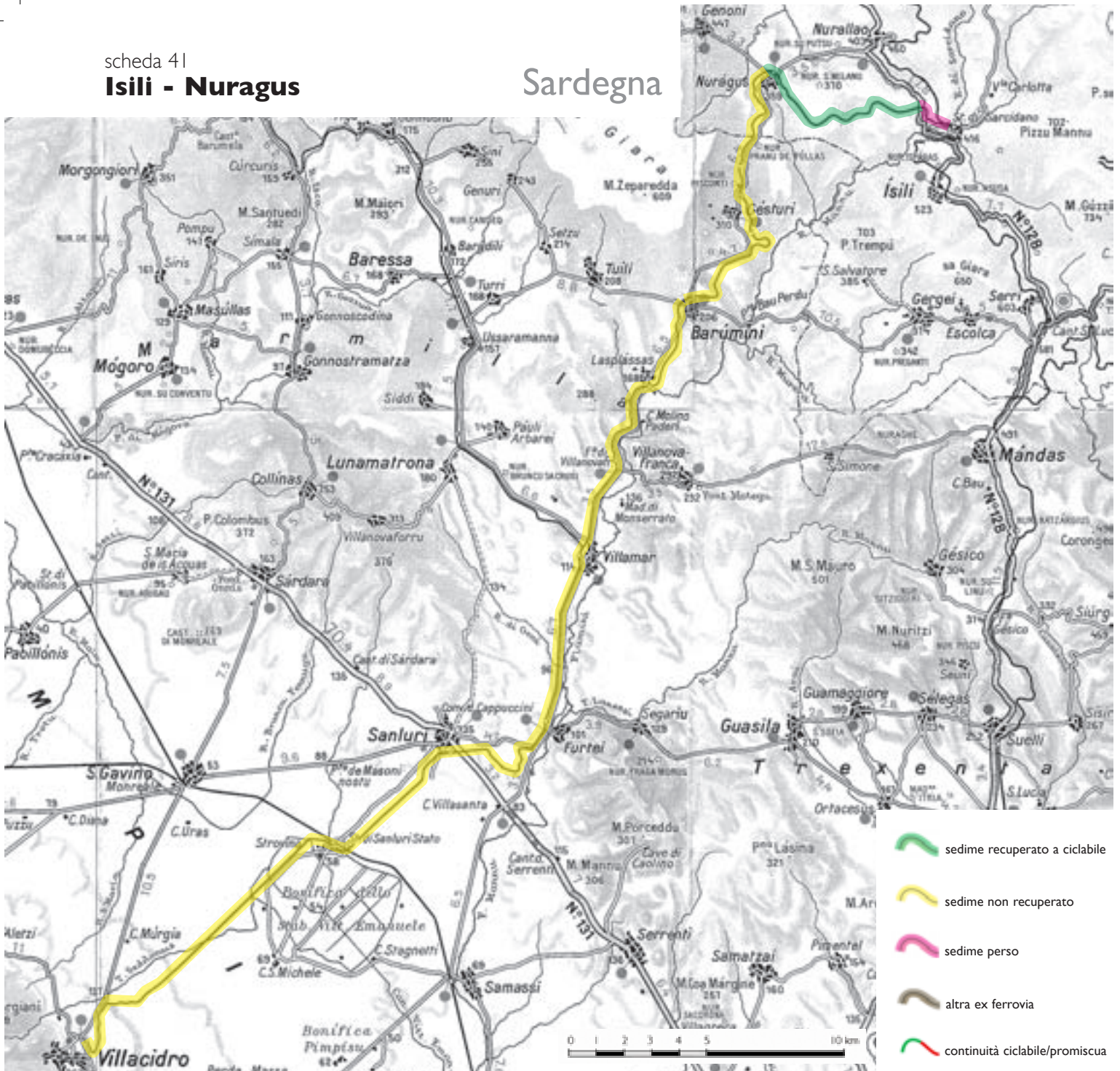


Immagini della pista ciclabile tra Siracusa e Targia e una foto del sedime ancora armato, prima del recupero; infine un'immagine del panorama offerto dalla pista ciclabile.

Entrata in esercizio nel 1871, la ferrovia Messina-Catania prosegue verso Siracusa e oggi, prima di raggiungere la stazione del centro aretuseo, viene come inghiottita da una ardita galleria scavata nelle rocce calcaree poste quasi a presidio dell'antica capitale del Mediterraneo. Sino al 1998, anno di apertura della variante descritta, il binario piegava ad est seguendo la costa, ora sopraelevandosi, ora correndo in trincea per emergere a fianco dell'antica tonnara di Santa Panagia e costeggiare dall'alto incantevoli spiaggette. Tagliava poi il tessuto vivo della città, correndo a pochi passi dall'approdo nord e dal quartiere di Ortigia, perla barocca. Poco meno di 10 km, sui quali oggi è in via di rifinitura un intervento di recupero che ha interessato prima il tratto esterno e ora quello urbano. Si tratta di un'opera voluta fortemente (e sorprendentemente) dal Comune di Siracusa, il quale si è così riscattato agli occhi degli appassionati per l'inspiegabile inerzia che lo afflisse al tempo della redazione

del Piano Regionale della Mobilità non Motorizzata. E' ora in atto sulla tratta in questione un tentativo della FIAB Sicilia, coadiuvata dalla locale associazione Aretusa Bike, dalla Lipu e altre organizzazioni, da amministratori, professionisti e politici di buona volontà, volto alla realizzazione di un percorso ciclopedonale permanente che congiunga due aree uniche per suggestioni e ricchezze: l'isola di Ortigia e la penisola di Thapsos, quest'ultima circa 15 km più a nord, antico emporio fenicio prima che greco, poi devastato dagli insediamenti petroliferi degli anni '60, oggi teatro di un recupero ambientale impensabile fino ad alcuni anni fa. Evidente la grande valenza di un itinerario ciclopedonale fra due rinomate località, attrattivo sia per la mobilità quotidiana che per il turismo a lungo raggio, essendo la tratta parte integrante della ciclovia nazionale n.1 Ciclopista del Sole della rete Bicalitalia FIAB, che a sua volta costituisce parte del corridoio internazionale EuroVelo n.7.





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

ex ferrovia	nome	ciclovia
Isili Sarcidano-Villacidro	nome	Isili-Nuragus
stazione di Isili Sarcidano	da	pressi della stazione di Isili-Sarcidano, a 4 km circa da Isili (CA)
stazione di Villacidro	a	Nuragus (CA)
circa 65	km	6
6 km pari al 9%	recupero	6 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovia
scartamento ridotto	sedime	pista ciclopedonale
ultimo gestore Ferrovie Complementari della Sardegna (oggi Ferrovie della Sardegna)	gestore	Comuni di Isili e di Nuragus
1915-1956	esercizio	tratto Isili-Nuragus inaugurato nel 2006
	gallerie/ponti	1 galleria recuperata
	rete	nessuna connessione
	fondo	sterrato (terra rossa battuta stabilizzata)
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	è recuperabile come pista ciclabile anche il tratto di 14 km tra Nuragus e Barumini (attualmente strade interpoderali) ottenendo una ciclovia di circa 20 km



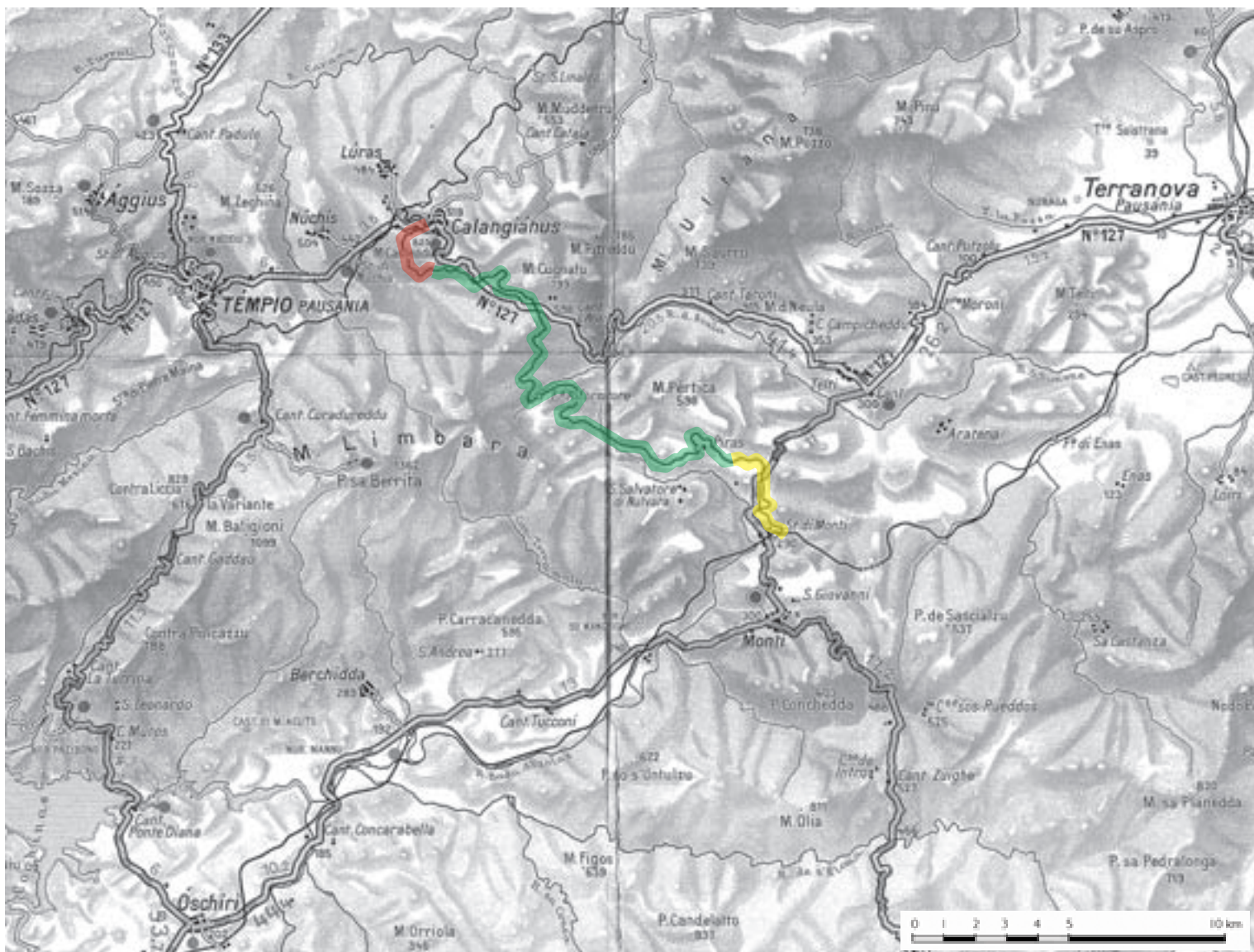


Dall'alto in basso, da sinistra a destra:  
 due immagini della pista ciclabile presso Fontana Su Ludu, con un particolare del viadotto;  
 la pista ciclabile in direzione di Nuragus;  
 galleria in loc. Lacarissu (1914), nel territorio di Gèsturi;  
 due immagini della strada interpodereale che corre sul sedime ex ferroviario tra Nuragus e Barùmini;  
 la stazione di Barùmini.

La Isili-Villacidro fu costruita negli anni dieci del Novecento dalle neonate Ferrovie Complementari della Sardegna per collegare il Sarcidano col Campidano e con la rete dell'allora Compagnia Reale delle Ferrovie Sarde. La nuova linea si innestava sulla linea Cagliari-Sorgono delle Strade Ferrate Secondarie della Sardegna, non presso la stazione di Isili, ma in aperta campagna, dove fu realizzata, con funzione di raccordo tra le due linee, la stazione di Isili Sarcidano, a oltre 4 km dalla stazione di Isili paese. Nel 1956 la linea fu dismessa e il servizio ferroviario Isili-Villacidro sostituito da autolinee. Sulla Cagliari-Sòrgono è sempre operativo il servizio ordinario nel tratto Cagliari-Isili, mentre il tratto Isili-Sorgono è divenuto linea turistica, servita in estate o, su richiesta, dal "Trenino Verde" a trazione diesel o a vapore, con trasporto bici al seguito. D'estate si può giungere in treno da Cagliari alla stazione di Isili Sarcidano con la propria bicicletta al seguito. Oppure si può noleggiare una bicicletta nella stazione di Isili paese. Nel 1991, con la costruzione dell'invaso di Is Barroccus, formato da una diga sul Rio Mannu, parte dei binari della Isili-Villacidro è stata sommersa.

La pista ciclabile, realizzata dalla Provincia di Cagliari nell'ambito del progetto europeo MACIMED (Mobilità Alternativa Cicloturistica nelle Isole del MEDiterraneo)

inizia dopo il ponte sul lago Is Barroccus in direzione Nurallao. Il percorso si sviluppa in rilievo, sul sedime della ex ferrovia, con vista sui paesi di Gèsturi a sinistra e di Genoni e Nuragus di fronte. A Nuragus la ex stazione, recuperata, è oggi adibita a biblioteca comunale. Da Nuragus a Barùmini il tracciato prosegue per altri 14 km come strada interpodereale e non è ancora stato oggetto di recupero ciclistico. La Provincia del Medio Campidano ha in programma di trasformare l'attuale strada sterrata in una pista ciclopedonale. L'associazione FIAB di Cagliari, CittàCiclabile, ha organizzato manifestazioni per richiamare l'attenzione sulla opportunità del recupero: l'allungamento della pista ciclabile avrebbe grandi potenzialità, permettendo di raggiungere comodamente in bicicletta Su Nuraxi, il villaggio nuragico più famoso dell'isola, a poche centinaia di metri da Barùmini. Il tracciato ferroviario è accessibile ancora per qualche chilometro sino al paese di Las Plassas, mentre più oltre è reso inutilizzabile dagli sconfinamenti privati. Tra Sanluri e Villacidro il sedime della ex ferrovia è stato in parte riutilizzato nel 1986 per realizzare un raccordo di 8 km a scartamento ordinario tra la Dorsale Sarda e la zona industriale villacidrese.



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

**ex ferrovia**

**ciclovìa**

Luras-Calangianus-Monti (linea Monti-Tempio)	nome	Calangianus-Monti
stazione di Luras	da	loc. Puzzu di Rana in comune di Calangianus (OT)
stazione di Monti-Telti	a	loc. Piras in comune di Calangianus, al confine con Monti (OT)
29	km	19,5
19,5 km pari al 67% scartamento ridotto	recupero sedime	19,5 km da ex ferrovia, pari al 100% della ciclovìa destinato a "Percorsi Turistici Integrati" (ciclopeditoni)
ultimo gestore Strade Ferrate Sarde (oggi Ferrovie della Sardegna)	gestore	sino al 13.04.2015 Unione dei Comuni Alta Gallura, già Comunità Montana n.3 Gallura
1888-1958	esercizio	collaudo nel 2008; percorso mai ufficialmente inaugurato
	gallerie/ponti	3 ponticelli recuperati
	rete	nessuna connessione
	fondo	sterrato
	segnaletica	manca segnaletica dedicata
	note	percorso molto attrattivo (formazioni granitiche, sugherete secolari, macchia mediterranea), facilmente accessibile e frequentato da escursionisti a piedi e in bicicletta di varia provenienza; una diramazione che parte dal percorso rende accessibile il vicino monte Limbara, seconda cima sarda; transito di autoveicoli non controllato; è una risorsa per il rilancio socio-economico del territorio





Dall'alto in basso, da sinistra a destra: casa cantoniera 16, loc. Puzzu di Rana; uno scorcio panoramico; sugherete; formazioni rocciose con opere di consolidamento; passaggio in trincea; casa cantoniera 7, loc. Lu Rustu; vista sul monte Limbara; ponticello recuperato; un passaggio suggestivo.

Il tronco ferroviario Luras-Calangianus-Monti appartiene alla linea Monti-Tempio Pausania (39 km, inaugurata nel 1888), linea connessa con la Cagliari-Sassari-Terranova (ora Olbia) poi estesa sino al porto di Golfo Aranci, oggi attiva. La Monti-Tempio fu voluta fortemente dalle popolazioni della Gallura per connettere il proprio territorio ai centri di importanza strategica per il commercio. Con lo sviluppo del trasporto su gomma, nel 1958 fu soppressa la Monti-Tempio: la tratta Tempio-Luras fu incorporata nella linea Sassari-Tempio-Palau (dal 1997 convertita a ferrovia turistica estiva "Trenino Verde"), la tratta Luras-Calangianus fu riassorbita nella viabilità urbana. La tratta Calangianus-Monti (in fase di trasferimento al Patrimonio Regionale) è stata recentemente oggetto di recupero e destinata a "Percorsi Turistici Integrati" per le sue caratteristiche paesaggistico-ambientali.

Grazie a fondi PIA stanziati dalla Regione (Programmi Integrati d'Area, Offerta Turistica Agroambientale, di competenza dell'assessorato Lavori Pubblici), l'Unione dei Comuni Alta Gallura ha promosso ed eseguito il ripristino di 19,5 km di tracciato ferroviario, il rifacimento degli impalcati dei ponti divelti nel tempo e la ristrutturazione di due case cantoniere. L'importo

complessivo delle opere, collaudate nel 2008, è stato di 1 milione di euro. Il recupero del tracciato ha interessato il segmento centrale della tratta Calangianus-Monti, dalla località Puzzu di Rana nel territorio di Calangianus alla località Piras ai confini con il Comune di Monti. Mentre all'estremità settentrionale del tracciato 2,8 km sono stati conglobati nel tessuto urbano di Calangianus, all'estremità meridionale della tratta sono ancora recuperabili 4,5 km tutti ricadenti nel comune di Monti, tra Piras (a poche centinaia di metri dall'incrocio con la SP 147) e la stazione di Monti (tuttora attiva sulla linea Cagliari-Sassari-Olbia). Sono inoltre recuperabili anche altre case cantoniere.

Il ripristino del tracciato in forma di percorso turistico ciclopedonale è stato accolto favorevolmente in ambito non solo locale, come testimoniano le numerose presenze di appassionati escursionisti provenienti da diverse zone. Si percepisce da parte degli utenti il desiderio che il tracciato venga destinato a esclusivo scopo ciclopedonale, imponendo precise delimitazioni e vincoli sul transito di veicoli a motore (allo stato attuale, in attesa di specifica regolamentazione, il percorso è soggetto anche al transito veicolare motorizzato).

# Collaboratori e referenze fotografiche

**Copertina:** foto di Giorgio Stagni, [www.miol.it/stagniweb](http://www.miol.it/stagniweb)

**Retro e risvolti di copertina:** foto d'epoca; U. Rovaldi; TEB (Bergamo); foto di G. Riccardi (2004) Albano Marcarini

**Rovaldi:** foto dell'autore

**Senes e Rovelli:** foto degli autori

**Bartoscheck:** foto dell'autore eccetto: p. 27, foto 1 Oktaeder; Uk p. 30: 1 e 2 Ennor; 3 Lonegroover; Francia p. 34 Stefano Casati, Svezia p. 30 Andreas Erb ([www.bahntrassenradeln.de](http://www.bahntrassenradeln.de)).

**Marcarini:** foto dell'autore, eccetto l'ultima, di Stefano Casati.

**Navarra:** foto di NOWA e di Sandro Gozzo

**Lombardo e Brucoli:** foto degli autori, tranne la prima, di U. Rovaldi, e le figure 1 e 2, provenienti da *L'economia nazionale*, rassegna mensile illustrata, n. 10, 1929, Milano.

