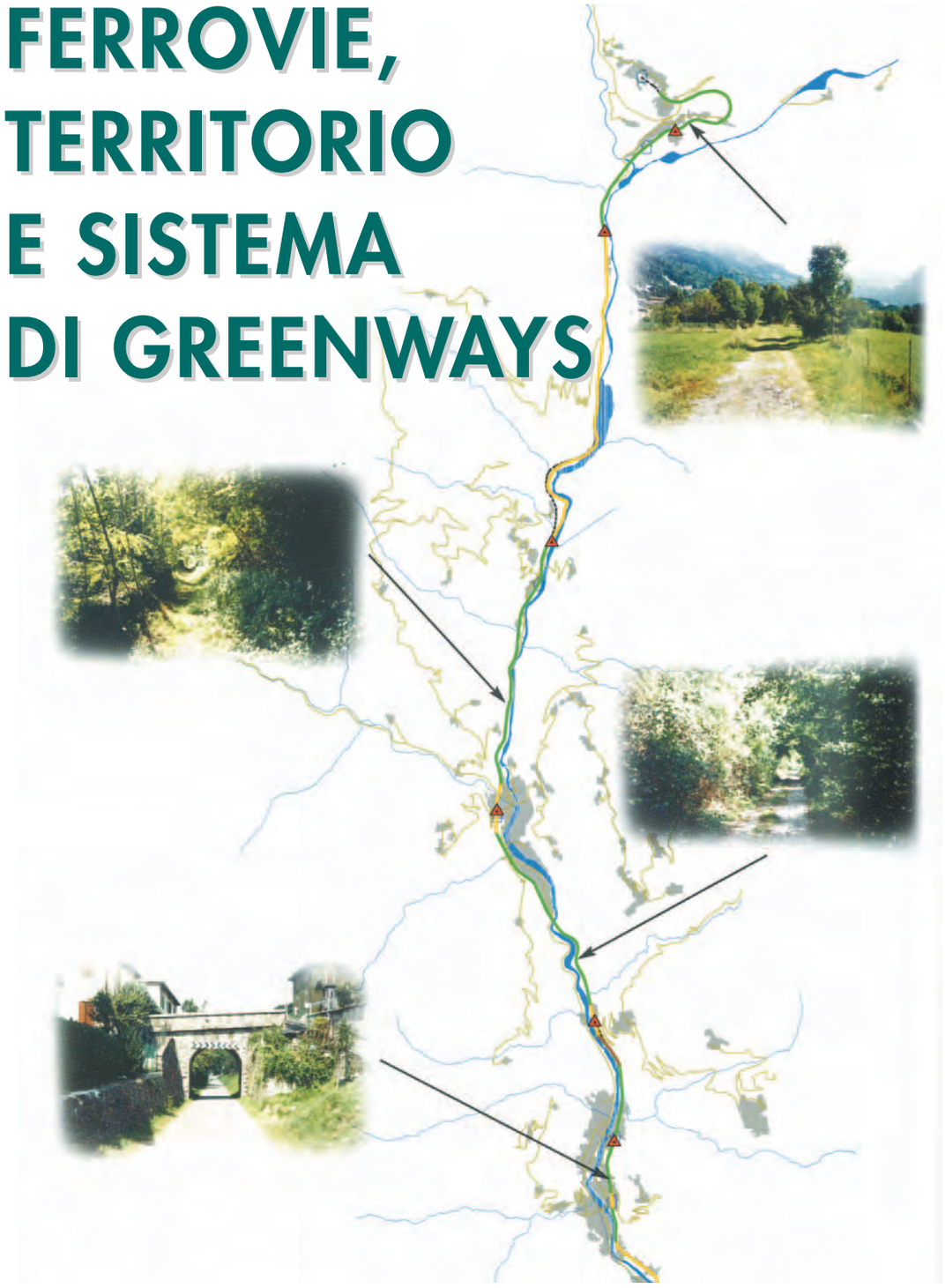
RFI

ISFORT
COMPETENZE E RISORSE PER LA MOBILITÀ

FERROVIE, TERRITORIO E SISTEMA DI GREENWAYS



Il lavoro di ricerca e la pubblicazione del testo sono stati curati
per Ferrovie dello Stato S.p.A. da Fabrizio Torella (Coordinatore)
e Teresa Coltellese di Politiche Sociali;
per ISFORT S.p.A. da Carlo Carminucci, Giampiero Forcesi
e Marina Donadi (Coordinamento Editoriale)

