

## Veloce come un treno sulle ciclabili recuperate dalle ex ferrovie

GIULIA CORTESI, UMBERTO ROVALDI

**U**n grande patrimonio abbandonato di ormai quasi 7.000 km di strade ferrate - dismesse, incompiute, inutilizzate - può rivivere grazie al riuso dei sedimi ferroviari come base per la costruzione di ciclovie, strade adatte alla percorrenza in bicicletta. Il processo di recupero per uso ciclistico anche in Italia è già in atto da anni, grazie a iniziative autonome delle amministrazioni locali, in mancanza di una programmazione nazionale. 650 km di sedimi ferroviari risultavano rifunzionalizzati nel 2011, quando chi scrive aveva condotto la prima indagine nazionale sulle ex-ferrovie recuperate all'uso ciclistico («Dalle rotaie alle bici», Fiab 2011) pari al 10% dell'estensione totale delle strade ferrate allora in abbandono. I nuovi recuperi avvenuti negli ultimi 5 anni, proceduti in parallelo a nuovi abbandoni di strade ferrate, probabilmente mantengono costante la bassa percentuale di riuso complessivo, intorno al 10% del patrimonio.

I recuperi già realizzati in Italia rappresentano numeri ben distanti da quelli spagnoli - per non fare i soliti confronti con il nord-Europa in materia di ciclabilità: dei 7.600 km di ferrovie spagnole dismesse nel 1993, grazie a un programma nazionale di riconversione affidato alla Fundación de los Ferrocarriles Españoles, nel 2016 ben 2.400 km risultano riconvertiti in Vias Verdes, ovvero in percorsi riservati esclusivamente a un'utenza non motorizzata (ciclisti, pedoni ma anche cavalieri), cioè oltre il 30%.

Anche in Italia la disponibilità dei tracciati ferroviari ha permesso di realizzare percorsi verdi raggiungendo nel 2011 quasi 800 km di ciclovie, spesso le parti qualitativamente migliori delle reti ciclabili di cui fanno parte, inclusa la rete nazionale Bicalitalia ideata da Fiab, e i tre itinerari internazionali EuroVelo che attraversano l'Italia. I tracciati ferroviari abbandonati non sono solo un patrimonio storico da tutelare nella loro integrità lineare dal rischio di abbandono e di frammentazione in tante brevi tratte presto identificate come scarti, ma sono spesso le risorse più preziose per realizzare i migliori percorsi che permettono lo sviluppo sostenibile dei territori attraversati, sia a fini turistici che non, a seconda delle caratteristiche dei tracciati riutilizzabili e della loro localizzazione. La pendenza moderata, la scarsità di intersezioni con la rete stradale e la posizione elevata rispetto al paesaggio li rendono ideali al riuso per la mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) ma anche funzionali alla posa di condotte di servizio come cavi elettrici, fibre ottiche, metanodotti, acquedotti, fognature, utili alla **sostenibilità** economica dell'intero investi-

mento di recupero. Rimane per gli Enti Locali l'eventuale problema della compravendita del

sedime da Ferrovie dello Stato a prezzi di mercato: assurdo atteggiamento speculativo di un ente statale con altre amministrazioni pubbliche, Comuni e Regioni.

Le ricadute economiche di un flusso cicloturistico sul territorio sono talvolta sottostimate. Nel caso della Ciclovia Alpe Adria Radweg in Friuli Venezia Giulia alcuni Comuni che non credevano nel recupero dell'intera infrastruttura ferroviaria - preferendo acquisire la loro porzione di sedime per usi vari, dal parcheggio al centro commerciale - hanno poi accolto con entusiasmo il passaggio della ciclovie, ansiosi di non perdere il flusso turistico generato. In Francia la ciclovie più remunerativa, quella della Loira, offre un ritorno economico annuale di 20 milioni di euro, in Italia la ciclabile che unisce la valle dell'Adige a Riva del Garda (Tn) tocca i 75 milioni. Nel complesso la ricaduta economica diretta stimata del cicloturismo in Europa vale 44 miliardi di euro l'anno, più di quella delle crociere.

Certo il riuso delle ex-ferrovie per infrastrutture lineari di mobilità attiva di qualità richiede competenze di architettura del paesaggio e la consapevolezza di stare recuperando un bene culturale nel suo complesso, non solo il sedime in senso stretto ma anche edifici e opere d'arte (stazioni, caselli, ponti, gallerie etc), come avvenuto in Spagna.

Centrale rimane la domanda su cosa faccia dire «che bello» di un percorso ciclabile. Vi è un piacere psico-fisico nel movimento del corpo sulla bici, nell'agevole scorrimento delle ruote sul fondo, nell'armonioso ritmo del respiro e della spinta delle gambe. Godiamo della penombra di un bosco, dello spazio aperto di vasti orizzonti, del susseguirsi di angolature e distanze focali. Essenziale è l'aspettativa per il paesaggio: scoperto o riconosciuto con senso di appartenenza, a un'andatura media di 15 km all'ora. È il paesaggio che ci fa apprezzare il percorso. Non si tratta solo di raggiungere una meta: conta ciò che percepiamo nel raggiungerla, come non accade con la veloce locomozione motorizzata. Con l'auto non muoviamo il nostro corpo, ne trasportiamo l'immobilità, mentre il paesaggio sfugge veloce all'esterno, impedendoci di "abitarlo".

Ci sembrano oggi prioritari tre recuperi di ex-ferrovie di importanza strategica e suggestivi esempi di archeologia industriale: il tratto di Pontremolese Aulla-Sarzana in Lunigiana, che offre l'ingresso ciclistico più agevole da nord verso la Toscana, la regione turisticamente più ambita, a servizio di due ciclovie, la Via Romea Francigena EuroVelo 5, e la Bicalitalia 16 Ti-Bre-Dolce-Ciclovie Tirrenica. Il tratto della

Verona-Bologna, a favore della EuroVelo 7 Sun Route fra Oltrepò Mantovano e Bologna. Il terzo è l'Ostiglia-Treviso (ben 120 km), che collega il Po lombardo-emiliano col Nord-Est veneto.



## DALLE ROTAIE ALLE RUOTE A RAGGI

*Lo hanno fatto in Spagna, perché non in Italia, dove quasi 7.000 km di strade ferrate abbandonate sono un grande patrimonio che potrebbe diventare il paradiso dei ciclisti*