**Cortesi:** 1-4 Giorgio Stagni; G. Cortesi (Fiab); TEB Bergamo

**scheda 1 Airasca-Villaranca Piemonte:** Claudio Pedroni (FIAB), Aldo Tichy (associazione FIAB di Cuneo), Luigi Spina (Provincia di Torino)

Foto: 2 Atomos (Panoramio); 3, 6, 7, e 10 Luigi Spina; 4 Werner Hardmeier; 5 Armando Amerio; 8 e 9 C. Pedroni

**scheda 2 Bricherasio-Barge:** Claudio Pedroni (FIAB), A. Tichy (associazione FIAB di Cuneo), Luigi Spina (Provincia di Torino)

Foto: 1 e 2 C. Pedroni; 3 M. Leonardi; 4 C. Pedroni; 5 L. Spina; 6 Paolo Arlandi ([www.ricordidirotaie.it](http://www.ricordidirotaie.it)); 7, 8 e 9 Claudio Vianini ([www.ricordidirotaie.it](http://www.ricordidirotaie.it)); 10 utente "Isuiru" (Picasa)

**scheda 3 Madonna della Guardia:** F. Boccardo (associazione FIAB di Genova)

Foto: 1 cartolina dalla collezione Franco Dell'Amico (in [www.miol.it/stagniweb](http://www.miol.it/stagniweb)); 3 A. Marcarini; tutte le altre di F. Boccardo.

**schdea 4 Arenzano-Varazze:** Romolo Solari (FIAB) e Giorgio Stagni

Foto: 1 di R. Rovelli e 2, 4, 5 di E. Botta ([www.ferrovieabbandonate.it](http://www.ferrovieabbandonate.it)); tutte le altre sono di R. Solari (FIAB)

**schdea 5 Parco Costiero Riviera dei Fiori:** Aldo Monzeglio (associazione FIAB di Milano), Giorgio Stagni, Area24

Foto: 1 e 2 Giorgio Stagni ([www.miol.it/stagniweb](http://www.miol.it/stagniweb)); 5 Simone Pomilio; 6 Albano Marcarini;

**schdea 6 Val Brembana:** Silvia Garbelli e Daniele Sari (Provincia di Bergamo)

Foto: 1 U. Rovaldi (Fiab); 2 C. Locatelli ([www.valbrembanaweb.it](http://www.valbrembanaweb.it)); 4 e 5 G. Cortesi (Fiab); 6 Galizi ([www.valbrembanaweb.it](http://www.valbrembanaweb.it));

**schdea 7 Val Seriana:** Maurizio Panseri (Comunità Montana Valle Seriana)

Foto: 1 e 2 TEB; 3, 4 e 14 Oscar Cadore; 7 collez. S. Paolini ([www.photorail.com](http://www.photorail.com)); 16 e 17 G. Cortesi; 5, 6, da 8-13 e 15 U. Rovaldi

**scheda 8 Brescia-Salò-Lago di Idro:** Carlo Verzeletti (Provincia di Brescia)

Foto: 11 Roberto Quadrelli; 12 M. Oliva; tutte le altre G. Cortesi

**scheda 9 Menaggio-Porlezza:** Luca Leoni (Comunità Montana Alpi Lepontine), Giuseppe Ferrari (FIAB)

Foto: 1 e 2 G. Ferrari; 3 Nevio Doz; 6 L. Leoni; 7 Soresini Bros; 10 Pedretti; 11 [www.ferroviamenaggioporlezza.it](http://www.ferroviamenaggioporlezza.it)

**scheda 10 Varese-Ghirla-Lavena Ponte Tresa:** Giuseppe Ferrari (associazione FIAB di Varese)

Foto: G. Ferrari; 5 Paolini

**scheda 11 Valmorea:** Giuseppe Ferrari (associazione FIAB di Varese)

Foto: 2, 3 e 10 Laura Rodolfi; tutte le altre Giuseppe Ferrari

**scheda 12 Dolomiti:** Bortolo Calligaro (associazione FIAB di Belluno)

Foto: 1 e 3 Paolo Bonavoglia; 2, 4, 5, 9, 10 e 11 U. Rovaldi (Fiab); 6 e 7 Guido Frescura; 8 Luciano Della Giustina e Francesco Sovilla (associazione FIAB di Belluno)

**scheda 13 Treviso-Ostiglia:** Giuseppe Merlin e Michele Mutterle, (FIAB), Sergio Facchin (associazione FIAB di Vicenza)

Foto: Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi

**scheda 14 Piovene Rocchette-Asiago:** Antonio Dalla Venezia e M. Mutterle (Fiab)

Foto: 2, 3, 6, 7 Michele Mutterle (Fiab)

**scheda 15 Piovene Rocchette-Arsiero:** Antonio Dalla Venezia e M. Mutterle (Fiab)

Foto: 1, 2, 3, 4, 6, 8 e 9 Michele Mutterle (Fiab)

**scheda 16 Vicenza-Noventa Vicentina:** Sergio Facchin (associazione FIAB di Vicenza) e Michele Mutterle (FIAB)

Foto: 1 e 3 Paolo Bonavoglia; 2, 4, 8 M. Mutterle (Fiab); 5 [www.italiachecorre.it](http://www.italiachecorre.it); 6 e 7 Damiano Prosdocimi (Comune di Castegnero)

**schdea 17 Bolzano-Caldaro:** Paolo Consiglio (associazione FIAB Trento) e C. Pedroni (Fiab)

Foto: 1, 2, 4, 6 e 10 A.T. Pee ([www.weinstrasse.com](http://www.weinstrasse.com)); 3, 5, 10 e 11 C. Pedroni; 7 e 9 Marco Passigato; 8 M. Crepaldi;

**scheda 18 Bolzano-Ponte Gardena:** G. Merlin e C. Pedroni (Fiab); Josef Kalser (Comunità Comprensoriale di Salto-Sciliar)

Foto: da 1 a 6 e 10 G. Merlin; 9 e da 11 a 14 U. Rovaldi

**scheda 19 Val di Fleres-Terne Brennero:** Meinhard Hochwieser (Comunità Comprensoriale Wipptal-Alta Valle Isarco)

Foto: 1, 3, 5 M. Hochwieser; 4 Giorgio Migliorini; 7 Ellis Barazzuol; 2, 3, 8 e 10 Marco Passigato;

**scheda 20 Ora-Predazzo:** Paolo Consiglio (associazione FIAB di Trento); Ufficio piste ciclopedonali, Provincia di Trento

Foto: 9 Renato Sinigaglia; tutte le altre U. Rovaldi

**scheda 21 Mori-Riva del Garda:** Claudio Pedroni (FIAB); Ufficio piste ciclopedonali, Provincia di Trento

Foto: 4 C. Pedroni (Fiab); 9 e 10 Paolo Gelmini; 12 Provincia Autonoma di Trento; 15 Claudio Vianini; 16 il Provinciale

**scheda 22 Val Rosandra:** Franco Bonu (Regione Friuli Venezia Giulia), Alberto Deana (coordin. FIAB Friuli-Venezia-Giulia), Patrizia Fasolato e William Starc (Provincia di Trieste)

Foto: G. Cortesi, eccetto la 8 di A. Deana

**scheda 23 Pontebbana (Alpe Adria):** Franco Bonu (Regione Friuli Venezia Giulia), Renato Carlantoni, Alberto Deana (coord. FIAB Friuli-Venezia-Giulia), Massimo Maldina

Foto: 9 Joybike; 10 Giorgio Migliorini; tutte le altre G. Cortesi

**scheda 24 Tarvisio-Fusine (Alpe Adria):** Franco Bonu (Regione Friuli Venezia Giulia); Alberto Deana (coordinatore FIAB Friuli-Venezia-Giulia)

Foto: 1 e 2 G. Cortesi; 3 A. Deana; 4 e 5 Luciano Zuccolo; 6 Borgofumo; 7 e 8 Alan G.; 9 Loricott; 10 Paolo Bonavoglia

**scheda 25 Cervignano-Grado (Alpe Adria):** Franco Bonu (Regione Friuli Venezia Giulia); Alberto Deana (coordin. FIAB Friuli-Venezia-Giulia), Giorgio Nagliati (associazione FIAB di Trieste)

Foto: da 1 a 6 U. Rovaldi; 7, 8, 9, 11 e 13 Giorgio Nagliati; 10 Alberto Deana; 12 Emilio Rigatti

**scheda 26 Modena-Mirandola:** C. Pedroni (Fiab); M. Grimaldi (Prov. di MO)

Foto: 1, 2, e da 8 a 12 C. Pedroni (FIAB); 4 e 5 Federica Pellicciari; 6 Sandro Benatti; 7 Anja;

**scheda 27 Villafranca-Finale Emilia:** C. Pedroni (Fiab)

Foto: C. Pedroni, tranne la 3, 4, e 6, di Massimo Grimaldi (Provincia di Modena), e la 5 da [www.aventuraitalia.it](http://www.aventuraitalia.it)

**scheda 28 Modena-Vignola:** C. Pedroni (Fiab)

Foto: da 1 a 4, 11 e 12 C. Pedroni; 5, 6, 7, 10, 13, 15, 16 U.

Rovaldi; 14 M. Martelli

**scheda 29 Solignano-Ghiare di Berceto**

Foto: Umberto Rovaldi (Fiab) tranne la 11 di M. Mazzotta

**scheda 30 Bagnolo-Correggio:** C. Pedroni (Fiab)

Foto: tutte di C. Pedroni (Fiab), eccetto la 8 di Stefano Paolini.

**scheda 31 Cancellino-Lama:** Nevio Agostini (Parco Nazionale Foreste Casentinesi); Alessandro Bottacci (Corpo Forestale), Giovanni Cardinali e Enrico Valentini (associazione FIAB di Arezzo)

Foto: 1, 2, 3 Archivio CFS Ufficio Tutela Biodiversità Pratovecchio; 4, 8 e 9 E. Valentini; 5 [www.mtbescurioni.it](http://www.mtbescurioni.it); 6, 7, 10 G. Cardinali; 11 Barto

**scheda 32 Poggibonsi-Colle Val d'Elsa:** Massimo Pagliai (associazione FIAB di Siena)

Foto: 2, 3, 4 e 10 G. Cortesi; 1 e 6 G. Senes

**scheda 33 Spoleto-Norcia:** Paolo Capocci (Società Spoletina Imprese e Trasporti)

Foto: 1 A. Moschetti; tutte di P. Capocci, eccetto la 3d i A. Marcarini

**scheda 34 Fuggi-Paliano:** Romano Puglisi (associazione FIAB di Roma Ostiainbici)

Foto: [www.ilmondodeitrenti.it](http://www.ilmondodeitrenti.it); 3, 6 e 7 A. Marcarini

**scheda 35 Paesaggi Sanniti:** Massimo Mazzone (associazione FIAB di BN)

Foto: 1, 4, 5, da 8 a 10 Massimo Mazzone; 2, 3, 6, 7 C. Pedroni (Fiab)

**scheda 36 Menfi-Porto Palo:** Giacomo Scognamiglio (associazione FIAB di Palermo) e Giampaolo Schillaci (coordinatore FIAB Sicilia)

Foto: 1, 2, 3 A. Marcarini; 4, 5, 6, 9 U. Rovaldi; 7, 8 G. Schillaci

**scheda 37 Circumetnea:** Giampaolo Schillaci (coordinatore FIAB Sicilia) e associazione FIAB di Catania

Foto: tutte le foto sono di Giampaolo Schillaci, eccetto la 4 di Giuseppe Squillaci

**scheda 38 Greenway degli Erei:** Giampaolo Schillaci (coordinatore FIAB Sicilia) e associazione FIAB di Catania

Foto: tutte di Salvatore Gozzo e Studio NOWA di Caltagirone, eccetto l'ultima, di G. Schillaci.

**scheda 39 Godrano-Ficuzza-San Carlo:** Girolamo Lombardo e Gaetano Brucoli; associazione FIAB di Palermo

Foto: 1 e 3 Aurelio Cibien (associazione FIAB di Palermo); 2 G. Brucoli e G. Lombardo; 12 Giuseppe Bonanno; tutte le altre sono di U. Rovaldi

**scheda 40 Siracusa-Targia:** Giampaolo Schillaci (coordinatore FIAB Sicilia), S. Fossi (Aretusa Bike FIAB)

Foto: 2, 5, 8, 9 G. Schillaci; 1, 7 e 10 di Salvatore Meschini

**scheda 41 Isili-Nuragus:** Andrea Olla e A. Cau (associazione FIAB di Cagliari)

Foto: A. Marcarini, eccetto la 3 di Brutola

**scheda 42 Calangianus-Monti:** Romeo Frediani e Piero Gala (Unione dei Comuni Alta Gallura)

Foto: 3 e 9 Romolo Solari (FIAB); 7 A. Marcarini; tutte le altre sono di R. Frediani e P. Gala (Unione dei Comuni Alta Gallura)

## Appendice

# Proposte di legge e buoni propositi

Giuseppe Merlin\*

La prima impressione che si ricava dalla lettura dei testi dei Disegni e Proposte di Legge che pubblichiamo nelle pagine seguenti è di positivo stupore.

In molte parti delle presentazioni e degli articoli si ritrovano concetti che stanno alla base della nascita e dell'esistenza della Fiab. Mi riferisco, in particolare, al concetto di "rete" ciclabile nazionale e locale, già realtà in molte parti d'Europa, ma ancora a livello di intenzione in Italia, salvo lodevoli eccezioni locali. Notevole è anche il salto di qualità nella definizione dell'uso della bicicletta che, da semplice oggetto di svago o poco più, assurge al rango di mezzo di trasporto a tutti gli effetti, al quale viene riconosciuta valenza sia ai fini della riduzione del traffico a motore sia ai fini turistici, con le logiche conseguenze economiche. Un bel progresso culturale che fa ben sperare.

Ma la lettura delle varie proposte di legge riserva altre piacevoli sorprese. Il legislatore prevede addirittura il trasporto gratuito delle biciclette sui treni turistici. È uno scavalco delle nostre posizioni che, viste le condizioni attuali del trasporto bici sui treni, non può che riempirci di speranza per il futuro.

Nel dettaglio, le varie proposte di Legge presentano notevoli diversità tra di loro, non solo per l'ampiezza dei testi dedicati allo specifico tema del recupero delle Ferrovie dismesse o mai entrate in funzione, ma anche per i diversi atteggiamenti espressi dai proponenti.

Si inizia dal 2006 con un Disegno di Legge, il **1170**, che ha come prima firmataria la senatrice Anna **Donati**. Vi si parla di mobilità dolce (ciclabile, pedonabile o a cavallo) e di Rete nazionale: l'impostazione è buona. Vi si parla anche, molto chiaramente, di fruizione del paesaggio e si prevede la nascita di un Osservatorio della mobilità dolce di cui farebbero parte Ministeri, Regioni e associazioni ambientaliste. Si prevede pure la creazione, da parte del Ministero dell'Ambiente, di linee guida che le Regioni dovrebbero seguire nell'approntare i loro "Programmi regionali per la mobilità dolce".

L'**emendamento** alla Legge **Finanziaria 2008** (Legge 244 del 24/12/2007), presentato alla Camera dal Gruppo dei "Verdi" (deputato **Bonelli**), chiede che i due milioni di euro stanziati per il recupero di alcuni tracciati ferroviari in disuso e per la loro trasformazione in piste ciclo-pedonali siano utilizzati prioritariamente per l'acquisto di quei tratti di ferrovie dismesse che potrebbero essere ripristinati a favore dei pendolari.

La Proposta di Legge **n. 2126**, che prende nome dall'on. **Dussin**, intitolata "Norme per lo sviluppo della mobilità ciclistica, per la promozione dell'uso della bicicletta e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili", parla dell'argomento all'art. 6, comma 1, lettera b) affermando che va rilanciato l'uso della bicicletta nel tempo libero "in particolare tramite la realizzazione di reti di percorsi ciclabili all'interno di percorsi esistenti, utilizzando sentieri forestali, margini di canali e strade ferrate in disuso". E' l'unico cenno che si fa alle ferrovie dismesse.

Più articolato il testo della proposta di legge **n. 2409**, detta **Cavallaro** e intitolata "Norme per la tutela e valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce", che si spinge a ipotizzare il recupero delle ferrovie dismesse al

\* Direttore FIAB.

fine di favorire la mobilità dolce, compresa, quindi, la mobilità ciclabile. Detto recupero è finalizzato anche a non ostacolare un eventuale ripristino dell'uso ferroviario dei tracciati.

Un'evoluzione della precedente è la Proposta di Legge **n. 2477**, che ha come prima firmataria l'on. **Motta** ed è intitolata "Disposizioni per la tutela e la valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce", firmata, tra gli altri, anche dall'on. Cavallaro. Innovativa è la proposta di recuperare anche gli annessi (stazioni, ponti, gallerie) a fini turistici. Si ribadisce come obiettivo primario il ripristino del servizio ferroviario e, nel caso in cui ciò non fosse possibile per avvenuta alienazione di parte del sedime, si prevede di recuperare il sedime residuo come pista ciclabile e si impegnano le Amministrazioni locali a creare continuità fra un tratto recuperato e l'altro. Importante è anche il richiamo all'interconnessione tra i vari sistemi di trasporto e l'intermodalità.

Ma il massimo della soddisfazione ci arriva dalla lettura della Proposta di legge **n. 2759** recante il titolo "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica", prima firmataria l'on. **Motta**. Ci troviamo sotto gli occhi un testo che sembra il programma della nostra associazione. Si parla di piano della mobilità ciclabile, di rete nazionale di almeno 15.000 chilometri e di altri concetti che la Fiab tenta di illustrare da decenni e la cui attuazione, come dimostrano gli esempi degli Stati europei più evoluti, è indispensabile per poter dire di aver favorito l'uso della bicicletta. L'articolo 6, infine, parla anche di recupero delle ferrovie dismesse, con obbligo per le Regioni di individuarne l'elenco e di recuperarle prioritariamente ai fini della mobilità ciclopedonale. Nello stesso articolo si lascia aperta la porta anche per il recupero delle ferrovie come ferrovie, cosa per niente ovvia e che a noi, amanti dell'intermodalità bici+treno, non dispiace affatto.

Di intermodalità, invece, non si parla nella Proposta di Legge **n. 3950** del 2010, che ha come primo firmatario l'on. **Dozzo**. La proposta tende a far sbloccare i fondi, stanziati dalla legge 24 dicembre 2007 n. 244 (legge finanziaria 2008) e destinati al recupero di ferrovie dismesse per la mobilità ciclabile. I firmatari chiedono di finanziare prioritariamente il recupero di 12 ex ferrovie e si soffermano, in particolare, sul grande valore cicloturistico che avrebbe la ex ferrovia Treviso-Ostiglia.

Si tratta, ricordiamolo bene, di Proposte di Legge. La strada perché diventino leggi è lunga e in salita. Bisognerà pedalare con grande impegno.

Con questa pubblicazione, la Fiab si propone di dare una mano importante a quanti, Parlamentari e Amministratori locali, credono veramente nello sviluppo della ciclabilità in Italia e, più in generale, nella necessità di sviluppare, in tempi ragionevolmente brevi, una rete importante di percorsi di mobilità dolce.



## Disegno di Legge n. 1170 del 15 novembre 2006 (Donati) - XV Legislatura

### Norme per la tutela e valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce

Disegno di Legge d'iniziativa dei senatori

Donati, Palermi, Bulgarelli, Cossutta, De Petris, Pecoraro Scanio, Pellegatta, Ripamonti, Rossi Fernando Silvestri e Tibaldi

Onorevoli Senatori. – Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria minore – le cosiddette «ferrovie secondarie o economiche», quelle che la motorizzazione su gomma ha reso meno convenienti sotto il profilo economico, o i tronchi di altre linee sostituiti con la costruzione di «direzionali» o «varianti» – apre nuove prospettive per una loro diversa utilizzazione sotto forma di percorsi di tipo ecologico (a piedi, in bicicletta, a cavallo). Tale nuova scelta rinnova la storica funzione di «collegamento» tra luoghi, parti di territorio e la memoria della vecchia infrastruttura come elemento del patrimonio culturale locale. L'idea di utilizzare questi «corridoi» di collegamento «già pronti» per una nuova forma di «mobilità», che possiamo definire «dolce», è invitante perché non si può immaginare di realizzare un percorso «verde» (ciclabile, pedonabile o percorribile a cavallo) là dove manca un itinerario che svolge, o che ha svolto nel passato, una funzione di comunicazione o là dove i costi per una infrastruttura da realizzare ex-novo risultano molto elevati.