FERROVIE, TERRITORIO E SISTEMA DI GREENWAYS

Roma, maggio 2004

INDICE

Presentazione
- La ferrovia: il cambiamento nel tempo del suo valore sociale ed ambientale di Mauro Moretti Pag. 1

Introduzione
- Le greenways e le politiche di FS per lo sviluppo sostenibile e la responsabilità sociale " 5
- I risultati della ricerca sulle greenways e del convegno tenuto a Roma nell'ottobre 2003 " 8
- Gli obiettivi di una nuova ricerca in tema di greenways 11

Capitolo I
Tutela e promozione socio-ambientale nelle politiche di FS " 13
1.1. Le ricerche in tema di ambiente e mobilità " 13
1.1.1. Treno&Natura. Muoversi nel verde (1996) " 13
1.1.2. Il Treno delle Dolomiti. Governare mobilità & sviluppo in un'area pregiata (1998) " 17
1.1.3. Le stazioni impresenziate... rifioriscono (1999-2003) " 19
1.1.4. I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia. Quarto rapporto (2002) " 22
1.1.5. Mobilità e parchi nazionali. Ipotesi innovative per una mobilità a servizio del turismo (2003) " 25
1.2. Esempi di buone prassi " 31
1.2.1. La "Carta 5 Terre" " 31
1.2.2. L'intermodalità nel Parco delle Dolomiti Bellunesi " 32
1.2.3. Ferrovia e turismo montano nel Parco Nazionale della Majella " 32
1.2.4. Il treno del lago d'Iseo " 33
1.2.5. Il Treno-Natura sulla linea Asciano-Monte Antico " 34
1.2.6. Il Treno Verde in collaborazione con Legambiente " 35
1.2.7. I progetti dell'Iniziativa comunitaria "Equal": il crescente bisogno di un turismo ecocompatibile " 35
1.2.8. Il servizio treno+bici " 38
1.2.9. Un Piano nazionale per la mobilità dolce " 40
1.2.10. Le greenways in Italia e il progetto di Rete Verde del Mediterraneo " 42

Capitolo II
Ricerca di mercato su "mobilità, natura e turismo sostenibile" Pag 45
2.1. Obiettivi e note metodologiche " 45
2.2. La frequentazione delle aree naturali: comportamenti, giudizi, prospettive " 45
2.3. I mezzi di trasporto utilizzati " 50
2.4. Le opinioni sull'ambiente " 53

Capitolo III
Le greenways come rete di mobilità alternativa
Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi come greenways.
Sintesi di una ricerca di Giulio Senes, Natalia Fumagalli, Roberto Revelli con il coordinamento di Alessandro Toccolini " 57
3.1. Il significato di greenways " 57
3.2. Il movimento "Rails to trails" " 58
3.2.1 Introduzione " 58
3.2.2 Vantaggi e svantaggi della conversione di una linea non utilizzata in greenways " 59
3.2.3 I problemi legati alla realizzazione di una greenways sul tracciato di una ferrovia non utilizzata " 61
3.2.4 Alcune esperienze estere " 62
3.2.5. Il rail-with-trails " 66
3.3 Valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate in Italia " 67
3.3.1 Il "censimento" delle linee ferroviarie italiane non utilizzate " 67
3.3.2. La possibilità di recuperare le linee ferroviarie non utilizzate come greenways " 68
3.3.3 Casi di studio: "Rail-trails" e "Rails-with-trails" " 73

