

CONVEGNO

La mobilità ciclistica in Toscana: il sistema di piste e infrastrutture ciclabili regionali

Lunedì 11 agosto 2008, Centro per lo sviluppo sostenibile, Rispescia

Il recupero delle ferrovie abbandonate: un'occasione da non perdere

Albano Marcarini, Presidente CoMoDo

1. CoMoDo (Confederazione per la mobilità dolce) riunisce in Italia diverse Associazioni che si occupano di mobilità alternativa, tempo libero e attività outdoor. E' dunque un tavolo allargato di discussione e proposta sui temi della mobilità dolce, dell'uso del tempo libero, del turismo e dell'attività all'aria aperta con mezzi e forme ecocompatibili. Obiettivi di Co.Mo.Do sono la promozione di una rete nazionale di mobilità dolce che abbia come requisiti fondamentali:

- il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, strade arginali, percorsi storici ecc.);
 - la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti; la separazione dalla rete stradale ordinaria, o in certi casi la protezione della mobilità dolce sulle strade promiscue con i mezzi motorizzati a bassa intensità di traffico;
- l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

2. Già da queste premesse si può comprendere come il tema delle ferrovie abbandonate sia centrale nell'idea di una rete di mobilità dolce. L'opportunità di sfruttare, riutilizzandoli, i sedimi di infrastrutture di uso pubblico da tempo dismesse presenta innumerevoli vantaggi. Vorrei sintetizzarne alcuni:

- mette a disposizione un patrimonio di proprietà già di uso pubblico o comunque destinato a tale fine, dunque con economie nei costi di recupero;
- combatte il degrado ambientale delle aree e delle infrastrutture abbandonate;
- facilita la ricerca di corridoi 'ecologici' per la mobilità sostenibile (ciclo-pedonale) in sedi protette, sicure e separate dalla viabilità veicolare;
- consente il tracciamento di lunghi percorsi particolarmente indicati per la ricreazione, il turismo, in genere la mobilità delle persone;
- contribuisce a mantenere viva nelle popolazioni locali la memoria di una ex-ferrovia con le sue strutture superstiti (stazioni, ponti, tunnel ecc.);
- l'eventualità, non peregrina, di conservare e magari di riutilizzare questo 'corridoio' anche nell'eventualità di un ripristino del servizio ferroviario qualora se ne ripresentassero le condizioni.

3. Nonostante questi vantaggi, in Italia il recupero, o meglio il 'riciclo' delle

ferrovie dismesse non ha ancora preso avvio in misura soddisfacente. A fronte di un patrimonio di circa 5700 km di ferrovie in abbandono (numero sempre crescente a causa della sostituzione di molti tronchi a favore di varianti più moderne), i casi di recupero sono ancora limitati. Fra i più recenti occorre ricordare la ex-linea del Ponente Ligure con l'inaugurazione durante questa estate della ciclabile fra Sanremo e S. Lorenzo al Mare, di 24 km, sul sedime appunto della ex-ferrovia: uno splendido percorso lungomare. Oppure, sulla costa adriatica, l'avvio della trasformazione in pista ciclabile della ferrovia Adriatica fra Vasto e Ortona. Ancora, in Lombardia, l'apertura nel 2007 della ciclabile della Val Brembana, sulle tracce dell'ex-ferrovia elettrica Bergamo-Piazza Brembana, e, in Sicilia, il recupero del primo tratto della Palermo-S. Carlo-Corleone nella Riserva naturale del Bosco della Ficuzza. Si può quantificare attorno a 100-120 km il dato complessivo delle linee attualmente recuperate in Italia.

4. Interventi anche di notevole livello tecnico e progettuale ma che contrastano con altre situazioni favorevoli e tuttora in stallo come il recupero integrale della ex-ferrovia Treviso-Ostiglia (110 km nella Pianura Veneta), delle tratte abbandonate delle reti delle ferrovie secondarie della Sardegna, della Sicilia e della Calabria (con una valenza turistica assolutamente invidiabile), della Voghera-Varzi in Lombardia, della Bra-Ceva in Piemonte, tanto per citare qualche caso fra i molti.

Ultimi e documentati anche sul mio personale sito (www.me.com/marcarini/gallery.html) i casi della Pontremolese (nei tratti sostituiti), della Gola del Nera, della tramvia di Oropa ecc.

5. In altri Paesi d'Europa questo tema del recupero è già stato avviato da anni. Molto noto il modello spagnolo delle Vias Verdes, ovvero il recupero, gestito dalla stessa compagnia ferroviaria nazionale tramite una fondazione 'ad hoc', di oltre 1000 km di ferrovie dismesse con la trasformazione in piste ciclo-pedonali (vie Verdi, appunto). Progetto che ha ottenuto diversi riconoscimenti internazionali proponendosi come miglior esempio di riconversione di infrastrutture territoriali in Europa. Ad esso fa eco il Belgio, Paese di vecchia industrializzazione a forte tasso ferroviario, che oggi con il progetto RAVeL (Reseau Autonome des Voies Lentes) mira al recupero di gran parte della rete ferroviaria in abbandono unita a quello delle strade arginali di canali e fiumi. Per non parlare della Rete ciclabile inglese o delle magnifiche voies vertes francesi, come quella della Borgogna del sud impostata su una vecchia tratta ferroviaria.