A questo primo nucleo di rete di percorsi ecologici, con le stesse prospettive di riutilizzo e valorizzazione si potranno aggiungere i sentieri e i percorsi pedonali e mulattieri, non soltanto montani, aventi particolare rilevanza storica per forma, struttura e memoria; alcuni tronchi di strade carrozzabili del XIX e XX secolo che, attualmente sostituiti da nuovi e più moderni collegamenti, mantengono una rilevante vocazione turistica e un valore tecnico-ingegneristico.

L'insieme di questi percorsi potrà costituire nel nostro Paese un primo nucleo di Rete della mobilità dolce, quale infrastruttura per le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa e turistica, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale. Alcune esperienze già in corso di questo tipo nel nostro paese, hanno avuto un grande successo e confermano l'interesse dei cittadini e delle cittadine per fruire con più lentezza e a piacere il proprio tempo libero, scoprendo paesaggi e percorsi del nostro patrimonio ambientale, culturale e storico.

Va ricordato che in altri Paesi europei tali operazioni di recupero hanno già ottenuto lusinghieri risultati sia come razionale (ri)utilizzo delle risorse territoriali sia come nuove e concrete voci di sviluppo del turismo e del tempo libero: il progetto spagnolo delle «Vias Verdes» che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1000 km di ferrovie dismesse; quello inglese della National Cycle Network (NCN) rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, alternativa alla rete stradale ordinaria. Anche l'associazione americana Rail to Trail ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di ex-ferrovie negli Stati Uniti d'America.

Va inoltre rilevato che il recupero di tali infrastrutture dismesse favorisce anche una corretta gestione del territorio, sottraendole al degrado e all'abbandono. Inoltre sposterebbe una quota sempre più crescente di utenti, dalla sede stradale promiscua con gli autoveicoli e con il traffico pesante, a percorsi separati e protetti, con evidente vantaggio della sicurezza stradale. Va infine detto che tali percorsi, specie quelli ferroviari, di moderata pendenza e di completa separazione dalla viabilità ordinaria, possono essere ottime palestre di esercizio per bambini, disabili e anziani altrimenti privi di strutture dove svolgere l'indispensabile esercizio di movimento salutare quotidiano. Inoltre il tracciato stesso delle linee diventa spesso un ideale itinerario nel paesaggio, con tutte le sue positive valenze di fruizione estetica dei luoghi. Infine la memoria di una vecchia ferrovia è spesso legata alla vita sociale di una piccola comunità, alla sua storia e alle sue vicende economiche. Il mantenere in vita, anche sotto una forma in parte differente questo patrimonio, è operazione culturale corretta e formativa.

Si rammenti anche che l'uso preferenziale delle ex-ferrovie come piste ciclabili è peraltro già contemplato dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366 sulla mobilità ciclabile.

Ma non bisogna dimenticare che, specie parlando di ferrovie, si potrebbe ipotizzare anche la riattivazione del servizio in quanto con la trasformazione del tracciato ferroviario si salvaguarda il corridoio di collegamento, che potrà essere ripristinato.

La proposta di legge si prefigge, dunque, i seguenti obiettivi:

- la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso;
- la realizzazione di una rete nazionale della mobilità «dolce» che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone.

L'attuazione della legge al fine di garantire gli obiettivi di cui sopra avviene attraverso:

- la rete nazionale della mobilità dolce quale strumento quadro di pianificazione a livello nazionale;
- la facoltà alle regioni di predisporre un programma regionale della mobilità dolce quale strumento attuativo della rete nazionale e di articolazione alla scala regionale del programma nazionale;
- le linee guida della mobilità dolce elaborate a livello nazionale quale elemento per gli indirizzi tecnici e amministrativi nella realizzazione della rete della mobilità dolce;
- l'istituzione di un Osservatorio sulla mobilità dolce presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con funzioni di supporto tecnico, scientifico e di vigilanza sull'attuazione della presente legge.

La gestione della rete potrà essere affidata a soggetti senza fini di lucro, mentre la proprietà dei beni che costituiscono la rete rimangono in capo al patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantire l'integrità e a consentirne l'uso.

All'onere derivante dal presente disegno di legge, nel limite massimo di euro 1.000.000 per ciascun anno del triennio 2007-2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte capitale «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1

(Finalità della legge)

1. Le finalità della presente legge sono la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso, nonché la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce, così come definita dall'articolo 2, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone.

### ART. 2

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «Mobilità dolce»: le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai diversamente abili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale e costituite da infrastrutture quali percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre, altre tipologie di utilizzi sostenibili;

b) «Ferrovie in disuso»: tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o sui quali sia stata disposta la sospensione o cessazione del servizio in qualsiasi forma di proprietà o gestione. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria;

c) «Rete nazionale della mobilità dolce»: sistema di percorsi di cui al comma 1, lettera a) del presente articolo che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e ne realizzano gli obiettivi. La rete nazionale della mobilità dolce può essere realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo delle seguenti infrastrutture: ferrovie in disuso, strade rurali o percorsi pedonali e mulattieri di rilevante interesse storico, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura e montagna e altre infrastrutture lineari, quali tronchi stradali carrozzabili dismessi o in abbandono;

d) «Programma regionale della mobilità dolce»: strumento attuativo della rete nazionale della mobilità dolce, di competenza delle singole regioni, che ne recepisce le indicazioni e ne individua le articolazioni regionali definendo le opere;

e) «Linee guida della mobilità dolce»: indirizzi tecnici e amministrativi per la realizzazione di quanto previsto alle lettere c) e d), in particolare al fine di individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nel programma e le modalità per il recupero e il riutilizzo delle infrastrutture territoriali di cui alla precedente lettera c) o diversamente utilizzate, salvaguardando la possibilità della loro riconversione all'uso originario, la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti, la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria e l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

2. Le linee guida della mobilità dolce definiscono inoltre gli aspetti finanziari con particolare riferimento: ai contributi dei ministeri competenti, alle modalità per la ripartizione dei fondi necessari, alle modalità per il ricorso al partenariato pubblico privato e all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o gestione a soggetti senza fine di lucro.

3. All'attuazione di quanto previsto al comma 2 in caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private, lasciti ed erogazioni liberali, finalizzati alla realizzazione della rete nazionale di mobilità dolce.

### ART. 3

(Attuazione della legge)

1. Entro 12 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con il Ministro delle infrastrutture, con il Ministro dei trasporti, con il Ministro per i beni culturali e le attività culturali, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, elabora la rete nazionale di mobilità dolce e le linee guida della mobilità dolce.

2. Entro 18 mesi dall'entrata in vigore della presente legge le regioni, sulla base della rete nazionale della mobilità dolce e delle linee guida della mobilità dolce, elaborano il programma regionale della mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e programmazione territoriale. Le regioni provvedono al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nel predetto programma promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

3. Con decreto del Ministro dei trasporti, da emanare entro 6 mesi dall'entrata in vigore della presente legge, sono individuati gli elenchi delle linee ferroviarie in disuso e delle pertinenze di cui alla lettera b), comma 1, articolo 2, comprensivo dello stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. Il predetto elenco è aggiornato dal Ministero dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno solare tenendo in considerazione le segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate. Di tali elenchi si avvalgono il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni per quanto previsto al comma 1 e 2 del presente articolo. Entro sessanta giorni dall'approvazione degli strumenti di cui alle lettere c) e d) del comma 1 dell'articolo 2 da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate, il Ministero dei trasporti, di concerto con i Ministeri e gli enti competenti conclude le procedure di dismissione dei tracciati di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b) ricompresi negli strumenti citati all'articolo 2. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso, di cui all'articolo 2, comma 1, lettera b), e incluse nell'elenco di cui al

presente comma rimane nel patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso, previa stipula di un accordo non oneroso, per le finalità della presente legge, con l'approvazione degli strumenti previsti alle lettere c) e d) dell'articolo 2, comma 1.

4. Le destinazioni previste per gli ex-tracciati ferroviari, di cui al presente articolo, non pregiudicano l'eventuale ripristino del servizio ferroviario per persone e merci. Il Ministro dei trasporti, le regioni e gli enti locali, ognuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, tenuto conto dei parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio. Qualora esistano le condizioni favorevoli, il Ministro delle infrastrutture adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario dandone comunicazione all'Osservatorio, di cui all'articolo 4.

5. Le aree individuate all'elenco di cui al comma 3 possono essere vincolate ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

#### ART. 4

(Attuazione della rete della modalità dolce)

1. Il Ministero dell'ambiente e per la tutela del territorio e del mare promuove e coordina altresì le iniziative e gli accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture, il Ministro dei trasporti, il Ministro per i beni culturali e le attività culturali, è istituito, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio sulla mobilità dolce, di seguito definito Osservatorio. Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento sono stabiliti nel medesimo decreto.

3. L'Osservatorio, presieduto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è composto dai Ministri di cui al comma 2, dai rappresentanti della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, dai rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, nonché dai rappresentanti altre associazioni che per natura e statuto siano affini agli obiettivi della presente legge.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

a) fornisce il supporto scientifico e tecnico per la redazione della rete nazionale della mobilità dolce e per la redazione delle linee guida della mobilità dolce e delle linee guida;

b) esprime parere per l'approvazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettera c) e d);

c) collabora alla individuazione dei tronchi di ferrovie in disuso, di cui all'elenco previsto dall'articolo 3, comma 3, da inserire nella rete nazionale della mobilità dolce e nel programma regionale della mobilità dolce e in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture si sostituisce allo stesso nell'individuazione dei tronchi dismessi;

d) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità dolce nell'opinione pubblica e nelle associazioni;

e) vigila sull'attuazione della presente legge.

#### ART. 5

(Regioni a statuto speciale)

1. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e Bolzano provvedono ai sensi degli statuti di autonomia delle relative norme di attuazione.

#### ART. 6

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dal presente disegno di legge, nel limite massimo di euro 1.000.000 per ciascun anno del triennio 2007-2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2007-2009, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte capitale «Fondo speciale» utilizzando parzialmente l'accantonamento relativo al ministero dell'economia e delle finanze.

## Emendamento alla Legge Finanziaria 2008 (Legge 244 del 24/12/2007)

Con un emendamento alla Legge Finanziaria dello Stato, presentato alla Camera dal Gruppo dei 'Verdi' (deputato Bonelli), sono stati stanziati 2 milioni di euro per il recupero di alcuni tracciati ferroviari in disuso e per la loro trasformazione in piste ciclo-pedonali.

LEGGE FINANZIARIA 2008  
(Legge 24 Dicembre 2007, n. 244)

ART. 2

[...]

**342.** È istituito presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un fondo di 2 milioni di euro per l'anno 2008, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero delle ferrovie dismesse.

**343.** Per l'attuazione del programma di cui al comma 342, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro dei trasporti, individua criteri e modalità per la realizzazione di una rete di percorsi ferroviari dismessi da destinare a itinerari ciclo-turistici e avvia progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse di cui alla tabella 4 annessa alla presente legge.

Regione	Tratta ferroviaria
Lombardia	Voghera-Varzi
Liguria	Ospedaletti-Sanremo
Emilia-Romagna	Rimini-Novafeltria
Veneto	Treviso-Ostiglia
Marche	Fermo-Amandola
Umbria	Spoletto-Norcia
Lazio	Roma-Paliano-Fiuggi
Lazio	Capranica-Civitavecchia
Puglia	Gioia del Colle-Palagiano
Calabria	Lagonegro-Castrovillari
Sicilia	Valle dell'Anapo
Sardegna	San Gavino-Montevecchio

Ordine del giorno.

La Camera

premessi che:

il disegno di legge in esame prevede incentivi e risorse finanziarie per la promozione e il sostegno dello sviluppo del trasporto pubblico locale, con attenzione al riequilibrio modale degli spostamenti quotidiani in favore del trasporto pubblico locale e in particolare per soddisfare la domanda di mobilità pubblica conseguente al fenomeno del pendolarismo; sempre nell'ambito delle politiche per la mobilità sostenibile, la finanziaria in via di approvazione, prevede l'istituzione di un fondo per avviare un programma di valorizzazione e di recupero delle linee ferroviarie dismesse, da destinare a itinerari ciclo-turistici e la loro conversione a uso ciclabile, individuando le tratte interessate dalla suddetta valorizzazione; la possibile trasformazione di un sedime ferroviario dismesso in pista ciclo-pedonale non pregiudica, in nessun modo, un successivo, potenziale ripristino del servizio ferroviario, ma anzi consente una più efficace conservazione del tracciato, difendendolo da situazioni di degrado e di abbandono, da abusi e da indebite occupazioni, rendendo inevitabilmente più agevole il recupero dell'originaria destinazione;

impegna il Governo:

a valutare attentamente la specifica situazione di ogni singola tratta, provvedendo all'immediato recupero delle linee dismesse per la realizzazione degli itinerari ciclo-turistici quando non vi sia alcuna possibilità di ripristino del servizio ferroviario, e ad effettuare un'analisi dei costi-benefici relativamente alle tratte che potrebbero essere restituite all'uso ferroviario, tenendo conto degli eventuali tempi di realizzazione; da valutare gli effetti applicativi delle disposizioni richiamate, al fine di adottare ulteriori iniziative normative volte a rivedere l'elenco delle tratte ferroviarie, modificandolo od integrandolo, sulla base delle considerazioni anzidette 9/3256/334.

Francescato, Bonelli, Zanella.

## Proposta di Legge n. 2126 del 29 gennaio 2009 (Dussin)

Norme per lo sviluppo della mobilità ciclistica, per la promozione dell'uso della bicicletta e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili

Proposta di Legge d'iniziativa dei deputati

Guido Dussin, Alessandri, Allasia, Bitonci, Bragantini, Brigandì, Callegari, Chiappori, Comaroli, Consiglio, Crosio, Dal Lago, Luciano Dussin, Fedriga, Fogliato, Follegot, Forcolin, Fugatti, Gidoni, Goisis, Grimoldi, Lanzarin, Maccanti, Nicola Molteni, Montagnoli, Munerato, Negro, Paolini, Pastore, Pini, Polledri, Rainieri, Rondini, Salvini, Simonetti, Togni, Torazzi, Vanalli, Volpi

Onorevoli colleghi! La tutela dell'ambiente in generale e di quello urbano in particolare, insieme alla protezione della salute e del benessere delle persone, sono principi fondamentali del diritto comunitario e nazionale.

In ambito urbano, l'Unione europea ha reso obbligatoria l'indicazione delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) delle automobili private e intende introdurre un quadro fiscale omogeneo che favorisca una maggiore riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Il traffico nelle zone urbane e gli ingorghi contribuiscono ad aumentare il consumo di carburante (il consumo medio praticamente raddoppia in ambiente urbano).

In materia di qualità dell'aria ambiente e di salute, l'Unione europea ha già adottato direttive sulle emissioni di diverse sostanze inquinanti, in particolare a seguito del programma di ricerca «Auto Oil», realizzato in cooperazione con i produttori di automobili e con l'industria petrolifera. L'Unione europea ha anche adottato diverse direttive in materia di tutela dell'ambiente urbano: l'ultima è la direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, che impone che in una zona in cui è concentrata una popolazione superiore a 250.000 abitanti o, allorché la popolazione è pari o inferiore a 250.000 abitanti, con una densità di popolazione per chilometro quadrato definita dagli Stati membri, vi sia l'obbligo di informare la popolazione sulla qualità dell'aria ambiente e di adottare piani di miglioramento che riguardano le sostanze inquinanti previste dalla medesima direttiva. Le autorità competenti sono anche abilitate a stabilire misure di sospensione del traffico in caso di superamento dei valori soglia.

Le diverse misure finora adottate riguardano unicamente l'inquinamento atmosferico ma si prevede un rafforzamento delle normative sull'inquinamento acustico. Il rumore nuoce alla salute mentale e fisica in quanto provoca disturbi del sonno. Il traffico automobilistico è la principale fonte di rumore in città. In tale contesto diventa indispensabile l'adozione di misure favorevoli a un ritorno a sistemi di mobilità urbani ed extraurbani più virtuosi, tra cui il sistema della bicicletta quale modo positivo di mobilità cittadina.

I promotori della legge relativa alla tutela della qualità dell'aria adottata nel 1996 in Francia non si sono sbagliati: affermando il diritto a un'aria di qualità, hanno imposto la promozione della bicicletta come elemento dei piani del traffico urbano. Nei centri delle città rimodellati in funzione dei pedoni, i ciclisti spesso trovano naturalmente il loro posto. Dove l'automobile non è più invadente, trova spazio la bicicletta. Ma nei casi nei quali bisogna decidere tra lo spazio destinato al traffico automobilistico e quello destinato alle biciclette, le scelte sono talvolta ardue. Bisogna sottolineare che anche tra gli automobilisti pochi considerano l'automobile come un modo di trasporto prioritario. Molto spesso gli stessi automobilisti sono sensibili alle argomentazioni di sicurezza e di qualità della vita. Bisogna investire in una buona informazione del pubblico. Gran parte del successo e dell'accettabilità di una politica innovatrice degli spostamenti dipendono dalla strategia di comunicazione.

La realizzazione di infrastrutture per la promozione della bicicletta non solleva necessariamente una massa di dilemmi insolubili circa la ripartizione dello spazio. A prescindere dalla realizzazione di itinerari ciclabili segnalati su strade dove il traffico automobilistico di transito è ridotto o è stato limitato, alcuni interventi realizzati in punti chiave possono contribuire fortemente a migliorare la sicurezza dei ciclisti:

- 1) qualità dei rivestimenti (riduzione dei rischi di caduta o di brusca deviazione: il ciclista si concentra maggiormente sul traffico);
- 2) incroci ben visibili (meno conflitti);
- 3) modifica della sincronizzazione dei semafori (meno conflitti);
- 4) maggiore ricorso alle rotonde (meno conflitti e meno perdite di tempo per i ciclisti);
- 5) corsie riservate ai ciclisti.

In ogni caso, qualora si decidesse di favorire lo sviluppo della mobilità in bicicletta, soltanto uno studio sulla rete degli itinerari ciclabili realizzati permetterebbe di fare il bilancio della situazione, di stabilire i punti critici e di agire in maniera mirata ed efficace. Per la realizzazione degli itinerari ciclabili vige un imperativo: gli itinerari devono essere al tempo stesso coerenti, diretti e gradevoli e gli interventi realizzati su tali itinerari devono garantire al tempo stesso la sicurezza e la comodità. I ciclisti potenziali sono numerosi perché a quasi tutti piace andare in bicicletta in presenza di un minimo di condizioni favorevoli. L'abitudine di «pensare alla bicicletta» si è persa e bisogna quindi suggerire e ricordare che la bicicletta può essere un modo efficace e piacevole di spostarsi quotidianamente. Per far «pensare alla bicicletta» occorre mostrare i cambiamenti che l'uso della stessa bicicletta apporta alla vita di ognuno.

Un settore ancora completamente da valorizzare e potenzialmente interessante è quello del cicloturismo. La scoperta e la fruizione alternativa alle forme convenzionali delle risorse rurali e culturali del nostro territorio possono rappresentare una formula molto importante di ulteriore sviluppo economico delle molteplici e variegata aree naturali del Paese. In tale ambito una politica regionale che valorizzi il cicloturismo è un percorso da sostenere e da incentivare al pari delle altre politiche attivate in campo turistico.