Capitolo IV
"Valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways" " 91
(Atti del Convegno di Roma, 20 ottobre 2003)
Introduzione agli Atti " 91
Elementi introduttivi del Convegno " 93
- Le strategie del Gruppo FS di Vincenzo Soprano " 93
- La presentazione della ricerca condotta dall'Università di Milano sulle greenways di Alessandro Toccolini " 95
- Il censimento delle linee ferroviarie dismesse in Italia di Giulio Senes " 100

Le esperienze internazionali del sistema di greenways Pag. 108
- Il progetto spagnolo delle "Vias Verdes"
di Carmen Aycart " 114
- Il progetto portoghese di "Ecopistas"
di Lourdes Centeno " 126
La riflessione in FS " 137
- Il recupero dei sedimi ferroviari dismessi. Il caso italiano
di Francesco Notaro " 141
- Le strutture ferroviarie dismesse e il loro impatto sul territorio
di Francesco Mauro " 150
- Il recupero del patrimonio immobiliare dismesso a scopo sociale
di Amedeo Piva " 161
I progetti pilota analizzati nella ricerca dell'Università di Milano
di Giulio Senes " 167
Gli enti locali per una rete territoriale di greenways " 171
- Studio di fattibilità per il recupero di un tratto urbano
della linea Roma-Viterbo
di Valerio Albanese Ruffo " 171
- Il progetto di recupero della linea Ora-Predazzo e le
greenways altoatesine
di Carlo Leonardelli e Martin Schopf " 175
- Piste ciclabili sulle linee Modena-Vignola e Modena-Mirandola
di Daniele Gaudio " 179
- I progetti di riuso come greenways delle ferrovie dismesse
della Regione Sicilia
di Maria Parrinnello " 182
Conclusioni
di Francesco Mauro " 192

Appendice fotografica

Presentazione

LA FERROVIA: IL CAMBIAMENTO NEL TEMPO DEL SUO VALORE SOCIALE ED AMBIENTALE

Che cosa è la ferrovia? Per quanto familiare, il concetto in sé stesso è difficile da esprimere in poche parole, a meno di non ricorrere alle enciclopedie che riportano, tutte con poche variazioni, una definizione simile a questa: "sistema di trasporto su veicoli a ruote che si spostano su guide di ferro parallele, dette binari".
Per quanto corretta, questa è però un'arida descrizione della sola fisicità della ferrovia e delle sue componenti, che non solo è parziale nell'elenco delle sue parti costitutive visibili, ma sicuramente non coglie lo spirito delle "guide di ferro parallele", la loro influenza sulla società, la loro importanza nello sviluppo moderno, il loro legame col territorio.
Al contrario di molte altre invenzioni ed innovazioni, per la ferrovia fu subito chiaro il suo ruolo fondamentale nell'evoluzione umana: figlia della rivoluzione industriale, la strada ferrata era essenziale per il trasporto delle materie prime ai nuovi stabilimenti e dei prodotti lavorati ai mercati. Per la prima volta l'umanità poteva sostituire la limitata forza animale con qualche cosa d'infinitamente più forte, che ne avrebbe consentito il salto verso l'era industriale: non a caso uno dei primi nomi per il nuovo mezzo fu proprio "cavallo d'acciaio", una denominazione che richiama alla mente concetti futuristici ed avveniristici senza rinunciare al tradizionale legame con la terra e con l'animale fino ad allora più familiare.
Con la ferrovia tutto sembra possibile: il nuovo mezzo si rileva l'elemento fondamentale per l'economia mondiale, uno strumento che l'umanità aspettava non solo per affrancarsi da secoli di miserie, ma per collegare finalmente distanze troppo grandi da percorrere, unire popoli, mentalità e sentimenti.
Cinema e letteratura si appropriano del nuovo mezzo di trasporto per narrare il progresso dell'uomo ed i tumulti di una società in profondo cambiamento, attingendo dalla storia che si compie; la rivoluzione del Dottor Zivago viaggia in treno, come l'epopea della conquista del West che vede infinite battaglie tra pellerossa e soldati ai lati di lunghe ferrovie, fino alle tradotte italiane che portano le truppe al trionfo di Vittorio Veneto, per arrivare ai tristissimi treni piombati di Primo Levi.
Lo sviluppo della ferrovia non è stato indolore né tranquillo: collegare nazioni e continenti ha voluto dire pagare alti prezzi in vite umane nel tentativo di trovare nuove tecniche costruttive più efficaci, ma anche ferire il territorio con la necessità imperativa di posare binari a tutti i costi.
Concetti come ecologia e sostenibilità naturalmente, e comprensibilmente, sono ancora di là da venire, l'esigenza primaria dell'umanità è quella di svilupparsi in ogni modo, i bisogni dell'industria sono primari, il comando dell'uomo sulla natura totale e giustificato.