Di quest'ultima linea, fra l'altro possediamo qualche dato interessante che dimostra come tali interventi, già di per sé contenuti in termini economici, diano dei risultati sorprendenti anche a breve termine. Per la trasformazione della ex-ferrovia della Borgogna, il locale Dipartimento ha speso circa 4,5 milioni di euro nel 2003. Negli anni immediatamente successive il numero medio degli utenti è stato di circa 150 mila all'anno con un apporto stimato di circa 10 Euro per utenti per acquisto di servizi legati all'uso della ciclabile (dal nolo bici alla ristorazione). Ciò significa che nell'arco di tre anni è stato ammortizzato il costo sociale iniziale dell'intervento.

6. CoMoDo, assieme alle Associazioni che ne fanno parte, fra cui Legambiente, si sta impegnando per favorire questo processo di riuso e trasformazione. Lo sta facendo in due modi: attraverso un percorso istituzionale; attraverso una mobilitazione diffusa.

7. Il percorso istituzionale ha portato all'elaborazione di un progetto di legge per il recupero e la valorizzazione dei tronchi ferroviari in abbandono, nel quale, fra le altre cose, si prevede il passaggio non oneroso dei sedimi ex-ferroviari alle Amministrazioni pubbliche che ne favorissero la trasformazione e la gestione; poi, la tutela delle linee e degli impianti che conservino valore storico e documentale; le basi per la costruzione della rete nazionale della mobilità dolce. Presentata in Senato nel febbraio 2006, la proposta di legge è decaduta con l'ultima legislatura. Abbiamo avviato contatti per la sua riproposizione nell'attuale legislatura. Dall'ultimo governo abbiamo però ottenuto un intervento positivo, ovvero l'inserimento nella Legge Finanziaria dello Stato 2008 di uno stanziamento di 2 milioni di Euro finalizzati al recupero di 12 tratte ferroviarie dismesse in varie regioni del Paese. Si tratta di una misura molto modesta, che porterà al massimo all'avvio di alcuni studi di fattibilità, ma che ha il merito di introdurre per la prima volta nell'agenda governativa questo genere di interventi a favore della mobilità dolce. Al momento il riparto di questi fondi è allo studio di una Commissione formata dal Ministero dell'Ambiente.

8. Sul piano della mobilitazione diffusa, CoMoDo ha promosso e organizzato il 2 marzo scorso la Prima Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate, un'evento che, partito in sordina, ha riscosso un notevole successo con oltre 60 appuntamenti in tutta Italia, dedicati alla riscoperta di linee abbandonate, a viaggi speciali sulle linee secondarie ancora esercitate, a incontri, mostre, visite guidate a impianti e monumenti. Stampa e media si sono occupati largamente della manifestazione che ha avuto l'appoggio e il contributo di molte Associazioni ed Enti locali. Si è voluto così raggiungere i seguenti obiettivi:

- richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica sul tema delle ferrovie dismesse, sottoutilizzate o male utilizzate;
- superare la sterile contrapposizione che vede alcune volte schierati appassionati delle ferrovie e sostenitori delle trasformazioni in piste ciclabili in una visione unitaria che dimostra la totale assenza di conflitti di interesse (ovvero piste ciclo-pedonali e conservazione dei sedimi in prospettiva di ripristino del servizio ferroviario non sono affatto in contraddizione);
- stimolare l'intervento degli Enti pubblici e dello Stato a favore del recupero di queste infrastrutture.

Il successo della Prima Giornata nazionale ha convinto CoMoDo della necessità di fissare questo appuntamento ogni anno e pertanto è già stata indetta la Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate per domenica 1 marzo 2009.

9. Iniziative di questo genere si sposano bene con altre già poste in essere da diverse Associazioni come il progetto 'Le Vie del treno', promosso da

Legambiente in Calabria, in Sardegna e in Basilicata. Siamo convinti che, in questo senso, un'ulteriore condivisione di intenti porterà a ottimi risultati.