Le componenti di una politica in favore dell'uso della bicicletta e le loro interazioni sono molteplici. Il ritorno all'uso della bicicletta si svolgerà meglio se la politica degli spostamenti mirerà a favorire una mobilità equilibrata, favorevole all'ambiente e al

tempo stesso ai negozi, ai pedoni e ai trasporti pubblici, nonché un'atmosfera urbana distesa in un quadro urbano conviviale dove l'automobile ha il suo giusto posto. L'attuazione di una politica favorevole all'uso della bicicletta implicherà dunque la collaborazione tra molti settori dell'amministrazione (urbanistica, lavori pubblici, trasporti pubblici, insegnamento, polizia) e, idealmente, la collaborazione del settore privato (commercianti, imprese, ciclisti).

In una situazione ideale, il potere politico-istituzionale dovrebbe decidere di attuare una politica favorevole all'uso della bicicletta, di riservare una quota di bilancio per il finanziamento di tale politica, di formare il personale per realizzare azioni concrete e di prevedere i criteri di scelta favorevoli all'uso della bicicletta a tutti i livelli gestionali. Tuttavia, l'impossibilità, nell'immediato, di raggiungere un accordo politico o di riservare quote di bilancio o di formare il personale non impedisce comunque di tener conto in modo più adeguato della presenza dei ciclisti sulle strade del nostro Paese. A seconda delle sue caratteristiche e delle sue possibilità, ogni città dovrebbe, a tale fine, indicare la sua priorità e i mezzi di azione specifici relativi al proprio piano della mobilità. Realizzare interventi solo apparentemente efficaci può avere conseguenze negative se tali interventi non tengono in dovuto conto il piano generale della mobilità che l'amministrazione interessata ha deliberato. È invece preferibile ispirarsi con prudenza a esempi conosciuti e, tenendo presenti alcune costanti di una politica ciclistica chiara, fare appello all'immaginazione, alle risorse locali e alla sperimentazione prudente. Il pubblico potenzialmente interessato al ritorno all'uso della bicicletta è la popolazione giovanile. Circa il 50 per cento degli studenti dichiara che il suo mezzo di trasporto preferito per recarsi a scuola è la bicicletta.

Pertanto, scegliendo le scuole come destinazioni finali di itinerari ciclabili o di sistemazioni ciclabili e grazie alla predisposizione di idonee misure complementari (ad esempio, garantire la sicurezza delle biciclette quando sono lasciate nel parcheggio) e di informazione dei genitori e degli organi scolastici, è possibile realizzare interventi che daranno immediatamente buoni risultati. Il ricorso alla bicicletta è, inoltre, un'ottima maniera per indurre i giovani a fare ogni giorno attività fisica. Diversi studi hanno dimostrato, infatti, che l'abitudine di svolgere attività fisica si acquisisce essenzialmente durante il periodo dell'obbligo scolastico.

Per realizzare una politica efficace in favore dell'uso della bicicletta, bisogna pensare in termini di «rete». Occorre, cioè, studiare una rete di percorsi ciclabili destinata in via prioritaria dai ciclisti principianti (le cosiddette «tartarughe») ma utilizzabile anche da parte dei ciclisti esperti (le cosiddette «lepri»). I risultati di un tale studio potrebbero condurre molto più lontano di un approccio strettamente pragmatico e specifico e l'adozione di un piano adeguato potrebbe moltiplicare l'efficacia di ogni intervento in favore dell'uso della bicicletta. L'adozione di un piano accuratamente stabilito potrebbe, inoltre, condurre a esaminare le scelte più efficaci, quali la possibilità di vietare il traffico automobilistico in alcune strade, di creare idonei circuiti per la circolazione o di confrontare diverse opzioni per eliminare gli ostacoli alla mobilità in bicicletta. La rete di percorsi ciclabili può prevedere scorciatoie, o anche piccole deviazioni, inaccessibili ai veicoli pesanti. In città è sempre possibile individuare le situazioni che consentono di eliminare gli ostacoli alla circolazione ciclistica: passerelle e strade pedonali, stradine divisorie tra le case, sentieri nei parchi, pontoni, parcheggi e strade a fondo cieco, strade a senso unico, strade di alaggio, scalette da equipaggiare con rampe eccetera. L'informazione e le relazioni pubbliche possono favorire il successo di una politica diretta alla ciclabilità. Se non è sempre possibile prevedere grandi campagne di informazione e di miglioramento dell'immagine dei ciclisti è comunque necessario informare il pubblico su tutte le misure e le sistemazioni adottate in favore degli spostamenti in bicicletta. L'effetto di un'adeguata informazione sull'esistenza di una rete di percorsi ciclabili è doppio: aumenta la possibilità di uso della stessa rete, rendendola anche redditizia, e contribuisce a rafforzare l'immagine positiva della bicicletta, oggetto di attenzione e di promozione della politica delle amministrazioni locali. Anche una carta per ciclisti da pubblicare annualmente per illustrare gli itinerari ciclabili esistenti e, tra questi, quelli più interessanti nonché per informare sui nuovi interventi in materia di mobilità ciclistica può favorire la promozione dell'uso della bicicletta.

In particolare, una carta ciclistica riunisce molti vantaggi:

- 1) è uno strumento di immediata utilità pratica;
- 2) esistono buone probabilità che sia conservata fino all'edizione successiva, a differenza dei semplici volantini;
- 3) sul retro della carta possono essere riportati altri avvisi e informazioni;
- 4) può servire da strumento didattico nelle scuole;
- 5) può riportare anche la rete di trasporti pubblici, avendo, così, un doppio uso.

Anche il settore privato può contribuire a una politica in favore dell'uso della bicicletta. Ad esempio, l'obbligo per le imprese di dotarsi di un piano di mobilità per il loro personale è un mezzo per indurle a promuovere tra i loro dipendenti l'uso della bicicletta. Alcuni datori di lavoro di altri Stati membri dell'Unione europea già si avvalgono di vari strumenti per incoraggiare i loro dipendenti ciclisti (indennizzi al chilometro, agevolazioni nell'acquisto di una bicicletta, docce e spogliatoi, bibite gratuite, tombole con premi speciali per i ciclisti eccetera). Da sottolineare, inoltre, è il vantaggio economico che l'uso della bicicletta rappresenta per le imprese: i risparmi realizzati sui parcheggi per automobili sono considerevoli. La riduzione dell'assenteismo (migliore salute, migliore stato psicologico) rappresenta a sua volta un fattore non trascurabile. La presente proposta di legge, in considerazione di quanto esposto, mira, pertanto, a introdurre nel nostro ordinamento delle nuove norme, sia di principio, sia per l'attuazione di specifiche azioni e misure, dirette a favorire un approccio organico all'uso della bicicletta e a far nascere e sviluppare una convinta cultura della mobilità ciclistica.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. I

#### (Principi e finalità)

1. Lo Stato, le regioni, gli enti locali e le altre istituzioni allo scopo interessate, ciascuno secondo le proprie competenze e funzioni, anche ai fini della tutela ambientale e della lotta all'inquinamento acustico e atmosferico, in particolare nelle città, nonché della promozione di stili di vita attivi e salutari, attuano politiche dirette a rafforzare, sviluppare, promuovere e sostenere la mobilità ciclistica e, in generale, l'uso della bicicletta.

## ART. 2

### (Fondo nazionale per la mobilità ciclistica)

1. È istituito, presso la Presidenza del Consiglio dei ministri, il Fondo nazionale per la mobilità ciclistica, di seguito denominato «Fondo», finalizzato alla realizzazione di interventi a livello nazionale, regionale e locale per favorire e per sostenere la promozione della mobilità in bicicletta e, in generale, l'uso della bicicletta per gli spostamenti e per il tempo libero.

2. Le risorse assegnate annualmente al Fondo sono ripartite per il 30 per cento in favore dello Stato e per il 70 per cento tra le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano dal Ministro dell'economia e delle finanze, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, proporzionalmente alle richieste di finanziamento relative alle azioni e alle misure effettivamente approvate da ciascuna regione e provincia autonoma e anche in rapporto alla quota di risorse messe a disposizione dalle singole regioni e province autonome dando priorità alle operazioni che fanno ricorso alla disciplina della finanza di progetto quale strumento che consente il finanziamento delle opere di pubblica utilità in materia di servizi e di strutture rivolti alla mobilità ciclistica limitando l'apporto di fondi pubblici e permettendo il conseguimento di maggiori livelli di efficienza con il coinvolgimento del privato nella fase di realizzazione e di gestione di tali opere.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, sono stabilite le modalità per il riparto delle risorse assegnate al Fondo, in conformità a quanto disposto dal comma 2 del presente articolo.

4. Per gli anni 2009, 2010 e 2011, la dotazione del Fondo è determinata in 300 milioni di euro annui. A decorrere dall'anno 2012, al finanziamento del Fondo si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera f), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

## ART. 3

### (Finalità dei progetti di rilevanza non statale)

1. Sono ammessi al finanziamento della quota del 70 per cento del Fondo di cui all'articolo 2, comma 2, i progetti delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano che perseguono le seguenti finalità:

- a) predisposizione di misure generali e di misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta;
- b) realizzazione di azioni di innovazione e di sperimentazione in favore dello sviluppo della ciclabilità e della diffusione dell'uso della bicicletta;
- c) realizzazione di servizi rivolti alle persone che utilizzano la bicicletta;
- d) realizzazione di azioni per il sostegno economico e per l'attivazione di appositi servizi in favore delle persone che utilizzano la bicicletta per i loro spostamenti lavorativi;
- e) istituzione da parte degli enti locali interessati di autorità locali per la mobilità ciclistica, responsabili delle politiche dirette alla promozione e allo sviluppo dell'uso della bicicletta e con compiti di coordinamento e di impulso, nonché di consultazione vincolante in materia di mobilità in caso di predisposizione o di adozione di programmi, di progetti e di altri provvedimenti relativi ai trasporti e alla mobilità da parte degli altri soggetti istituzionali competenti;
- f) realizzazione di reti di percorsi ciclabili di dimensione regionale o provinciale e, se opportuno, comunale, ai fini della realizzazione della rete nazionale di cui all'articolo 10.

## ART. 4

### (Misure generali e misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera a), possono essere perseguite, in particolare, attraverso:

- a) misure generali in favore dell'uso della bicicletta:
  1. riduzione della velocità del traffico automobilistico;
  2. miglioramento dei rivestimenti stradali;
  3. miglioramento dell'illuminazione stradale;
  4. previsione di nuovi tratti di strada a senso unico;
- b) misure generali che tengano conto dell'uso della bicicletta:
  1. rinnovo della segnaletica orizzontale, in particolare prevedendo l'allargamento della corsia di destra, o la creazione di una corsia riservata ai ciclisti;
  2. sistemazione e sostituzione dei semafori con semafori speciali per ciclisti;
  3. modifica della viabilità, in particolare tramite interventi sugli incroci, sui rivestimenti, sulla larghezza delle strade e delle corsie di traffico;
  4. previsione di corsie separate per gli autobus e per le biciclette;
  5. previsione di tratti di strada a senso unico per permettere il passaggio in bicicletta nonché per evitare salite e deviazioni;
  6. revisione dei piani di traffico nei centri storici delle città agevolando l'accesso delle biciclette;
  7. previsione di tratti di strada adibiti alla mobilità ciclistica nelle zone pedonali;
- c) misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta che non richiedono una pianificazione:
  1. realizzazione di parcheggi con rastrelliere, in particolare nei pressi di stazioni, di fermate dei mezzi di trasporto pubblico, di scuole, di vie commerciali e di centri culturali;
  2. modifica della segnaletica orizzontale prevedendo corsie riservate ai ciclisti e corsie di destra allargate;
  3. indicazione delle corsie di ingresso e delle corsie allargate presso gli incroci affollati;
  4. riapertura di tratti di strada a senso unico in favore dei ciclisti;
  5. modifica dei semafori;
- d) misure specifiche in favore dell'uso della bicicletta che richiedono una pianificazione:

1. realizzazione di una rete di percorsi ciclabili;
2. costruzione di percorsi ciclabili;
3. realizzazione di scorciatoie;
4. realizzazione di corsia a controsenso di marcia per ciclisti in strade secondarie o principali a senso unico;
5. modifica di incroci pericolosi.

#### ART. 5

(Innovazione e sperimentazione in favore dello sviluppo della ciclabilità e della diffusione dell'uso della bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera b), possono essere perseguite, in particolare, attraverso:
  - a) la previsione di sistemi di biglietteria che facilitano l'interscambio dei mezzi di trasporto pubblico e che permettono un uso agevolato degli stessi, promuovendo l'uso combinato di vettori di diverso tipo;
  - b) la previsione di spazi specifici e gratuiti per il deposito delle biciclette sui treni;
  - c) la realizzazione di percorsi ciclabili che permettono l'accesso nei centri storici delle città da parte dei ciclisti che utilizzano la bicicletta per fini turistici;
  - d) l'attivazione di misure dirette allo sviluppo del cicloturismo.

#### ART. 6

(Servizi rivolti alle persone che utilizzano la bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera c), possono essere perseguite, in particolare, attraverso il sostegno e lo sviluppo di servizi volti a promuovere e a valorizzare la partecipazione delle istituzioni pubbliche, nonché delle imprese private, a politiche di sostegno all'uso della bicicletta, in particolare tramite:
  - a) la dotazione da parte delle città di un bilancio specifico per promuovere l'uso della bicicletta e per realizzare reti di percorsi ciclabili, allo scopo destinando almeno 5 euro per abitante e per una durata compresa tra i cinque e i sette anni. La partecipazione del Fondo è ammessa fino al 50 per cento della dotazione del fondo istituito dalle città ai sensi della presente lettera;
  - b) la promozione di azioni per rilanciare l'uso della bicicletta nel tempo libero, in particolare tramite la realizzazione di reti di percorsi ciclabili all'interno di percorsi esistenti, utilizzando sentieri forestali, margini di canali e strade ferrate in disuso;
  - c) la realizzazione di percorsi ciclabili lungo i tratti stradali che conducono a scuole, prevedendo apposite campagne di informazione, rivolte agli studenti e ai loro genitori nonché agli organi scolastici, su un uso sicuro della bicicletta.

#### ART. 7

(Azioni per la promozione di misure e di servizi in favore dell'uso della bicicletta)

1. Le finalità dei progetti di cui all'articolo 3, comma 1, lettera d), possono essere perseguite, in particolare, attraverso:
  - a) interventi che facilitano l'uso del tempo e degli spazi urbani e naturali, che rimuovono gli ostacoli nella mobilità e che ampliano la fruizione di beni e di servizi ambientali, culturali, sociali e sportivi;
  - b) realizzazione di servizi tecnici e di assistenza meccanica per i ciclisti, nonché di strutture integrate per l'assistenza alle biciclette e per i servizi diretti all'ospitalità dei ciclisti;
  - c) misure orientate alla promozione della conoscenza dei benefici ambientali e del miglioramento dello stato di salute delle persone che utilizzano la bicicletta anche al fine della prevenzione delle malattie connesse alla sedentarietà e alle abitudini alimentari non corrette;
  - d) misure volte a promuovere l'uso della bicicletta da parte dei ragazzi e, in particolare, degli studenti;
  - e) azioni volte a promuovere e a gestire la domanda di mobilità ciclistica mediante:
    - 1) apposite campagne, generali o mirate a particolari settori dell'utenza, per la promozione dell'uso della bicicletta;
    - 2) progetti volti a incentivare l'uso della bicicletta per recarsi sul luogo di lavoro predisposti dai responsabili aziendali della mobilità;
    - 3) progetti volti a incentivare l'uso della bicicletta per recarsi a scuola, assicurando un uso e un deposito sicuri delle stesse biciclette.

#### ART. 8

(Misure statali dirette al rinnovamento del parco ciclistico)

1. Nell'ambito delle politiche di rilevanza statale dirette al settore della mobilità e a valere, per una cifra pari a 20 milioni di euro, sulla quota del 30 per cento della dotazione del fondo riservata allo Stato, a decorrere dall'anno 2009 e per la durata di un anno, alle persone fisiche e giuridiche che acquistano in Italia una o più biciclette nuove di fabbrica, dismettendo quelle acquistate da più di dieci anni e di cui sono proprietarie, è riconosciuto un contributo statale pari al 20 per cento del prezzo pagato al venditore per il loro acquisto, a condizione che dal venditore sia praticato uno sconto sul medesimo prezzo almeno pari alla misura del contributo. Il contributo è corrisposto dal venditore mediante compensazione con il prezzo di acquisto. Per la verifica del periodo decennale di cui al periodo precedente fanno fede le relative documentazioni fiscali o, in mancanza, le pertinenti dichiarazioni sostitutive di atto notorio a cura del proprietario acquirente. L'imposta sul valore aggiunto è applicata sul prezzo di acquisto fatturato al lordo del contributo statale e al netto dello sconto del venditore.

2. La misura massima del contributo concesso dallo Stato ai sensi del comma 1 non può comunque superare i limiti previsti dalla disciplina degli aiuti de minimis prevista dal regolamento (CE) n. 1998/2006 della Commissione, del 15 dicembre 2006, relativo all'applicazione degli articoli 87 e 88 del trattato agli aiuti d'importanza minore (de minimis).

3. Le imprese costruttrici o importatrici dei beni acquistati ai sensi del comma 1 rimborsano al venditore l'importo del contributo statale e lo recuperano come credito d'imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle società, dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui è emessa la fattura di vendita.

4. Il contributo statale di cui al comma 1 spetta per gli acquisti effettuati entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge e risultanti dal contratto di vendita stipulato dal venditore e dall'acquirente nello stesso periodo.



5. I beni dimessi ai sensi del comma 1 devono essere recuperati o smaltiti in conformità a quanto stabilito dalla normativa vigente applicabile alla relativa fattispecie.

6. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adotta, con proprio decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento di attuazione del presente articolo.

#### ART. 9

(Incentivi per la mobilità ciclistica in favore dei lavoratori)

1. In favore dei lavoratori che utilizzano la bicicletta come mezzo di mobilità per recarsi sul proprio posto di lavoro è riconosciuto un premio incentivante della durata di un anno, diretto a concorrere alle spese da essi sostenute per l'acquisto della bicicletta e per le sue manutenzione e gestione.

2. Il premio di cui al comma 1 è concesso dal datore di lavoro sotto forma di incremento della retribuzione fino a un massimo di 20 euro mensili per dodici mensilità. Il datore di lavoro recupera tale importo come credito d'imposta per il versamento delle ritenute dell'imposta sul reddito delle persone fisiche operate in qualità di sostituto d'imposta sui redditi da lavoro dipendente, dell'imposta sul reddito delle società, dell'imposta regionale sulle attività produttive e dell'imposta sul valore aggiunto, dovute anche in acconto per l'esercizio in cui il premio è stato erogato.

3. Agli oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo, stabiliti nella cifra massima di 15 milioni di euro per l'anno 2009, si provvede a valere sulla quota del 30 per cento della dotazione del Fondo riservata allo Stato.

4. Entro un mese dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dello sviluppo economico, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, adotta, con proprio decreto, ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, il regolamento di attuazione del presente articolo, contenente, tra l'altro, i criteri e i requisiti per beneficiare del premio di cui al comma 1 del medesimo articolo.

#### ART. 10

(Rete nazionale dei percorsi ciclabili)

1. È autorizzata, a valere sulla quota del 30 per cento della dotazione del Fondo riservata allo Stato, una spesa di 50 milioni di euro annui finalizzata alla realizzazione della rete nazionale dei percorsi ciclabili.