Tutto però cambia molto in fretta, per merito e colpa dell'avvento dell'automobile, il simbolo della nuova modernità che arriva da un paese, gli USA, dove la ferrovia non ha mai avuto uno sviluppo così importante come in Europa. L'epopea della conquista del West americano non avviene più grazie ai binari della Western Pacific, ma sulle Ford in marcia sulla Route 66: in America le città come Los Angeles nascono conformandosi all'automobile ed illusoriamente si crede che il nuovo mezzo di trasporto possa essere esportato nel resto del mondo con la stessa facilità d'adattamento.
All'inizio le cose effettivamente vanno così anche da noi, se negli anni '30 solo pochi ricchi possono permettersi un'automobile, il boom economico italiano è legato alle autostrade ed alla 600 in garage.
Il treno del dopoguerra vive una stagione difficile, rappresenta un trasporto sì consolidato, ma adatto più alle classi meno abbienti, che non possono permettersi l'automobile: l'emigrante con la valigia di cartone viaggia in terza classe verso la Germania, le famiglie del boom economico si spostano invece in automobile.
Nell'immaginario collettivo la ferrovia viene relegata a mezzo necessario, ma un po' scomodo, lento, goffo e sporco, una sorta di snobismo culturale collettivo lascia il treno a chi proprio non può viaggiare in auto.
A peggiorare le cose arriva la disponibilità a bassi costi dell'aereo, il nuovo mezzo alla portata di tutti che permette di circumnavigare il mondo in poche ore.
L'euforia dura però pochi decenni: il tempo di scoprire parole quali inquinamento, traffico, code, stragi sulla strada, esodi e controesodi. Anche l'aereo rileva i suoi limiti strutturali collegati ad un trasporto massificato sempre più difficile da gestire: ritardi cronici e congestione del traffico aereo, necessità di creare dispendiosi aeroporti lontani dai centri abitati e linee aree con difficoltà finanziare hanno oramai appannato l'immagine dell'aereo elitario mezzo di trasporto "facile" e senza problemi.
Oggi la società ha compiuto la trasformazione, da era industriale siamo passati a quella post-industriale, il panorama del nostro territorio è profondamente cambiato ed i trasporti stanno ripensando il loro ruolo all'interno della società.
La ferrovia è il mezzo di trasporto che attualmente si pone come il candidato ideale per uno spostamento di massa efficiente, veloce, rispettoso degli uomini e dell'ambiente.
Da sporca, brutta da vedere ed invasiva, la ferrovia si sta riappropriando del ruolo da vero elemento che unisce gli uomini ed i territori, è bella da vedere nei suoi treni e nelle sue nuove stazioni, è moderna e veloce, economica per i più bisognosi, ma anche al servizio della clientela d'affari più esigente.
Il treno è nell'immaginario giovanile il primo mezzo di trasporto a basso costo, che consente di conoscere altri paesi, legare culture e società diverse; è il primo collegamento verso il mondo, favorisce i contatti fra le persone e spesso è sul treno che nascono i grandi amori giovanili.