10. Ma la mia convinzione è che occorre un ulteriore sforzo per favorire questo processo, che ritengo assolutamente valido e qualificante per il nostro Paese, considerati gli aspetti positivi in termini ambientali, sociali, del benessere pubblico, dell'uso del tempo libero, dell'attività sportive e del turismo. In una situazione attuale, di difficile disponibilità alla spesa da parte dell'Ente pubblico, occorre aumentare la mobilitazione popolare e prendere in carico, come in America con l'Associazione Rail to Trail (nata proprio per il recupero delle ferrovie in abbandono), interventi diretti e autogestiti che possono essere così sintetizzati secondo un processo continuativo e cronologico:

- istituzione di un Comitato locale;
- adozione simbolica di un tratto di ferrovia dismessa da parte della popolazione locale;
- interventi spontanei e volontari di recupero atti a garantire una semplice accessibilità al tracciato (decespugliamento periodico, segnalazione, rimozione rifiuti ecc.);
- contatti e pressioni presso i rappresentanti politici locali per sostenere l'idea del recupero;
- predisposizione di uno studio di fattibilità o di un vero progetto di recupero;
- avvio di contatti con l'ente proprietario del sedime per una cessione o per un uso condizionato (tipo rail-banking) a fini pubblici e sociali (nei casi più difficili e più convinti, acquisizione onerosa del sedime tramite sottoscrizione popolare);
- controllo e condivisione dell'eventuale intervento di recupero finanziato dall'Ente pubblico.

11. La rete ferroviaria della Toscana sembra apparentemente priva di ferrovie dismesse o in abbandono. In realtà esistono situazioni molto localizzate che si rifanno a vicende di vecchia data, relative a dismissioni di linee secondarie, spesso utilizzate come ferrovie industriali o minerarie. È il caso, ad esempio della Mineraria di Campiglia o della Marmifera di Carrara. Ci sono poi casi di tronchi dismessi di una certa importanza come la Lucca-Pontedera o la Livorno-Collesalveti già appartenenti alla rete principale o come la singolare Arezzo-Fossato di Vico, un tempo inclusa nella piccola rete della Ferrovia dell'Appennino Centrale. Ci sono infine casi di variante a linee tutt'ora in esercizio, come nel caso della Pontremolese ad Aulla. Qui, a seguire, l'elenco completo delle ferrovie in abbandono in Toscana, tolto dal sito www.ferrovieabbandonate.it dell'Associazione Italiana Greenways.

Linea	Lunghezza
Arezzo-San Sepolcro- Umbertide-Fossato di Vico	133,53 km

Asciano-Monte Antico	51,204 km
Carrara Avenza-Carrara S. Martino	4,442 km
Castellina Marina	2,5 km
Chiusi-Montallese	9,83 km
Follonica-Massa Marittima	25,091 km
Fontago-Montepulciano Citta'	10,328 km
Giuncarico-Cave di Ribolla	8,028 km
Livorno-Collesalvetti	12,486 km
Livorno-Pisa	32,605 km
Lucca-Pontedera	25,264 km
Orbetello-Porto Santo Stefano	13,342 km
Poggibonsi-Colle Val D'Elsa	7,769 km
Populonia-Portovecchio di Piombino	7,69 km
Pracchia-San Marcello	16,702 km
Saline di Volterra-Volterra	8,047 km
Terrarossa-Sarzana	15 km

12. Nel complesso si tratta di circa 230 km di potenziali, recuperabili ferrovie sulle quale occorre però condurre un più approfondito studio relativo allo stato di fatto, alle reali possibilità di recupero (si immagina infatti che diversi tratti siano stati già utilizzati come strade carrozzabili o si siano resi indisponibili dopo alienazione o occupazione più o meno abusiva). Esistono comunque delle prospettive interessanti se si pensa, ad esempio, alla tratta della ex-Pontremolese da Terrarossa-Tresana a Santo Stefano di Magra e a Sarzana che potrebbe diventare il percorso preferenziale, sicuro e protetto, della celebre e gettonata Via Francigena. O alla ex-ferrovia Arezzo-Fossato di Vico come utile tramite ciclabile, sempre sicuro e protetto, fra le valli dell'Arno e del Tevere, lungo le quali si stanno affacciando progetti di ciclabili ripariali.

La legge regionale della Toscana (1/2005) relativa alle norme sull'uso del territorio, in sostanza la legge urbanistica regionale, fornisce già un primo puntello a nostro favore, cioè conferisce facoltà ai Comuni di applicare un vincolo di inedificabilità sui tratti ferroviari dismessi o in abbandono. Si tratta di un disposto utile a fronteggiare eventuali, e non infrequenti, accaparramenti abusivi di terreni demaniali per conservare l'integrità e la continuità del sedime.

Appare a questo punto necessario operare su più livelli e su più strade per raggiungere il risultato di un recupero effettivo delle ferrovie in abbandono in Toscana, ovvero:

- alle Associazioni e ai Comitati locali si chiede di intraprendere un 'cammino di mobilitazione' con le tappe elencate al paragrafo 10;
- alle Province di inserire entro i propri strumenti di pianificazione dei sistemi di mobilità o territoriali i tronchi ferroviari in abbandono e

- favorirne il recupero con l'acquisizione dei sedimenti;
- alla Regione di intraprendere uno studio dettagliato sulla fattibilità del recupero relativo ai tutti i tronchi ferroviari sopra elencati e di promuovere una disposizione legislativa in materia, sul modello della proposta CoMoDo.

Albano Marcarini, Milano, 5 agosto 2008