2. La rete di cui al comma 1 è prioritariamente attuata tramite l'integrazione delle reti ciclabili di dimensione regionale, provinciale o comunale, di cui all'articolo 3, comma 1, lettera f), e costituisce struttura integrante della rete europea di itinerari ciclabili «EuroVelo».

3. Ai fini di cui al comma 2 è riconosciuta di interesse nazionale la rete di percorsi ciclabili Bicalitalia della Federazione italiana amici della bicicletta (FIAB). Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare sono adottate le linee guida stabilite da Bicalitalia. Con decreto del medesimo Ministro, sentita la FIAB, sono fissati i criteri e le modalità di attuazione delle citate linee guida.

#### ART. 11

(Ambiti territoriali di intervento)

1. Le regioni, nell'ambito della programmazione regionale, definiscono, sentiti gli enti locali, ai sensi dell'articolo 5, comma 3, del testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali, di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, almeno ogni tre anni, gli ambiti territoriali di intervento, tenuto conto della presenza dei comuni commissariati ai sensi dell'articolo 144 del medesimo testo unico, e procedono al riparto economico delle risorse al fine di assicurare l'efficienza e l'efficacia degli interventi e la partecipazione di tutti i soggetti coinvolti. Possono essere individuati, quali ambiti territoriali di intervento, comuni, comuni associati ai sensi degli articoli 30, 31 e 32 del citato testo unico di cui al decreto legislativo n. 267 del 2000, e successive modificazioni, comunità montane e province.

2. Gli enti locali ricompresi negli ambiti territoriali di intervento di cui al comma 1 del presente articolo, se necessario mediante accordi di programma definiti ai sensi dell'articolo 34 del citato testo unico di cui al decreto legislativo 18 agosto 2000, n. 267, cui partecipano, in particolare, le associazioni di riferimento per la politica in favore dell'uso della bicicletta, le sovrintendenze competenti per i beni culturali e per il paesaggio, nonché gli enti di promozione del turismo, approvano piani territoriali di intervento della durata massima di un triennio, articolati in progetti immediatamente esecutivi, nonché il relativo piano economico e la prevista copertura finanziaria. Gli enti locali assicurano la partecipazione delle eventuali autorità locali istituite ai sensi dell'articolo 3, comma 1, lettera e), e delle organizzazioni non lucrative di utilità sociale che operano nell'ambito ciclistico nella definizione dei piani territoriali di intervento. I citati piani sono trasmessi alle regioni, che provvedono all'approvazione e all'emanazione della relativa delibera di finanziamento a valere sulle quote del Fondo ad esse attribuite ai sensi dell'articolo 2, comma 2, nei limiti delle disponibilità assegnate ad ogni ambito territoriale di intervento, entro i successivi sessanta giorni. Le regioni possono impiegare una quota non superiore al 5 per cento delle risorse loro attribuite per la realizzazione di programmi interregionali di scambio e di formazione in materia di servizi e di strutture per la ciclabilità e per l'uso della bicicletta.

3. Le regioni possono altresì istituire fondi regionali per il finanziamento dei piani territoriali di intervento di cui al presente articolo a integrazione delle quote di competenza regionale del Fondo, nonché di interventi non finanziati dallo stesso Fondo.

#### ART. 12

(Servizio di informazione, di promozione, di consulenza, di monitoraggio e di supporto tecnico)

1. La Presidenza del Consiglio dei ministri attiva un Servizio di informazione, di promozione, di consulenza, di monitoraggio e di supporto tecnico per la realizzazione delle finalità della presente legge, di seguito denominato «Servizio», diretto da un segretario nazionale per la mobilità ciclistica. A tali fini la Presidenza del Consiglio dei ministri si avvale della collaborazione della FIAB e dell'Osservatorio nazionale ciclabilità urbana.

2. Il Servizio svolge le seguenti funzioni:

a) provvede alla costituzione di una banca dati dei progetti realizzati in favore della ciclabilità e dell'uso della bicicletta;

b) favorisce la diffusione delle conoscenze sulla mobilità ciclistica e la qualità degli interventi previsti dalla presente legge;  
c) assiste, su richiesta, gli enti locali e territoriali e i soggetti allo scopo interessati, nell'elaborazione dei progetti previsti dai piani territoriali di intervento di cui all'articolo 11.

Il Servizio, in caso di rilevata necessità, per le funzioni di segreteria tecnica relative alle attività di promozione e di monitoraggio e per le attività di consulenza e di assistenza tecnica, può avvalersi, sulla base di apposite convenzioni, di enti e di strutture da individuare nel rispetto della normativa nazionale e comunitaria sugli appalti pubblici di servizi.

3. Entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Presidente del Consiglio dei ministri, sentiti il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le Commissioni parlamentari competenti, con proprio decreto, definisce le modalità organizzative e di funzionamento del Servizio.

4. Per il funzionamento del Servizio è autorizzata la spesa annua di 1,5 milioni di euro a decorrere dall'anno 2009 a valere sulla quota del 30 per cento del Fondo riservata allo Stato.

#### ART. 13

(Valutazione degli interventi)

1. Entro il 30 giugno di ciascun anno, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano presentano una relazione al Presidente del Consiglio dei ministri sullo stato di attuazione degli interventi previsti dalla presente legge, sulla loro efficacia, sull'impatto sui cittadini e sulla società, sugli obiettivi conseguiti e sulle misure da adottare per migliorare l'efficacia degli interventi previsti dalla medesima legge in favore dell'uso della bicicletta, della ciclabilità e della mobilità ciclistica nel rispettivo territorio. Qualora, entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni non abbiano provveduto all'impegno contabile delle quote di competenza del Fondo e all'individuazione degli ambiti territoriali di intervento di cui all'articolo 11, il Presidente del Consiglio dei ministri, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvede alla ridestinazione dei fondi alle medesime regioni e province autonome.

2. Per garantire la tempestiva attuazione degli interventi previsti dalla presente legge nei comuni commissariati di cui all'articolo 11, comma 1, il Ministro dell'interno, con proprio decreto, emanato di concerto con il Presidente del Consiglio dei ministri, provvede a definire le funzioni delle prefetture-uffici territoriali del Governo competenti per territorio ai fini del sostegno e dell'assistenza ai comuni ricompresi negli ambiti territoriali di intervento di cui al citato articolo 11.

#### ART. 14

(Relazione al Parlamento)

1. Entro il 30 settembre di ciascun anno il Presidente del Consiglio dei ministri trasmette una relazione al Parlamento sullo stato di attuazione della presente legge, tenuto conto delle relazioni presentate dalle regioni e dalle province autonome di Trento e di Bolzano ai sensi dell'articolo 13, comma 1.

#### ART. 15

(Copertura finanziaria)

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 300 milioni di euro per ciascuno degli anni 2009, 2010 e 2011, si provvede mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate di cui all'articolo 61 della legge 27 dicembre 2002, n. 289, e successive modificazioni, per un importo di 900 milioni di euro per ciascuno dei medesimi anni 2009, 2010 e 2011, al fine di compensare gli effetti sui saldi di finanza pubblica.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## Proposta di Legge n. 2409 del 30 aprile 2009 (Cavallaro)

Norme per la tutela e valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi  
e per la promozione della mobilità dolce

Proposta di Legge d'iniziativa dei deputati  
Cavallaro, Ceccuzzi, Farinone, Ghizzoni, Lovelli, Motta

Onorevoli Colleghi! Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria minore – le cosiddette «ferrovie secondarie o economiche», quelle che la motorizzazione su gomma ha reso meno convenienti sotto il profilo economico, o i tronchi di altre linee sostituiti con la costruzione di «direttissime» o di «varianti» – apre nuove prospettive per una loro diversa utilizzazione sotto forma di percorsi di tipo ecologico (a piedi, in bicicletta, a cavallo).

Tale nuova scelta rinnova la storica funzione di «collegamento» tra luoghi e parti di territorio e memoria della vecchia infrastruttura come elemento del patrimonio culturale locale. L'idea di utilizzare questi «corridoi» di collegamento «già pronti» per una nuova forma di «mobilità», che si può definire «dolce», è invitante perché non si può immaginare di realizzare un percorso «verde» (ciclabile, pedonabile o percorribile a cavallo) là dove manca un itinerario che svolge, o che ha svolto nel passato, una

funzione di comunicazione o là dove i costi per una infrastruttura da realizzare ex-novo risultano molto elevati. Da un altro punto di vista i manufatti che costituiscono materialmente questa rete ferroviaria in abbandono sono a volte di notevole spessore tecnico: si tratta di viadotti, gallerie, stazioni, scali e altri equipaggiamenti tipici di queste infrastrutture e sui quali si è esercitata una vera e propria disciplina ingegneristica che sarebbe doveroso riportare alla luce, evidenziandone il pregio.

Inoltre il tracciato stesso delle linee diventa spesso un ideale itinerario nel paesaggio, trasformando vecchi sentieri, percorsi ferroviari e pedonali abbandonati in ippovie, sentieri di lunga percorrenza, ferrovie turistiche e greenway, nonché in luoghi dove poter effettuare equitazione, trekking urbano, ciclismo, ma anche semplici camminate. Inoltre la memoria di una vecchia ferrovia è spesso legata alla vita sociale di una piccola comunità, alla sua storia e alle sue vicende economiche, pertanto mantenere in vita, anche in forma diversa, questo patrimonio è sicuramente un'operazione culturale corretta e formativa.

Con le stesse prospettive di riutilizzo e di valorizzazione si potranno aggiungere, a questo primo nucleo di rete di percorsi ecologici, i sentieri e i percorsi pedonali e mulattieri, non soltanto montani, che hanno una particolare rilevanza storica per forma, struttura e memoria, nonché alcuni tronchi di strade carrozzabili del XIX e del XX secolo che, attualmente sostituiti da nuovi e più moderni collegamenti, mantengono una rilevante vocazione turistica e un valore tecnico-ingegneristico.

L'insieme di questi percorsi potrà costituire nel nostro Paese un primo nucleo di rete della mobilità dolce, quale infrastruttura per le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa e turistica, con particolare attenzione ai disabili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da un'elevata sostenibilità ambientale. Alcune esperienze di questo tipo già in corso nel nostro Paese hanno avuto un grande successo e confermano l'interesse dei cittadini e delle cittadine per questo nuovo tipo di «mobilità» che li guida alla scoperta di paesaggi e di percorsi del nostro patrimonio ambientale, culturale e storico.

Va ricordato che in altri Paesi europei tali operazioni di recupero hanno già ottenuto lusinghieri risultati sia come razionale (ri)utilizzo delle risorse territoriali sia come nuove e concrete voci di sviluppo del turismo e del tempo libero. A tale proposito vorrei ricordare il progetto spagnolo delle «vias verdes», che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1.000 chilometri di ferrovie dismesse; il progetto inglese della National Cycle Network (NCN), rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, alternativa alla rete stradale ordinaria e, non da ultima, l'associazione americana «Rail to Trail», che ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di ex ferrovie negli Stati Uniti d'America.

Va inoltre rilevato che il recupero di tali infrastrutture dismesse avrebbe anche altri importanti meriti, come quello di favorire una corretta gestione del territorio, sottraendole al degrado e all'abbandono e di spostare una quota sempre più crescente di utenti dalla sede stradale promiscua con gli autoveicoli e con il traffico pesante a percorsi separati e protetti, con evidente vantaggio della sicurezza stradale. Va infine rilevato che tali percorsi, specie quelli ferroviari, di moderata pendenza e completamente separati dalla viabilità ordinaria, possono essere ottime palestre di esercizio per bambini, disabili e anziani altrimenti privi di strutture dove svolgere l'indispensabile esercizio di movimento salutare quotidiano.

Non bisogna inoltre dimenticare che, specie parlando di ferrovie, si potrebbe ipotizzare anche la riattivazione del servizio in quanto con la trasformazione del tracciato ferroviario si salvaguarda il corridoio di collegamento, che potrà essere ripristinato.

Si rammenti anche che l'uso preferenziale delle ex ferrovie come piste ciclabili è peraltro già contemplato dalla legge 19 ottobre 1998, n. 366, sulla mobilità ciclistica.

La presente proposta di legge si prefigge, dunque, i seguenti obiettivi:

1) la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, nonché degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso;

2) la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone. L'attuazione di tali obiettivi avviene attraverso:

1. la rete nazionale della mobilità dolce quale strumento quadro di pianificazione a livello nazionale;

2. la facoltà alle regioni di predisporre un programma regionale della mobilità dolce quale strumento attuativo della rete nazionale e di articolazione su scala regionale del programma nazionale;

3. le linee guida della mobilità dolce elaborate a livello nazionale quale elemento per gli indirizzi tecnici e amministrativi nella realizzazione della rete della mobilità dolce;

4. l'istituzione di un Osservatorio sulla mobilità dolce presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con funzioni di supporto tecnico, scientifico e di vigilanza sull'attuazione della presente proposta di legge.

La gestione della rete può essere affidata a soggetti senza fini di lucro, mentre la proprietà dei beni che costituiscono la rete rimangono in capo al patrimonio dei soggetti proprietari che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso. Infine, all'onere derivante dall'attuazione della presente proposta di legge, nel limite massimo di 1.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1

(Finalità)

1. Finalità della presente legge sono la salvaguardia e la valorizzazione degli elementi storici e testimoniali, degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso, nonché la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce, come definita dall'articolo 2, che attraverso l'utilizzo pubblico favorisca il turismo, il tempo libero e l'attività fisica delle persone.

### ART. 2

(Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intende per:

a) «mobilità dolce»: le forme di mobilità lenta finalizzate alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio, all'attività ricreativa, con particolare attenzione ai disabili, ai bambini e agli anziani, caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale e costituite da infrastrutture quali percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta, percorsi ciclabili, percorsi per il turismo equestre e altre tipologie di utilizzi sostenibili;

b) «ferrovie in disuso»: i tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o per i quali è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio in qualsiasi forma di proprietà o di gestione. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie in disuso anche le tramvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria;

c) «rete nazionale della mobilità dolce»: il sistema dei percorsi di cui alla lettera a), che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e che ne realizzano gli obiettivi. La rete nazionale della mobilità dolce può essere realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo delle seguenti infrastrutture: ferrovie in disuso, strade rurali o percorsi pedonali e mulattieri di rilevante interesse storico, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura e di montagna e altre infrastrutture lineari, quali tronchi stradali carrozzabili dismessi o in abbandono;

d) «programma regionale della mobilità dolce»: lo strumento attuativo della rete nazionale della mobilità dolce, di competenza delle singole regioni, che ne recepisce le indicazioni e ne individua le articolazioni regionali definendo le opere;

e) «linee guida della mobilità dolce»: gli indirizzi tecnici e amministrativi per l'attuazione di quanto previsto dalle lettere c) e d), in particolare al fine di individuare le tipologie di percorsi che possono essere inclusi nel programma regionale e le modalità per il recupero e per il riutilizzo delle infrastrutture territoriali di cui alla citata lettera c) o diversamente utilizzate, salvaguardando la possibilità della loro riconversione all'uso originario, la compatibilità e l'integrazione tra diversi utenti, la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria e l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

2. Le linee guida della mobilità dolce, di cui alla lettera e) del comma 1, definiscono inoltre gli aspetti finanziari con particolare riferimento: ai contributi dei Ministeri competenti, alle modalità per la ripartizione dei fondi necessari e per il ricorso al partenariato tra pubblico e privato nonché all'affidamento delle opere in fase di realizzazione o di gestione a soggetti senza fini di lucro.

3. All'attuazione di quanto previsto al comma 2 in caso di affidamento a soggetti senza fini di lucro possono concorrere anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende private, i lasciti e le erogazioni liberali finalizzati alla realizzazione della rete nazionale della mobilità dolce.

#### ART. 3

(Norme di attuazione)

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con il Ministro per i beni e le attività culturali, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predispone e approva, con proprio decreto, la rete nazionale della mobilità dolce e adotta le linee guida della mobilità dolce.

2. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge le regioni, sulla base della rete nazionale della mobilità dolce e delle linee guida della mobilità dolce, approvano il programma regionale della mobilità dolce nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali. Le regioni provvedono, altresì, al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nel predetto programma promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono redatti gli elenchi delle ferrovie in disuso, recanti anche lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti ferroviari. Gli elenchi sono aggiornati dal medesimo Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro il 31 dicembre di ogni anno sulla base delle segnalazioni del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle regioni interessate. Di tali elenchi si avvalgono il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e le regioni ai fini di quanto previsto ai commi 1 e 2. Entro due mesi dalla data di approvazione degli strumenti di cui alle lettere c) e d) del comma 1 dell'articolo 2 da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e delle regioni interessate, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con i Ministeri e con gli enti competenti, conclude le procedure di dismissione delle ferrovie in disuso. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso incluse negli elenchi di cui presente comma rimane nel patrimonio dei soggetti proprietari, che sono tenuti a garantirne l'integrità e a consentirne l'uso, previa stipula di un accordo non oneroso, per l'attuazione delle finalità della presente legge.

4. Le destinazioni previste per le ferrovie in disuso non pregiudicano l'eventuale ripristino del servizio ferroviario per persone e per merci. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e gli enti locali, ognuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, tenuto conto dei parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio. Qualora esistano le condizioni favorevoli, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario dandone comunicazione all'Osservatorio di cui all'articolo 4.

5. Le aree comprese negli elenchi di cui al comma 3 del presente articolo possono essere vincolate ai sensi del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

#### ART. 4

(Promozione della mobilità dolce)

1. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare promuove iniziative e accordi finalizzati all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce a livello nazionale e internazionale.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti e con il Ministro per i beni e le attività culturali, è istituito, entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, l'Osservatorio sulla mobilità dolce, di seguito denominato «Osservatorio». Il numero dei componenti, la composizione e le modalità di funzionamento dell'Osservatorio sono stabiliti con il decreto di cui al presente comma.

3. L'Osservatorio, presieduto dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, è composto dai Ministri di cui al comma 2, da rappresentanti della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di

Bolzano, dai rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni, nonché da rappresentanti di altre associazioni che per natura e per statuto condividono le finalità della presente legge.

4. L'Osservatorio svolge le seguenti attività:

- a) fornisce supporto scientifico e tecnico per la predisposizione della rete nazionale della mobilità dolce e per la redazione delle linee guida della mobilità dolce;
- b) esprime parere ai fini dell'attuazione di quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, lettere c) e d);
- c) collabora all'individuazione delle ferrovie in disuso iscritte negli elenchi di cui all'articolo 3, comma 3, da inserire nella rete nazionale della mobilità dolce e nel programma regionale della mobilità dolce e, in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si sostituisce allo stesso nell'individuazione delle ferrovie in disuso;
- d) sostiene, attraverso iniziative pubbliche e supporti multimediali, la diffusione della pratica della mobilità dolce;
- e) vigila sull'attuazione della presente legge.

#### ART. 5

(Regioni a statuto speciale e province autonome di Trento e di Bolzano)

1. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono all'attuazione della presente legge in conformità ai rispettivi statuti e alle relative norme di attuazione.

#### ART. 6

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, nel limite massimo di 1.000.000 di euro a decorrere dall'anno 2009, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

2. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

## Proposta di Legge n. 2477 del 27 maggio 2009 (Motta)

### Disposizioni per la tutela e la valorizzazione degli itinerari ferroviari dismessi e per la promozione della mobilità dolce

Proposta di Legge d'iniziativa dei deputati

Motta, Bratti, Mariani, Angeli, Brandolini, Cassinelli, Catone, Cavallaro, Ceccuzzi, Farinone, Favia, Ferrari, Ghizzoni, Giovanelli, Graziano, Laratta, Lo Monte, Lovelli, Mastromauro, Miglioli, Narducci, Andrea Orlando, Mario Pepe (Pd), Quartiani, Realacci, Ria, Paolo Russo, Sardelli, Touadi, Vaccaro

Onorevoli colleghi! In Italia, come nella grande maggioranza dei Paesi industrializzati, vi sono migliaia di chilometri di linee ferroviarie o parti di esse non più utilizzate. Il progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria nazionale – le cosiddette «ferrovie minori», quelle che la sempre più diffusa motorizzazione di massa ha reso meno convenienti sotto il profilo economico – apre prospettive molto affascinanti per quanto concerne una loro diversa utilizzazione, che ne mantenga lo spirito di «collegamento» tra luoghi, facendo però ben attenzione a integrare gli eventuali progetti di riutilizzo nel modo più corretto sotto il profilo ambientale.