Ma è anche il mezzo adatto all'uomo di affari; l'Alta Velocità è competitiva rispetto all'aereo non solo per costi, ma per la comodità di portare le persone direttamente nel cuore delle città, con un comfort che le strette carlinghe d'aereo non possono offrire, una sicurezza maggiore, un inquinamento nullo ed un impatto ambientale contenibile.
Aereo e treno sono due modalità diverse di concepire spazio e tempo; il primo li riduce e li comprime, rendendoli innaturali, confondendo il passeggero al suo arrivo con il jet lag, il treno attraversa ed interpreta spazi e tempi, accompagnando dolcemente il viaggiatore a destinazione; l'aereo fa sempre un po' paura, il treno è rassicurante; l'aereo sorvola i paesi, il treno li unisce, cuce i territori, è il mezzo sociale per eccellenza.
E' solo negli ultimi anni che temi quali l'ecologia e la sostenibilità sono venuti alla ribalta, sensibilizzando la coscienza comune e spingendo i paesi a promuovere programmi per la salvaguardia ambientale, ma in realtà è il treno che da sempre è favorito su questo punto.
Ci sono ovvi vantaggi visibili: il treno non inquina, non deteriora le risorse ambientali ed ha impatti visivi che possono essere ridotti in maniera più significativa rispetto alle autostrade ed agli aeroporti.
Ma c'è tutta una parte meno distinguibile, una sorta di "indotto" che la ferrovia moderna vuole veicolare: una cultura del rispetto dell'ambiente che va oltre gli aspetti visivi per diventare parte di un progetto comune per migliorare il Paese.
Le ferrovie possono, e vogliono, tutelare l'ambiente non solo per vincoli legislativi, ma per un dovere morale verso la collettività ed un senso di responsabilità verso le generazioni future, per consegnare una rete di trasporti che si armonizzi con il territorio e le persone: i progetti per eliminare i passaggi a livello, e ricucire quindi porzioni divise di territorio, le barriere antirumore per limitare l'inquinamento acustico e le vecchie stazioni improduttive riadattate a nuovi usi sociali, sono tutti simboli del rinnovato rispetto che le ferrovie hanno per l'ambiente.
Persino i progetti per le nuove stazioni Alta Velocità sono di fatto un segnale forte verso le nuove tematiche con un'attenzione rinnovata alle persone: luoghi che assomigliano a piazze e boulevard, con nuovi spazi per socializzare e fermarsi, diversamente dal vecchio concetto della stazione come luogo da percorrere frettolosamente e con fastidio. Partenza ed arrivo non sono più pratiche irritanti da sbrigare, ma momenti per prendere tempo e pensare a sé stessi.
Iniziative come il periodico Rapporto Ambientale sono un segnale forte di questa volontà, ed è qui che, fra gli altri progetti sul tema, vengono incluse le "stazioni e vie verdi", le greenways, all'interno di un piano di lavoro che richiede però sinergie con le altre forme di trasporto e che necessita di uno sforzo comune. Sinergie che devono riguardare soprattutto il trasporto su gomma: il nostro paese vive il paradosso che il 90% degli spostamenti effettuati, anche quelli motivati da ragioni ecologiche, avviene sulle quattro ruote.

Ecco quindi che realizzare le greenways, o semplicemente riqualificare vecchie linee abbandonate per un nuovo tipo di turismo, significa creare, d'accordo con gli enti locali, parcheggi di scambio ferro-gomma, favorire l'uso delle biciclette (da trasportare magari con lo stesso treno), realizzare network di trasporto pubblico che disabituino, più che disincentivino, all'utilizzo dell'automobile.
Ironicamente è proprio lo sviluppo dell'automobile che permette oggi di disporre di nuove linee verdi: nella seconda metà del XX secolo la chiusura di molte industrie e miniere, abbinata allo sviluppo dell'automobile e delle reti autostradali, ha causato uno spostamento delle esigenze di trasporto di persone e merci, portando all'abbandono di molte linee ferroviarie, quelle che oggi vengono sfruttate come greenways, in una sorta di nemesi dello sviluppo tecnologico.
Ma non si tratta di una vendetta, quanto del desiderio di cambiare un rapporto tra le persone ed i mezzi di trasporto oggi sbilanciato solo verso l'automobile, per creare un nuovo equilibrio che contemporaneamente salvaguardi l'ambiente.
La realizzazione di percorsi verdi è una occasione straordinaria non solo per riqualificare il territorio, ma per realizzare nuovi motivi di socializzazione, creare opportunità per rendere protagonisti gli enti locali e perfino creare occasioni di business con un nuovo tipo di turismo; quando l'ecologia si dimostra fruttifera, in tutti i sensi, non ci sono motivi contrari per non sostenerla.
Così come non ci sono "controindicazioni" alle greenways: sono percorsi protetti, in sedi (anzi in "sedimi" come si chiamano tecnicamente) con pendenza e tracciato costanti che attraversano spesso territori ora diventati parchi naturali, sono di proprietà pubblica, quindi appartengono a tutti, possono essere utilizzate a piedi, in bicicletta e perfino dalle persone diversamente abili.
La ferrovia come valore comune torna quindi alle persone sotto una nuova forma, che non vede fisicamente passare i treni, ma che sfrutta l'ingegno e le tecnologie che sono state necessarie un tempo per realizzare le sue sedi. Un altro modo per riappropriarsi di un mezzo antico inventandosi nuove modalità di viaggio, coniugando il vecchio ed il nuovo, il tema eterno del viaggio con le nuove sensibilità per l'ambiente.
La grande sfida dei nostri anni è probabilmente questa, convincere la maggior parte delle persone che il viaggio, gli affari, il turismo, l'ecologia, il rispetto dell'ambiente possono andare d'accordo e possono essere sviluppati in comune, senza disarmonie o prevaricazioni di un mezzo sull'altro: una sfida che è già diventata una filosofia di progetto per le ferrovie.

Mauro Moretti
Amministratore Delegato
Rete Ferroviaria Italiana spa

Introduzione

LE GREENWAYS E LE POLITICHE DI FS PER LO SVILUPPO SOSTENIBILE E LA RESPONSABILITÀ SOCIALE

Lo sviluppo sostenibile è stato inteso, fin dal 1993, come il miglioramento della qualità della vita pur rimanendo nei limiti della ricettività ambientale[1]. Agire tenendo conto di questo principio è compito di tutti, governi, imprese, cittadini.
In anni successivi il concetto di sostenibilità veniva arricchito da quello di "responsabilità sociale", cioè dal riconoscimento della coesione sociale e dell'equità come valori essenziali per la società democratica. Questo principio, più ovvio per governo e cittadini, diviene innovativo se considerato come fondamentale anche per le imprese. E così comincia ad essere, anche in Italia, dalla fine degli anni '90.
In tempi recenti, il Gruppo Ferrovie dello Stato ha posto, con un graduale accrescimento di consapevolezza, i concetti di sostenibilità e di responsabilità sociale come principi guida dei propri programmi strategici, al fine di contribuire allo sviluppo del Paese mediante una rete di trasporto su ferro che sia, il più possibile, ecocompatibile e caratterizzata da equità sociale ed impegno per una maggiore coesione sociale.
Quanto al tema della responsabilità sociale, una prima riflessione sulle esperienze realizzate nel corso degli anni '90 e dei primi anni 2000 è stata compiuta attraverso una ricerca presentata e discussa a Roma nel gennaio 2003: "Le Politiche Sociali del Gruppo FS: una rassega ragionata delle attività svolte e le prospettive di presenza", a cura di FS – e, in specifico, della struttura Politiche Sociali - e dell'Isfort.
In tema di sostenibilità, numerose sono state le politiche settoriali e le ricerche realizzate fin dalla metà degli anni '90. Ne diamo rapido conto nel primo capitolo di questo volume. Ma si possono qui ricordare i quattro rapporti che le Ferrovie dello Stato (e, in specifico, la struttura Politiche Ambientali) hanno redatto in collaborazione con l'associazione "Amici della Terra" a partire dal 1998 ("I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia") e la ricerca più recente, quella su "Mobilità e Parchi Nazionali. Ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo", realizzata dal WWF e da Isfort nel 2003 e presentata a Grosseto nel febbraio 2004.
Lo studio che FS ha commissionato nel 2001 all'Associazione Italiana Greenways per la valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate (soprattutto quelle, ma non solo quelle) tramite la realizzazione di percorsi verdi (greenways) ha segnato una tappa importante nella maturazione di una visione più ampia di mobilità sostenibile.
Finora, ragionando di ambiente e ferrovie, ci si è preoccupati soprattutto dei cosiddetti "costi esterni" e cioè dei diversi tipi di impatto ambientale causati dal