L'idea di utilizzare corridoi di collegamento «già pronti» per una mobilità dolce è davvero invitante, perché non sarebbe altrimenti immaginabile l'ipotesi di realizzare un percorso verde (ciclabile, pedonale o percorribile a cavallo) là dove manchi un itinerario che storicamente svolgeva una funzione di comunicazione. Sarebbe un'operazione costosissima e realizzabile in tempi biblici.

Numerosi sono i vantaggi che deriverebbero dalla conversione delle linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi:

- 1) le ferrovie corrono quasi totalmente in sede propria e presentano un ridotto numero di intersezioni con la rete stradale. Ciò rende questo tipo di percorsi completamente o quasi separati dalla circolazione stradale, offrendo elevate condizioni di sicurezza agli utenti;
- 2) le ferrovie presentano pendenze regolari e modeste, permettendo ai percorsi verdi realizzati lungo il loro tracciato di adattarsi perfettamente ai bisogni dei ciclisti «ordinari», dei pedoni di ogni età e delle persone disabili;
- 3) le linee ferroviarie abbandonate costituiscono spesso la base di un ricco patrimonio naturale. Questa ricchezza naturalistica può rendere più piacevole l'utilizzo dei percorsi verdi ricavati lungo di esse e, inoltre, la vegetazione presente lungo le scarpate dei rilevati e delle trincee è spesso in grado di offrire ombra agli utenti;
- 4) le linee ferroviarie attraversano diversi tipi di ambiente, da quello urbano a quello suburbano a quello rurale, passando attraverso le campagne, le valli, le zone umide, le zone residenziali, le foreste e le zone industriali e costeggiando le rive dei

fiumi e dei laghi. Spesso la stessa linea percorre molti di questi ambienti in poche decine di chilometri offrendo agli escursionisti paesaggi molto vari e attraenti. Nelle regioni a morfologia ondulata la successione di trincee, terrapieni, viadotti e gallerie arricchisce ulteriormente questa magnifica alternanza di paesaggi;

5) i segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze evocano il passato prestigioso di queste vie verdi, aggiungendo fascino e animazione alle escursioni e ravvivando nella memoria dei passanti il ricordo della vecchia ferrovia;

6) le vecchie linee ferroviarie offrono la possibilità di interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico. Infatti spesso le stazioni iniziali e finali di una linea abbandonata sorgono in corrispondenza di altre linee ferroviarie in esercizio offrendo ai potenziali utenti della «greenway» la possibilità di raggiungerla in treno; inoltre molte linee abbandonate sono state sostituite con servizi automobilistici che spesso collegano ancora le principali stazioni della vecchia ferrovia.

Al di là dell'intervento sul piano normativo – ed è quanto si prefigge la presente proposta di legge – la battaglia più importante da condurre è quella sul piano culturale. Tutti noi pensiamo che beni come il Colosseo o il Circo Massimo debbano essere tutelati, non solo in quanto monumenti, ma in quanto luoghi, in quanto espressione fisica di eventi storici di grande importanza per la nostra cultura e per la nostra società. Noi pensiamo che sia giusto salvaguardarli e valorizzarli a prescindere dalla norma che lo prevede e da chi ne detiene la proprietà (cosa che avviene in molti edifici storici appartenenti a privati, ma sui quali insistono vincoli di tutela). Analoghe considerazioni possono essere fatte per tutti quei «non-luoghi» di collegamento che sono gli itinerari della nostra storia, dalle vie di pellegrinaggio (difficilmente, se non in parte, recuperabili, perché hanno subito una progressiva modificazione nel corso dei secoli), dai tratturi che venivano percorsi dai pastori e dai loro armenti, per poter cambiare altitudine e latitudine in modo da disporre di sufficiente foraggio in funzione dell'alternanza delle stagioni, fino alle tratte ferroviarie dismesse, anch'esse ricche di storia e che sono state lo scenario di importanti cambiamenti sociali del nostro Paese.

La normativa vigente in materia di ferrovie e di sedimi è piuttosto confusa e, se in passato era stato stabilito in modo abbastanza chiaro che gli assi di collegamento avevano la precedenza su qualunque altra esigenza, norme successive hanno cercato di tenere conto della possibilità (che all'inizio non era praticamente presa in considerazione) di dismissione di alcuni tratti ferroviari. E per molto tempo la presenza delle aree di sedime abbandonate è stata vista più come un problema che come una risorsa (anche perché l'abbandono e il degrado viaggiano evidentemente di pari passo).

La strada da seguire è – come spesso insegna il buonsenso – proprio la più breve. Non occorre quindi seguire il tortuoso percorso delle norme che regolano (con fattispecie differenti per le ferrovie statali e per quelle in concessione) la dismissione delle linee ferroviarie, ma stabilire un principio di tutela che valga per l'intera rete ferroviaria in dismissione o già dismessa.

L'obiettivo diventa quindi quello di inserire tra i beni culturali del nostro Paese anche le linee ferroviarie dismesse, in quanto espressione di una storia, di una cultura e di una tradizione in parte perdute e delle quali possono rappresentare la memoria. E questa non sarebbe una «imposizione» incomprensibile, ma coglierebbe perfettamente il sentimento diffuso di simpatia nei confronti delle vecchie linee ferroviarie. Senza dimenticare che, qualora eventuali mutamenti nel tessuto sociale ed economico di quella determinata area ne giustificino l'ipotesi, sarebbe molto più agevole il ripristino della linea ferroviaria, proprio grazie al vincolo che ha permesso di salvaguardare il corridoio di collegamento. Questa è una considerazione da non sottovalutare perché è senz'altro allettante la presenza di percorsi ciclabili o pedonali protetti al posto delle vecchie ferrovie o tramvie, ma la priorità deve essere sempre e comunque quella della mobilità sostenibile e, se si registra una consistente domanda di mobilità nel tratto della ex ferrovia, va studiata la fattibilità di un ripristino del trasporto su ferro.

In altri Paesi europei tali operazioni hanno già ottenuto ottimi risultati sia per quanto concerne il razionale utilizzo delle risorse territoriali sia per quanto concerne la creazione di settori di sviluppo del turismo e del tempo libero: il progetto spagnolo delle «Vías Verdes», che ha portato al recupero, nello spazio di pochi anni, di oltre 1.000 chilometri di ferrovie dismesse; il progetto inglese della «National Cycle Network» (NCN), rivolto alla realizzazione di una rete viabile, in special modo ciclabile, alternativa alla rete stradale ordinaria; l'associazione americana «Rail to Trail», che ha portato alla rinascita di migliaia di chilometri di vecchie ferrovie negli Stati Uniti d'America.

Merita anche di essere segnalata la risoluzione approvata durante il convegno nazionale «Ferrovie e Paesaggio», tenuto a Roma il 23 febbraio 2009, con la quale i convenuti hanno invitato a riconoscere l'importanza del patrimonio storico ferroviario come facente parte del più vasto patrimonio dei beni culturali del nostro Paese e a favorire il recupero delle ferrovie dismesse. Ed è esattamente in questa direzione che si muove la presente proposta di legge, la quale si prefigge, in particolare, i seguenti obiettivi:

- 1) prevedere il principio di tutela della rete ferroviaria dismessa e degli immobili di particolare pregio (si pensi alle vecchie stazioni ferroviarie, che potrebbero essere utilmente riqualificate e adibite a luoghi di sosta e di ristoro);
- 2) monitorare e mappare la rete delle ferrovie e delle tramvie dismesse e verificare la fattibilità di una loro conversione alla mobilità dolce;
- 3) modificare il codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;
- 4) inserire i tratturi tra i beni da tutelare (come peraltro già previsto dalla legge regionale del Molise 11 aprile 1997, n. 9).

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. I (Finalità)

1. La presente legge ha come finalità la salvaguardia del valore storico e testimoniale delle ferrovie in disuso, definite dall'articolo 2, anche dal punto di vista ambientale e paesaggistico, attraverso la loro valorizzazione mediante una rete nazionale della mobilità dolce, definita dal citato articolo 2, che ne favorisca l'uso pubblico con scopo sociale per il turismo, il tempo libero e l'esercizio fisico.

2. Ai fini dei benefici previsti dalla presente legge, le ferrovie in disuso di cui al comma 1, nonché le loro pertinenze, presenti sul territorio nazionale, sono individuate tramite l'iscrizione in un apposito elenco, approvato con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri per i beni e le attività culturali e dell'ambiente e della tutela del

territorio e del mare, da emanare entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge. Con il medesimo decreto sono determinati, altresì, lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tracciati ferroviari.

## ART. 2 (Definizioni)

1. Ai fini della presente legge si intende per:

- a) mobilità dolce: le forme di mobilità caratterizzate da elevata sostenibilità ambientale e finalizzate principalmente alla fruizione dell'ambiente e del paesaggio nonché all'attività ricreativa e turistica;
- b) ferrovie in disuso: i tracciati ferroviari mai entrati in esercizio o sui quali è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio, appartenenti alla rete ferroviaria statale o a società private ovvero in concessione governativa, o in qualsiasi altra forma di proprietà o di gestione; ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie in disuso anche le tramvie extraurbane e in genere le altre infrastrutture su ferro in abbandono o non più utilizzate correnti prevalentemente in sede propria;
- c) rete nazionale della mobilità dolce: il sistema di percorsi a basso impatto ambientale che compongono la struttura nazionale della mobilità dolce e che ne realizzano gli obiettivi.

## ART. 3 (Ripristino del servizio ferroviario)

1. Le ferrovie in disuso sono destinate prioritariamente al servizio di trasporto di passeggeri e di merci su rotaia. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano e gli enti locali, ognuno per quanto attiene alla propria competenza, verificano periodicamente la fattibilità del ripristino del servizio ferroviario, anche sottoforma di ferrovia turistica o di metropolitana, tenuto conto di determinati parametri di convenienza economica e di redditività dell'esercizio. Qualora esistano le condizioni favorevoli, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti adotta le misure necessarie al ripristino del servizio ferroviario.

## ART. 4 (Destinazione delle ferrovie in disuso)

1. Fermo restando quanto disposto dall'articolo 3, le ferrovie in disuso possono essere destinate ai seguenti usi:
  - a) percorsi ciclabili;
  - b) percorsi pedonali e per utenti a mobilità ridotta;
  - c) percorsi per il turismo equestre;
  - d) linee ferroviarie ad uso turistico.
2. Sulla base delle caratteristiche e della tipologia del tracciato possono essere individuate anche forme promiscue di utilizzo delle ferrovie in disuso, in conformità a quanto previsto dal comma 1.

## ART. 5 (Modifiche al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42)

1. Al codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42 sono apportate le seguenti modificazioni:
  - a) all'articolo 136, comma 1, sono aggiunte, in fine, le seguenti lettere: «d-bis) le ferrovie in disuso, di pregevole valore paesaggistico o inserite in ambiti territoriali di particolare valenza ambientale; d-ter) le strade dismesse, i sentieri e i tratturi di rilevante valore paesaggistico, ambientale o storico»;
  - b) all'articolo 137, comma 1, le parole: «e d)» sono sostituite dalle seguenti «, d), d-bis) e d-ter)».

## ART. 6 (Proprietà delle aree di sedime. Compiti degli enti locali)

1. La proprietà delle aree di sedime delle ferrovie in disuso incluse nell'elenco di cui all'articolo 1, comma 2, è trasferita a titolo gratuito alle regioni o ad altri enti pubblici, salvaguardando la continuità del percorso, con il vincolo di destinare tali aree agli usi previsti dall'articolo 4.
2. Qualora il tracciato delle ferrovie in disuso di cui al comma 1 sia stato in parte alienato e adibito ad altre finalità, l'ente territoriale competente provvede al ripristino della continuità del percorso ovvero alla definizione di eventuali varianti.
3. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, provvedono al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione delle ferrovie in disuso in conformità a quanto disposto dal comma 5 dell'articolo 7, attraverso l'inserimento nella rispettiva pianificazione territoriale e urbanistica.

## ART. 7 (Rete nazionale della mobilità dolce)

1. Entro due anni dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con i Ministri delle infrastrutture e dei trasporti, per i beni e le attività culturali e dello sviluppo economico, sentita la Conferenza dei Presidenti delle regioni e delle province autonome, individua la Rete nazionale della mobilità dolce, avente le seguenti finalità:
  - a) prevedere il recupero e il riutilizzo delle ferrovie in disuso o diversamente utilizzate;
  - b) assicurare la compatibilità e l'integrazione tra i diversi utenti;
  - c) garantire la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria;

- d) prevedere l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.
2. La Rete nazionale della mobilità dolce di cui al comma 1 è costituita, in particolare, dalle seguenti tipologie di percorsi:
- a) linee ferroviarie dismesse;
  - b) argini e alzaie di fiumi e di canali;
  - c) tronchi stradali dismessi dall'Ente nazionale per le strade o da altre amministrazioni pubbliche;
  - d) strade secondarie, vicinali, campestri e interpoderali a bassa percorrenza veicolare;
  - e) strade già appartenute al demanio militare;
  - f) sentieri, mulattiere e tratturi le cui caratteristiche ambientali e di sicurezza siano compatibili con la presenza di escursionisti.
3. A supporto della Rete nazionale della mobilità dolce concorrono, altresì, prevedendo in loro favore particolari facilitazioni d'uso sia tariffarie sia di carico, le seguenti categorie di mezzi di trasporto pubblico in esercizio:
- a) ferrovie in esercizio della rete del trasporto locale;
  - b) ferrovie turistiche in esercizio;
  - c) linee di navigazione interna;
  - d) impianti a fune;
  - e) autolinee pubbliche.
4. La Rete nazionale della mobilità dolce, individuata ai sensi del comma 2, è destinata, fatte salve le necessità di servizio e di manutenzione, a una circolazione non motorizzata.
5. Entro diciotto mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano individuano, sulla base della Rete nazionale della mobilità dolce, gli strumenti e le linee guida per la disposizione dei rispettivi programmi della mobilità dolce, nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali, e sono tenute al recupero, alla riqualificazione e alla valorizzazione di quanto previsto nei citati programmi promuovendo la partecipazione degli enti locali e dei cittadini.
6. Ai fini dell'attuazione di quanto previsto dal presente articolo, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, le regioni e province autonome di Trento e di Bolzano si avvalgono dell'elenco delle ferrovie in disuso di cui all'articolo 1, comma 2.

#### ART. 8

(Osservatorio sulla «mobilità dolce»)

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con Ministri delle infrastrutture e dei trasporti e per i beni e le attività culturali, istituisce con proprio decreto l'Osservatorio sulla mobilità dolce.
2. L'Osservatorio di cui al comma 1 è coordinato da un rappresentante designato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ed è inoltre composto da:
- a) due rappresentanti designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
  - b) due rappresentanti designati dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;
  - c) due rappresentanti designati dal Ministero per i beni e le attività culturali;
  - d) due rappresentanti designati dal Ministero dello sviluppo economico;
  - e) tre rappresentanti designati dalla Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano;
  - f) tre rappresentanti delle associazioni nazionali per la promozione della mobilità dolce, designati dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare;
  - g) tre rappresentanti delle associazioni di protezione ambientale di cui all'articolo 13 della legge 8 luglio 1986, n. 349, e successive modificazioni.
3. L'Osservatorio di cui al comma 1 persegue le seguenti finalità:
- a) fornisce il supporto scientifico e tecnico per la redazione della Rete nazionale della mobilità dolce e per l'individuazione degli strumenti e delle linee guida della mobilità dolce, di cui al comma 5 dell'articolo 7;
  - b) promuove la realizzazione della Rete nazionale della mobilità dolce tramite appositi accordi tra le regioni, le province autonome di Trento e di Bolzano e gli altri enti locali, nonché la realizzazione di connessioni intermodali che ne facilitino la fruizione;
  - c) collabora all'individuazione delle ferrovie in disuso comprese nell'elenco di cui al comma 2 dell'articolo 1, da inserire nella Rete nazionale della mobilità dolce e nei programmi delle regioni e delle province autonome di Trento e di Bolzano di cui al comma 5 dell'articolo 7 e, in caso di inadempienza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, si sostituisce allo stesso nell'individuazione di tali ferrovie;
  - d) promuove e coordina le iniziative finalizzate all'incentivazione e alla diffusione della mobilità dolce;
  - e) vigila sull'attuazione della presente legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366;
  - f) promuove l'istituzione di una giornata nazionale dedicata alla mobilità dolce, da celebrare ogni anno, coordinando le relative iniziative.

#### ART. 9

(Disposizioni finanziarie)

1. Per le finalità di cui alla presente legge è autorizzata la spesa di un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2010.
2. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, determinato nella misura massima di un milione di euro annui a decorrere dall'anno 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per il medesimo anno dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del fondo speciale di parte corrente dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.



## Proposta di Legge n. 2759 del 1 ottobre 2009 (Motta)

### Disposizioni per lo sviluppo della mobilità ciclistica

Proposta di Legge d'iniziativa dei deputati

Motta, Bratti, Lovelli, Realacci, Margiotta, Braga, Esposito, Farina Coscioni, Zamparutti

Onorevoli Colleghi! La presente proposta di legge si prefigge di definire un sistema organico di intervento nel comparto della mobilità ciclistica allo scopo, come affermato nell'articolo 1, di promuovere e di sviluppare l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto in un'ottica sia di utilizzo quotidiano, per gli ordinari spostamenti della vita di tutti i giorni, sia di alternativa ai mezzi a motore per le attività turistiche e ricreative (cicloturismo, gite fuori porta, scoperta di nuovi itinerari nei circondari cittadini eccetera); il tutto, nell'ambito di finalità a lungo termine quali rendere progressivamente il mezzo di trasporto della bicicletta una delle componenti ordinarie ed essenziali della mobilità su tutto il territorio nazionale e contribuire alla realizzazione di un sistema generale della mobilità ecologica e sostenibile.

In questo quadro generale la presente proposta di legge lascia pressoché inalterata la normativa attualmente vigente in materia di mobilità ciclistica (legge 19 ottobre 1998, n. 366) ma l'inquadra in un contesto più vasto e organizzato di programmazione, finanziamento e realizzazione degli interventi, garantendo a ciascun ente territoriale competente il suo ruolo e i suoi spazi di intervento e contemporaneamente collegandoli fra di loro e inquadrando il tutto a sistema. Si definiscono infatti l'oggetto e gli obiettivi della legge, i soggetti chiamati a concorrere alla realizzazione di tali obiettivi, i nuovi strumenti di cui tali soggetti potranno avvalersi, in concorso e in coordinamento con quelli già esistenti, e gli altri elementi essenziali per la loro operatività, ossia ruolo dei singoli enti, obiettivi annuali, parametri dell'attività da porre in essere, procedure da seguire, modalità di finanziamento e caratteristiche tecnico-costruttive da tenere presenti nella realizzazione dei progetti di mobilità ciclistica.

In questo quadro è prevista, innanzitutto, la redazione a livello nazionale, come sezione del Piano generale dei trasporti e della logistica, del Piano generale della mobilità ciclistica (articolo 2), nel quale sono definiti, tra l'altro, gli obiettivi di sviluppo della mobilità ciclistica nel triennio successivo e l'indicazione delle priorità per gli interventi da realizzare, nonché gli indirizzi per orientare e per coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di viabilità ciclistica. Il Piano generale è redatto sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica (articolo 5), predisposti da ciascuna regione e riferiti all'insieme degli interventi necessari per incentivare l'uso della bicicletta nell'ambito del territorio regionale; tali piani sono a loro volta predisposti sulla base dei programmi pluriennali e dei progetti presentati dalle province e dai comuni ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge n. 366 del 1998. Si attua così l'integrazione degli attuali e già sperimentati meccanismi di intervento per la mobilità ciclistica con le nuove procedure di programmazione che, partendo proprio dalle proposte e dai progetti individuati dagli enti locali territoriali, si articolano e si completano nei superiori livelli, dapprima regionale e poi nazionale, di orientamento e di coordinamento complessivi.

Gli attuali meccanismi di finanziamento previsti dalla legge n. 366 del 1998 vengono a loro volta inquadrati nel nuovo e più organico sistema: è previsto, infatti, che gli attuali «piani regionali di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati (articolo 2, comma 1, della legge n. 366 del 1998)» entrino a fare parte dei nuovi piani regionali della mobilità ciclistica e che il Piano generale della mobilità ciclistica provveda alla ripartizione fra le regioni, sulla base delle priorità nello stesso individuate, della quota annuale del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica ai sensi dell'articolo 4 della legge n. 366 del 1998. Da un analogo inquadramento e coordinamento a livello nazionale è inoltre previsto che abbia origine la rete nazionale di percorribilità ciclistica (articolo 3), da individuare nel Piano generale sulla base delle reti regionali di percorribilità ciclistica delineate nei singoli piani regionali. Relativamente alla gestione delle reti regionali è prevista la facoltà per gli enti territoriali proprietari dei singoli tratti che ne fanno parte di affidare in concessione o con contratto a privati o ad altri enti pubblici la gestione dei tratti medesimi, previo impegno dei soggetti concessionari al loro adattamento a scopo di mobilità ciclistica e alla loro manutenzione e dietro corresponsione di un prezzo adeguato; in cambio i concessionari avranno la possibilità di disporre dei tratti stradali in questione per ogni proficua utilizzazione, potendo quindi, fra l'altro, prevedere la riscossione di un pedaggio a carico dei loro utilizzatori. In questo modo gli enti territoriali proprietari potranno scegliere se gestire in proprio i tratti della rete di percorribilità ciclistica di loro competenza o se farsi affiancare in questo compito da altri soggetti pubblici e privati, traendone contemporaneamente un beneficio finanziario.

La rete nazionale di percorribilità ciclistica, già prevista dalla delibera del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) n. 1/2001 del 10 febbraio 2001, pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 54 del 6 marzo 2001, e concretamente individuata come si è rilevato in precedenza, si caratterizza espressamente, nella presente proposta di legge, come una rete infrastrutturale di livello nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibili. Essa dovrà presentare taluni requisiti fondamentali, individuati sulla base dello studio di fattibilità e delle relative linee guida già realizzato dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare nel 2002, quali uno sviluppo minimo complessivo pari ad almeno 15.000 chilometri, l'interessamento di ogni capoluogo regionale e delle principali città di interesse turistico, il collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di rilevante interesse escursionistico e altri requisiti: tali caratteristiche la qualificheranno come un «network» nazionale relativo agli ambiti di collegamento di grande respiro, cioè agli itinerari ciclabili di dimensione sovraregionale o di collegamento con gli Stati confinanti, che integrerà nel suo ambito i principali itinerari ciclabili di dimensione regionale, provinciale e comunale.

Di particolare interesse e rilevanza appaiono due disposizioni relative alla rete nazionale di percorribilità ciclistica: la prima ne prevede l'intermodalità, stabilendo le sue integrazioni e interconnessioni con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità

e degli altri servizi di trasporto (viabilità stradale ordinaria per i veicoli a motore, ferrovie e linee di navigazione). La valorizzazione dell'intermodalità di trasporto rappresenta infatti, nell'ottica della presente proposta di legge, un doveroso completamento modale dei piani di sviluppo dei trasporti, nei quali si trovano abitualmente solo o quasi i progetti per il potenziamento delle infrastrutture pesanti, siano esse strada, ferrovia o navigazione (e senza considerare il trasporto aereo).

La seconda delle predette disposizioni di particolare rilievo è quella che prevede l'espressa attribuzione agli itinerari che compongono la rete nazionale di percorribilità ciclistica, ogni volta che sia possibile, della qualifica di itinerario ciclopedonale ai sensi del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e il loro assoggettamento al pubblico passaggio. Gli itinerari ciclopedonali, come è noto, non sono dedicati esclusivamente al traffico delle biciclette, a differenza delle piste ciclabili in senso proprio: si tratta, invece, di strade locali, urbane, extraurbane o vicinali, destinate alla prevalente percorrenza ciclabile (e pedonale) e caratterizzate «da una sicurezza intrinseca a tutela dell'utenza debole della strada».

L'attribuzione di tale qualifica agli itinerari che compongono la rete nazionale renderebbe ammissibile l'approvazione di limitazioni del traffico automobilistico o comunque motoristico su tali percorsi, consentendo di valorizzarne la funzione e le potenzialità di carattere ricreativo e di svago, e offrirebbe altresì un immediato riconoscimento giuridico-amministrativo alle naturali vocazioni di transitabilità ciclistica di molte strade, soprattutto campestri, evitando il pericolo di lunghi e faticosi contenziosi davanti al giudice amministrativo che vedano impegnati gli enti territoriali e i privati in ordine alla qualifica da attribuire a tali percorsi e all'accertamento del loro uso pubblico o meno.

Inoltre è previsto che lo sviluppo della rete nazionale di percorribilità ciclistica e delle reti regionali poggia prevalentemente sul recupero di viabilità minore esistente o potenziale e specifiche disposizioni, come si rileverà in seguito, riguardano il recupero e l'allestimento a fini di mobilità ciclistica degli argini di fiumi e di canali, nonché di sedimi, di caselli e di stazioni ferroviarie in disuso. In questo modo si intende anche favorire lo sviluppo di economie su piccola scala nei territori attraversati da tali percorsi: infatti l'ospitalità, il ristoro, l'assistenza tecnica, l'accompagnamento di gruppi e una piccola editoria specializzata (mappe e guide) trarrebbero sicuramente beneficio dallo sviluppo di una rete come quella proposta.

Per gestire il Piano generale della mobilità ciclistica è prevista l'istituzione presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del Dipartimento per la mobilità ciclistica (articolo 4): questo, nuovo organismo ha competenza, fra l'altro, per la predisposizione e per la gestione del Piano generale e per la verifica dell'effettivo raggiungimento degli obiettivi annuali di sviluppo stabiliti per la mobilità ciclistica, nonché per la gestione della rete nazionale di percorribilità ciclistica, per gli aspetti di rilevanza sovraregionale.

Tra le altre funzioni attribuite al Dipartimento si segnalano la predisposizione di un apposito sistema informativo sull'infortunistica stradale sulla rete nazionale di percorribilità ciclistica, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza del trasporto in bicicletta, lo studio e l'individuazione delle politiche di incentivazione per lo sviluppo di tale tipo di trasporto e l'organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione della bicicletta e della mobilità ciclistica. Poiché le funzioni di cui è prevista l'attribuzione al Dipartimento sono in parte già esercitate dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è previsto che all'organizzazione del Dipartimento stesso si provveda mediante la riorganizzazione interna degli uffici ministeriali già esistenti, senza nuovi o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Il disegno del nuovo sistema organico di intervento nel settore, di cui ai primi cinque articoli della presente proposta di legge, è completato dall'articolo 10, che prevede la presentazione alle Camere di una relazione annuale del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sulla mobilità ciclistica. In tale documento il Ministro riferisce alle Camere sullo stato di attuazione della normativa di settore, con particolare riferimento all'entità delle risorse finanziarie complessivamente stanziata, al numero e alla qualità degli interventi realizzati, ai risultati ottenuti in termini di riduzione del traffico, dell'inquinamento e degli incidenti, nonché alle iniziative assunte in materia negli altri Paesi membri dell'Unione europea. Ci si propone così di colmare una lacuna della vigente legge n. 366 del 1998, laddove non prevede la redazione di una relazione annuale di verifica delle risorse effettivamente assegnate e degli interventi effettivamente posti in essere dai diversi livelli istituzionali competenti in materia.

Sono inoltre previste disposizioni su specifici aspetti e questioni connessi allo sviluppo della mobilità ciclistica.

L'articolo 6 interviene in materia di ferrovie dismesse o in disuso, affermando il principio che le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano sono tenute al recupero e alla riqualificazione delle ferrovie stesse, valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile: a questo scopo sono previsti il trasferimento in proprietà a tali enti dei tratti ferroviari in disuso esistenti sul rispettivo territorio, a titolo gratuito se appartenenti alla rete ferroviaria statale, e il loro prioritario utilizzo per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, oppure, in alternativa, la loro riattazione a fini di trasporto integrato. L'articolo 7 riguarda, invece, gli argini dei fiumi e dei torrenti, le strade che costeggiano gli argini stessi e quelle che costeggiano i margini di canali artificiali (strade alzaie), stabilendo anche per essi l'utilizzo prioritario per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili: si supera in tal modo la disciplina vigente in materia, contenuta nella legge n. 366 del 1998, che prevede la semplice possibilità di utilizzo di tali percorsi per la realizzazione di piste ciclabili.

I successivi articoli 8 e 9 intervengono sull'altra questione, assolutamente determinante, della garanzia delle risorse finanziarie necessarie per il finanziamento degli interventi in materia di mobilità ciclistica. Le risorse economiche disponibili per la mobilità ciclistica sono state fino ad oggi insufficienti e sottodimensionate e ciò è confermato anche dal fatto che nelle leggi finanziarie degli ultimi anni non sono stati previsti rifinanziamenti della vigente legge n. 366 del 1998. Questo ha comportato un significativo ritardo nell'attuazione di interventi indispensabili affinché la mobilità ciclistica possa realmente assumere un ruolo essenziale nella strategia dei trasporti e dell'ambiente. Perché ciò si realizzi lo stanziamento delle risorse economiche per lo sviluppo della mobilità ciclistica deve essere strutturale e continuativo nel tempo.

A questo scopo la presente proposta di legge prevede un vincolo di destinazione in favore degli interventi per la mobilità ciclistica a carico degli stanziamenti annualmente previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie, nella misura del 2 per cento dell'importo totale: queste risorse saranno utilizzate per il rifinanziamento del citato fondo di cui all'articolo 3 della legge n. 366 del 1998, per la realizzazione, oltre che degli interventi già previsti dalla medesima legge e da includere nei nuovi piani regionali della mobilità ciclistica, anche dei nuovi interventi che regioni, province e comuni si troveranno a dover realizzare in attuazione delle nuove norme, nonché degli oneri a carico del bilancio dello Stato inerenti agli aspetti di rilevanza sovraregionale connessi

alla realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica e alle relative competenze statali. Gli oneri derivanti dall'attuazione della delega legislativa per la modifica del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, nonché della complessiva legislazione vigente in materia di circolazione stradale e sulla definizione delle caratteristiche tecniche e costruttive degli itinerari ciclabili e delle protezioni marginali di sicurezza, sono invece posti a carico del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È altresì espressamente previsto (articolo 9) che al finanziamento degli interventi in materia di mobilità ciclistica concorrano anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende e di altri soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1

(Oggetto e finalità)

1. La presente legge reca disposizioni che, nell'ambito della disciplina generale della mobilità e al fine di tutelare il patrimonio naturale nazionale, incentivano l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani, sia per le attività turistiche e ricreative, allo scopo di rendere progressivamente il mezzo di trasporto della bicicletta una delle componenti ordinarie ed essenziali della mobilità su tutto il territorio nazionale e di pervenire a un sistema generale della mobilità ecologica e sostenibile.

### ART. 2

(Piano generale della mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare le finalità di cui all'articolo 1, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, acquisito il parere preventivo della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, predispone, come specifica sezione del Piano generale dei trasporti e della logistica e in conformità allo stesso, nonché sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, il Piano generale della mobilità ciclistica, che contiene:

- a) la definizione degli obiettivi annuali di sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta da perseguire, in attuazione della presente legge, nei tre anni successivi;
- b) l'indicazione delle priorità relative agli interventi da realizzare per il conseguimento degli obiettivi di cui alla lettera a) e la conseguente graduatoria dei progetti contenuti nei piani regionali della mobilità ciclistica;
- c) l'individuazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3;
- d) la ripartizione tra le regioni, con le modalità previste dall'articolo 4 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, della quota annuale del fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica, di cui all'articolo 3 della medesima legge n. 366 del 1998;
- e) gli indirizzi per orientare e per coordinare efficacemente l'azione amministrativa delle regioni, delle province, dei comuni e degli altri enti pubblici competenti in materia di viabilità ciclistica, in particolare per quanto attiene alle finalità e alle caratteristiche degli interventi di rispettiva competenza, anche allo scopo di evitare il contenzioso connesso alle responsabilità derivanti dagli incidenti che si possono verificare nell'utilizzo della rete nazionale di percorribilità ciclistica.

2. Il Piano generale della mobilità ciclistica è aggiornato annualmente con riferimento al triennio successivo sulla base dei piani regionali della mobilità ciclistica trasmessi in ciascun anno. Il Piano generale e i suoi aggiornamenti annuali sono approvati con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro il 31 marzo di ogni anno. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del Piano generale è stabilito in dodici mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

### ART. 3

(Rete nazionale di percorribilità ciclistica)

1. Una specifica sezione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 è dedicata all'individuazione, nell'ambito e in conformità del Piano generale dei trasporti e della logistica e sulla base delle reti regionali di percorribilità ciclistica individuate ai sensi dell'articolo 5, della rete nazionale di percorribilità ciclistica quale rete infrastrutturale di livello nazionale inserita nel sistema delle reti ciclabili europee e finalizzata principalmente all'incentivazione di forme di mobilità e di turismo sostenibili.

2. La rete nazionale di percorribilità ciclistica presenta le seguenti caratteristiche:

- a) integrazione e interconnessione con le reti infrastrutturali a supporto delle altre modalità e servizi di trasporto, in particolare stradali, ferroviari e di navigazione;
- b) sviluppo complessivo non inferiore a 15.000 chilometri, in base ad una struttura a rete articolata in una serie di itinerari da nord a sud attraversati da itinerari da est ad ovest che interessano tutto il territorio nazionale;
- c) interessamento di ogni capoluogo regionale e penetrazione nelle principali città di interesse turistico con coinvolgimento dei rispettivi centri storici;
- d) utilizzo prioritario della viabilità minore esistente e recupero di quella potenziale, tenendo conto dei vincoli territoriali orografici esistenti;
- e) espressa attribuzione agli itinerari che la compongono della qualifica di itinerario ciclopedonale prevista dall'articolo 2, comma 2, lettera F-bis, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ove ricorrono le caratteristiche ivi richieste, e loro assoggettamento in ogni caso a pubblico passaggio;
- f) collegamento del maggior numero possibile di aree naturali protette e di altre zone ad elevata naturalità e di rilevante interesse escursionistico, compatibilmente con le caratteristiche di cui alle lettere da a) ad e).

3. Nella specifica sezione del Piano generale della mobilità ciclistica di cui al comma 1 del presente articolo sono altresì

definite le modalità di realizzazione e di gestione della rete nazionale di percorribilità ciclistica e i relativi oneri inerenti agli aspetti di rilevanza sovragionale e alle competenze statali, cui si provvede con le modalità stabilite dall'articolo 8, comma 4.

#### ART. 4

(Dipartimento per la mobilità ciclistica)

1. È istituito, presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il Dipartimento per la mobilità ciclistica, competente per:

- a) la predisposizione e la gestione, in raccordo con gli altri Ministeri competenti su aspetti connessi alla mobilità ciclistica, del Piano generale della mobilità ciclistica di cui all'articolo 2 e della rete nazionale di percorribilità ciclistica di cui all'articolo 3 per quanto attiene agli aspetti di rilevanza sovragionale;
- b) la verifica del rispetto degli obiettivi annuali di sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta stabiliti ai sensi dell'articolo 2, comma 1, lettera a);
- c) la rilevazione e il monitoraggio, mediante il supporto delle regioni, dell'estensione delle reti urbane ed extraurbane di itinerari ciclopedonali e di piste ciclabili;
- d) la predisposizione di un sistema informativo sull'infortunistica stradale sulla rete nazionale di percorribilità ciclistica, mediante il monitoraggio e lo studio analitico degli incidenti che coinvolgono i ciclisti, allo scopo di individuare gli interventi necessari ad accrescere la sicurezza del mezzo di trasporto della bicicletta e dei cittadini che ne fanno uso;
- e) lo studio e l'individuazione delle politiche e delle forme di incentivazione utili per lo sviluppo del mezzo di trasporto della bicicletta, con particolare riguardo ai servizi a supporto della mobilità ciclistica e alle sue integrazione e interconnessione con le altre modalità e con gli altri servizi di trasporto;
- f) l'organizzazione di iniziative di rilevanza nazionale per la promozione del mezzo di trasporto della bicicletta e in materia di mobilità ciclistica;
- g) la promozione di appositi corsi, anche mediante convenzioni da stipulare con gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, per l'educazione dei giovani all'uso della bicicletta ed alla mobilità ciclistica.

2. L'organizzazione, la disciplina e le dotazioni organiche del Dipartimento per la mobilità ciclistica sono stabilite ai sensi dell'articolo 17, comma 4-bis, della legge 23 agosto 1988, n. 400. Dall'attuazione del presente articolo non devono derivare nuovi o maggiori oneri per il bilancio dello Stato.

#### ART. 5

(Piani regionali della mobilità ciclistica)

1. Al fine di realizzare le finalità di cui all'articolo 1 ciascuna regione, nell'ambito delle proprie competenze e di quelle definite dalla presente legge, predispone e approva annualmente, in conformità al Piano regionale dei trasporti e della logistica, il piano regionale della mobilità ciclistica, relativo all'insieme degli interventi necessari per incentivare l'uso della bicicletta sia per gli spostamenti quotidiani, sia per le attività turistiche e ricreative nell'ambito del territorio regionale.

2. Il piano regionale della mobilità ciclistica disciplina l'intero sistema della viabilità ciclistica interessante la regione ed è redatto sulla base dei programmi pluriennali elaborati e dei progetti presentati dai comuni e dalle province ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della legge 19 ottobre 1998, n. 366. Il piano regionale della mobilità ciclistica identifica, in particolare:

- a) la rete regionale di percorribilità ciclistica, interconnessa e integrata con le reti infrastrutturali regionali a supporto delle altre modalità e degli altri servizi di trasporto, in particolare stradali, ferroviari e di navigazione;
- b) nell'ambito della rete di cui alla lettera a), gli itinerari nelle zone rurali finalizzati alla conoscenza e alla fruizione di sentieri di campagna, delle aree circostanti, dei laghi e dei corsi d'acqua, nonché dei parchi, delle riserve naturali e delle altre zone di interesse naturalistico comprese nel territorio regionale;
- c) il sistema dei parcheggi di interscambio tra la bicicletta e gli altri mezzi di trasporto, pubblici e privati;
- d) il sistema delle aree di sosta, attrezzate e non attrezzate, per i ciclisti;
- e) i criteri per la realizzazione, in occasione della costruzione di nuovi edifici scolastici di ogni ordine e grado o della ristrutturazione di quelli esistenti, di parcheggi per le biciclette e di percorsi protetti per gli studenti che intendano servirsene per raggiungere gli edifici medesimi.

3. Del piano regionale della mobilità ciclistica fa parte integrante il piano regionale di riparto dei finanziamenti per la mobilità ciclistica e per la realizzazione di reti di percorsi ciclabili integrati, di cui all'articolo 2 della legge 19 ottobre 1998, n. 366.

4. Nel piano regionale della mobilità ciclistica sono altresì definiti le modalità di realizzazione e di gestione della rete regionale di percorribilità ciclistica e i relativi costi, cui si fa fronte con le modalità di cui all'articolo 8.

5. Specifici tratti della rete regionale di percorribilità ciclistica possono essere affidati dalla regione, dalle province o dai comuni proprietari in concessione o con contratto a privati o ad amministrazioni pubbliche che promuovono e si obbligano ad attuarne l'adattamento, la ristrutturazione o la ricostruzione a scopo di mobilità ciclistica o ciclopedonale, nonché la successiva manutenzione, per la loro proficua utilizzazione da parte degli stessi soggetti e dietro corresponsione, per il tempo di godimento dei beni, di un prezzo agli enti proprietari fissato tenendo conto dell'impegno finanziario derivante dall'esecuzione del progetto e del valore di mercato del bene. La revoca della concessione o la risoluzione del contratto possono essere disposte, in accordo con il terzo finanziatore, in caso di mancata ottemperanza, da parte del concessionario o del contraente privato, delle obbligazioni assunte con il terzo finanziatore.

6. All'attuazione delle disposizioni del comma 5 si provvede con apposito regolamento approvato con deliberazione del consiglio regionale, provinciale o comunale competente.

7. Il piano regionale della mobilità ciclistica è approvato con deliberazione del consiglio regionale ed è inviato, entro dieci giorni dall'approvazione, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. In sede di prima attuazione della presente legge il termine di approvazione del piano regionale della mobilità ciclistica è stabilito in sei mesi a decorrere dalla data di entrata in vigore della medesima legge.

#### ART. 6.

(Ferrovie dismesse o in disuso)

1. Le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, nell'ambito delle proprie competenze di pianificazione e di programmazione territoriali, sono tenute al recupero e alla riqualificazione delle ferrovie dismesse o in disuso, valorizzandone in particolare la vocazione ciclabile. A tale scopo l'area di sedime delle predette ferrovie esistenti nel territorio di ciascuna regione e provincia autonoma, identificate ai sensi del comma 2, e le relative pertinenze sono trasferite in proprietà alle regioni e alle province autonome, a titolo gratuito ove risultino appartenenti alla rete ferroviaria statale, per essere prioritariamente utilizzate per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, ovvero riattate attrezzandole al trasporto integrato di persone e di biciclette.

2. Ciascuna regione e provincia autonoma provvede ad individuare, mediante apposito elenco da approvare con deliberazione del rispettivo consiglio entro un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge, i tracciati ferroviari dismessi o in disuso utilizzabili ai fini di cui al comma 1 e successivamente a programmare, nell'ambito dei piani regionali della mobilità ciclistica di cui all'articolo 5, la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili seguendo i tracciati medesimi o la loro riattazione per il trasporto integrato di persone e di biciclette. Con il predetto elenco sono altresì individuati lo stato di fatto e la proprietà dei tracciati individuati. Qualora il tracciato ferroviario sia stato in parte alienato o adibito ad altre finalità la regione o la provincia autonoma provvede al ripristino della continuità del percorso, ove possibile, ovvero alla definizione di eventuali varianti.

3. Ai fini della presente legge sono equiparate alle ferrovie anche le tramvie extraurbane e in genere le altre infrastrutture di trasporto su ferro dismesse o in disuso correnti prevalentemente in sede propria.

4. Il comma 1 dell'articolo 8 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è abrogato.

#### ART. 7.

(Argini di fiumi e di torrenti, strade arginali e strade alzaie)

1. Gli argini dei fiumi e dei torrenti, le strade arginali e le strade alzaie sono utilizzati prioritariamente per la realizzazione di itinerari ciclopedonali o di piste ciclabili, fatto salvo il rispetto della normativa vigente in materia.

2. Il comma 2 dell'articolo 8 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è abrogato.

#### ART. 8.

(Disposizioni finanziarie)

1. A decorrere dall'esercizio finanziario 2010, il fondo per il finanziamento degli interventi a favore della mobilità ciclistica di cui all'articolo 3 della legge 19 ottobre 1998, n. 366, è finanziato annualmente con stanziamenti aggiuntivi comunque non inferiori al 2 per cento degli stanziamenti previsti per le infrastrutture viarie e ferroviarie. Con regolamento del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare ai sensi dell'articolo 17, comma 3, della legge 23 agosto 1988, n. 400, sono definiti i criteri e le modalità per l'attuazione del presente comma.

2. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 100 milioni di euro annui a decorrere dal 2010, si provvede mediante corrispondente riduzione delle proiezioni per gli anni 2010 e 2011 dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2009-2011, nell'ambito del fondo speciale in conto capitale dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2009, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Per gli anni successivi al 2011 si provvede ai sensi dell'articolo 11, comma 3, lettera d), della legge 5 agosto 1978, n. 468, e successive modificazioni.

4. Gli oneri derivanti dall'attuazione dell'articolo 3, comma 3, sono posti a carico del fondo di cui al comma 1 del presente articolo. Agli oneri derivanti a carico delle regioni, delle province e dei comuni dagli interventi di propria competenza necessari per l'attuazione della presente legge si provvede mediante il ricorso al fondo di cui al citato comma 1 e ad essi si fa fronte in sede di riparto del fondo stesso ai sensi della legge 19 ottobre 1998, n. 366; a tale scopo, i relativi progetti costituiscono priorità ai sensi dell'articolo 2, comma 1, della medesima legge n. 366 del 1998.

5. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### ART. 9.

(Sponsorizzazioni e donazioni)

1. All'attuazione dei programmi e degli interventi previsti dalla presente legge concorrono anche i proventi di sponsorizzazioni da parte di aziende e di altri soggetti privati, nonché i lasciti e le donazioni liberali finalizzati al finanziamento della mobilità ciclistica.

#### ART. 10.

(Relazione annuale sulla mobilità ciclistica)

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti presenta annualmente alle Camere una relazione sullo stato di attuazione della presente legge e della legge 19 ottobre 1998, n. 366, ed in particolare su:

- a) l'entità delle risorse finanziarie stanziate a livello nazionale, regionale e locale per la realizzazione degli interventi di cui alla presente legge e alla legge 19 ottobre 1998, n. 366;
- b) il numero e la qualità degli interventi finanziati e realizzati ai sensi della lettera a);
- c) i risultati ottenuti dall'incremento della mobilità ciclistica nei centri urbani, in termini di riduzione del traffico automobilistico, dell'inquinamento atmosferico e acustico, nonché di sinistri e di danni agli utenti della strada;
- d) un'analisi comparata con le iniziative assunte negli altri Paesi membri dell'Unione europea.

# Risoluzione di Roma a favore della tutela del patrimonio ferroviario storico italiano

Roma, 22 marzo 2009

La rete ferroviaria storica, così come si è sviluppata nel nostro Paese a partire dalla metà del secolo XIX, sotto forma di tracciati, impianti, materiale rotabile, possiede un irrinunciabile valore culturale: sotto il profilo ingegneristico il patrimonio ferroviario storico rivela soluzioni e applicazioni di eccezionale importanza, che sono state alla base della moderna evoluzione della tecnologia dei trasporti; sotto il profilo testimoniale il patrimonio ferroviario e, in particolare, il 'viaggio in treno' è stato parte della storia sociale ed economica del nostro Paese, della vicenda umana delle nostre popolazioni, documentato in mille e diversi modi dalla letteratura, dal cinema, dall'arte in tutte le sue espressioni; sotto il profilo paesaggistico le vecchie linee ferroviarie, sedimentate nel tempo, rivelano ancora oggi un sapiente inserimento nel territorio arrivando in molti casi a valorizzare, con i loro manufatti, il paesaggio; ma non solo, il mezzo ferroviario continua ad essere prezioso elemento attivo di percezione del paesaggio;

con ciò premesso

i convenuti al Convegno nazionale 'Ferrovie e Paesaggio',  
tenuto a Roma il 22 marzo 2009, presso la Sede della Società Geografica Italiana,  
a seguito dei lavori svolti,

auspicano e invitano il Governo e gli Enti Pubblici ad adottare, per quanto loro compete,

- adeguati disposti legislativi che riconoscano l'importanza del patrimonio storico ferroviario come facente parte, a tutti gli effetti, del più vasto patrimonio dei beni culturali del nostro Paese;
- a promuovere e a patrocinare eventi e manifestazioni che possano diffondere nell'opinione pubblica, e in particolare nelle giovani generazioni, la conoscenza della cultura ferroviaria;
- a sostenere finanziariamente l'esercizio delle ferrovie secondarie e turistiche tuttora attive, che possono diventare importanti vettori della 'mobilità dolce' nel nostro Paese;
- a favorire e incentivare, così come avviene in molti altri Paesi europei, il recupero delle ferrovie dismesse (6.000 km in Italia), valutando la possibilità di riattivazione del servizio o, in alternativa e nelle attese di una eventuale riattivazione, la loro immediata trasformazione in greenways fruibili con mezzi ecologici (bicicletta, pedonalità, cavallo, pattinaggio ecc.) e per le più vaste categorie di utenti (anziani, bambini, disabili ecc.);
- a preservare e valorizzare il materiale rotabile ferroviario storico, gli impianti fissi, i manufatti e le opere d'arte connessi all'infrastruttura ferroviaria storica come non eludibile testimonianza di archeologia industriale.



Co.Mo.Do.  
Confederazione per la Mobilità Dolce

## Proposta di Legge n. 3950 del 7 dicembre 2010 (Dozzo)

### Norme per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in disuso

Proposta di Legge d'iniziativa dei deputati:

Dozzo, Fava, Bragantini, Bitonci, Caparini, Chiappori, Dal Lago, D'Amico, Desiderati, Follegot, Gidoni, Goisis, Grimoldi, Lussana, Maggioni, Laura Molteni, Ranieri, Torazzi

Onorevoli Colleghi! Negli ultimi decenni, la crescita dell'industria automobilistica e la motorizzazione di massa, in Italia come all'estero, hanno reso antieconomico lo sviluppo della rete ferroviaria minore, portando al progressivo abbandono di una parte significativa della rete ferroviaria nazionale di comunicazione locale. L'esistenza di un gran numero di tali sedimi ferroviari abbandonati, veri e propri corridoi di collegamento tra luoghi diversi, spesso di notevole importanza storica, culturale e paesaggistica, ha dato luogo a una serie di iniziative locali e nazionali finalizzate, da una parte, alla conservazione della memoria dei tracciati ferroviari e, dall'altra, al recupero ambientale e al riutilizzo di tali tracciati per la mobilità dolce.

La presente proposta di legge ha lo scopo di sostenere la conservazione, il recupero e la valorizzazione delle ferrovie abbandonate, in favore dello sviluppo turistico del territorio e della promozione delle attività fisiche, promuovendo la conversione a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse ai fini della realizzazione di piste ciclo-pedonali da destinare a itinerari turistici.

Altri Paesi europei, tra cui la Spagna e l'Inghilterra, hanno promosso con successo iniziative simili. Infatti, le caratteristiche intrinseche delle linee ferroviarie, così come l'autonomia del tracciato, il ridotto numero di intersezioni con la rete viaria, la ricchezza naturalistica dei percorsi, la regolarità delle pendenze, l'esistenza di case cantoniere e di caselli ferroviari facilmente riconvertibili in oasi di ristoro, rendono stimolante l'idea di riutilizzo dei vecchi sedimi per la realizzazione di piste ciclabili.

Uno dei percorsi più caratteristici, un vero e proprio progetto di importanza improcrastinabile per la sua valenza storico-culturale e paesaggistica, è la trasformazione in pista ciclabile della tratta ferroviaria dismessa Treviso-Ostiglia, che attraversa cinque province e trenta comuni per una lunghezza di circa 118 chilometri.

La Treviso-Ostiglia, anche grazie al cofinanziamento con fondi regionali, delle province attraversate, del Parco nazionale del fiume del Sile e delle fondazioni locali, sta per diventare la più lunga ciclovia di Italia, un tragitto verde percorso con mezzi lenti e naturali che unirà piccoli centri, paesaggi suggestivi, corsi d'acqua e aree verdi, con grandi potenzialità turistiche, paesaggistiche ed enogastronomiche.

Per quanto riguarda la parte veneta del tracciato, il progetto strategico rientra tra quelli individuati dal Piano territoriale di coordinamento della regione Veneto e prevede la salvaguardia e la riqualificazione dell'immagine paesaggistico-ambientale complessiva del percorso, dei relativi manufatti di pertinenza e del suo contesto, in quanto parte significativa dell'identità culturale veneta. Si tratta di un' iniziativa che si configura come un progetto urbanistico-paesistico di un «parco lineare» per l'intero percorso.

Si ricorda che il progetto della trasformazione in pista ciclabile della Treviso-Ostiglia è ricompreso nell'elenco delle piste ciclabili finanziate dalla legge 24 dicembre 2007, n. 244 (legge finanziaria 2008).

Infatti, l'articolo 2, comma 342, della legge n. 244 del 2007 ha istituito presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare un fondo di 2 milioni di euro per l'anno 2008, per l'avvio di un programma di valorizzazione e di recupero di alcuni tracciati ferroviari in disuso e per la loro trasformazione in piste ciclo-pedonali. L'elenco di tali tracciati risulta allegato alla legge finanziaria medesima. Purtroppo, tale fondo non è stato mai attivato e le risorse stanziare hanno costituito economie di bilancio dello Stato.

La presente proposta di legge, sulla scia della citata iniziativa legislativa, istituisce un fondo, presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per l'avvio di un programma di recupero delle linee ferroviarie in disuso, previa individuazione dei tracciati e presentazione di appositi studi di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle relative tratte. In sede di prima attuazione della legge, sono attribuite risorse finanziarie, in cofinanziamento con le regioni, allo stesso elenco di tratte ferroviarie dismesse approvato dalla legge finanziaria 2008, tenendo conto dello stato di cantierabilità dei progetti presentati.

L'applicazione della legge a regime e i criteri e le modalità della scelta dei percorsi sono demandati a successivi decreti ministeriali.

Si auspica un rapido e proficuo esame della presente proposta di legge per permettere un celere avvio degli interventi, anche in considerazione della necessità di un immediato finanziamento del primo elenco delle piste ciclabili già individuate dalla legge finanziaria 2008.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1 (Finalità)

1. La presente legge ha lo scopo di promuovere l'utilizzo pubblico e la valorizzazione degli aspetti ambientali e paesaggistici dei tronchi ferroviari in disuso, in favore dello sviluppo turistico del territorio e della promozione delle attività fisiche delle persone.

### ART. 2 (Norme di attuazione)

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati gli elenchi delle linee ferroviarie e delle relative pertinenze in disuso, ovvero mai entrate in esercizio o sui quali è stata disposta la sospensione o la cessazione del servizio, in qualsiasi forma di proprietà o di gestione, ivi comprese le tramvie extraurbane e in genere le infrastrutture su ferro, in abbandono o non più utilizzate, prevalentemente su sede propria. Gli elenchi comprendono lo stato di fatto e di proprietà dei singoli tratti.

2. Con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto con il Ministro per i beni e le attività culturali e con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da emanare entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuati i criteri e le modalità per la scelta di percorsi idonei ai fini della presentazione, da parte di soggetti pubblici o privati, di studi di fattibilità per la conversione a uso ciclabile delle tratte di cui al comma 1 e per l'approvazione dei relativi progetti, ai fini della realizzazione di piste ciclo-pedonali da destinare a itinerari turistici.

3. Sulla base dei decreti di cui ai commi 1 e 2, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, ovvero le regioni territorialmente interessate, previa intesa in sede di Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281, e successive modificazioni, di seguito denominata «Conferenza unificata», approvano i progetti, attribuendo le risorse finanziarie in cofinanziamento, a valere sulle disponibilità del fondo di cui all'articolo 3, comma 1, e su disponibilità proprie.

4. Entro sessanta giorni dall'approvazione dei progetti da parte del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare ovvero delle regioni interessate, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con i Ministri interessati e d'intesa con gli enti locali competenti, conclude le procedure di dismissione dei relativi tracciati.

### ART. 3 (Norme finanziarie)

1. Per la realizzazione degli interventi di cui all'articolo 2 è istituito un fondo presso il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare con una dotazione di 2 milioni di euro per l'anno 2010, di 10 milioni di euro per l'anno 2011 e di 20 milioni di euro per l'anno 2012.

2. Agli oneri derivanti dal comma 1, pari a 2 milioni di euro per l'anno 2010, a 10 milioni di euro per l'anno 2011 e a 20 milioni di euro per l'anno 2012, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa relativa al Fondo per le aree sottoutilizzate, di cui all'articolo 61, comma 1, della legge 27 dicembre 2002, n. 289, per il rispettivo anno.

### ART. 4 (Norme transitorie e finali)

1. In sede di prima attuazione della presente legge, a valere sulle disponibilità del fondo di cui all'articolo 3, comma 1, per l'anno 2010 e per l'anno 2011, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, previa intesa in sede di Conferenza unificata, approva i progetti di fattibilità per la conversione a uso ciclo-pedonale delle tratte ferroviarie dismesse di cui alla tabella I annessa alla presente legge e attribuisce le risorse finanziarie di cofinanziamento tenendo conto dello stato di cantierabilità dei progetti presentati.

2. Le regioni a statuto speciale e le province autonome di Trento e di Bolzano provvedono a quanto disposto dalla presente legge ai sensi dei propri statuti e delle relative norme di attuazione.

Tabella I  
(Articolo 4, comma 1)

Regione	Tratta ferroviaria
Lombardia	Voghera-Varzi
Liguria	Ospedaletti-Sanremo
Emilia-Romagna	Rimini-Novafeltria
Veneto	Treviso-Ostiglia
Marche	Fermo-Amandola
Umbria	Spoletto-Norcia
Lazio	Roma-Paliano-Fiuggi
Lazio	Capranica-Civitavecchia
Puglia	Gioia del Colle-Palagianò
Calabria	Lagonegro-Castrovillari
Sicilia	Valle dell'Anapo
Sardegna	San Gavino-Montevecchio



# BIO STRASSE®

*The right way*

CONGLOMERANTE ECOLOGICO PER PISTE CICLABILI AD IMPATTO AMBIENTALE ZERO



Come risposta alle crescenti esigenze di sostenibilità ambientale, presentiamo Bio-Strasse l'unico conglomerante funzionale ed ecologico ad "Impatto Ambientale Zero" per la realizzazione di piste ciclabili. Con Bio-Strasse, si propone un nuovo sistema, studiato per salvaguardare l'ambiente e la sicurezza del ciclista. Grazie alla sua compatibilità ambientale, Bio-Strasse può essere utilizzato ovunque, anche in zone SIC, ZPS, ZSC o laddove esistano limitazioni all'uso di materiali non eco-compatibili. Bio-Strasse ha trovato il gradimento delle Soprintendenze ai Beni Ambientali.

## CARATTERISTICHE E VANTAGGI

- ottimo skid
- alta resistenza all'usura
- ecologico e sostenibile
- non è un rifiuto speciale
- manutenzione economica
- pigmenti naturali per l'intero spessore
- resistente ai fenomeni di gelo e disgelo
- non fa buche e/o rigonfiamenti
- atermico, non accumula e propaga calore
- permeabile, evita la formazione di pozzanghere
- costi ridotti nella preparazione del fondo
- applicazione possibile anche in condizioni climatiche rigide
- particolarmente resistente all'erba e alle radici delle piante

Per maggiori informazioni  
Ernesto Boni - Responsabile Commerciale  
email: [ernesto.boni@biostrasse.eu](mailto:ernesto.boni@biostrasse.eu)  
cell: +39 346 2898848