[1] Cfr. Delibera CIPE del 28.12.1993.

mezzo ferroviario: inquinamento atmosferico, gas serra (e, dunque, impatto sul clima), rumore, congestione, e incidenti. In questi campi di cruciale importanza, nei quali il treno è già molto vantaggioso in termini di sostenibilità rispetto agli altri mezzi di trasporto, si è fatto molto. Più sporadiche erano state le riflessioni su un altro tipo di apporto che le ferrovie potevano dare alla tutela dell'ambiente: la ripresa della sfida all'automobile cercando di far parte, sempre più, di un sistema misto (treno, bicicletta, bus elettrici, trekking, cammino a piedi…) di "mobilità dolce", valida per le nuove forme di turismo naturalistico (e storico-culturale) ed anche per alcuni spostamenti urbani, di vita quotidiana (percorsi casa-scuola, casa-lavoro).
Esperienze di sostegno al turismo, con un utilizzo facilitato di alcune linee ferroviarie in servizio o con il riuso di linee ferroviarie abbandonate, ve ne erano state e ve ne sono. Pensiamo ai i treni-natura, treni blu, i treni della neve, le convenzioni treno più bicicletta, e così via. Ma tutto ciò è stato sin qui molto frammentato. Occasionale. Ed è mancato, sinora, un coordinamento dei tanti soggetti interessati a promuovere il diffondersi di una mobilità lenta, dolce, rispettosa dell'ambiente e più capace di far entrare in contatto autentico le persone con l'ambiente a cui si accostano.
E' un tema, questo, che ha anche a che vedere con lo sviluppo socio-economico di tanti territori "minori" del paese; o semplicemente trascurati. E che rappresenta anche una nicchia di mercato di qualche rilevanza. L'impegno delle Ferrovie nel rendere sempre più fruibili i luoghi di maggiore valore ambientale, grazie alla capillarità della propria rete (i rami vivi e i rami secchi), risponderebbe, in realtà, ad una domanda turistica in crescita: una domanda di turismo verde, disponibile e interessata a fare uso il meno possibile dell'automobile. Una domanda che è la stessa che sta investendo i centri agrituristici, le piste ciclabili, i centri d'arte minori.
La ricerca condotta in collaborazione con l'Associazione Italiana Greenways e l'Università degli Studi di Milano ha permesso di aprire lo sguardo su questo scenario più vasto. E di farlo con un certo rigore scientifico: innanzitutto per quello che riguarda l'inizio di un censimento organico delle linee ferroviarie inutilizzate e sottoutilizzate, ma anche per quello che riguarda i criteri con i quali analizzare sia la domanda di "mobilità dolce" presente nella popolazione sia la presenza e l'accessibilità e fruibilità dell'offerta potenziale di elementi di interesse (naturalistici, paesaggistici, storico-architettonici, turistico-ricreativi) in grado di rispondere a quella domanda.
Dunque, alla base dell'affidamento della ricerca sui "percorsi verdi" all'Università di Milano, c'era un interrogativo semplice: qual è il ruolo che le Ferrovie dello Stato, da questo punto di vista, possono svolgere nella salvaguardia dell'ambiente? E' possibile coniugare mobilità e turismo di massa secondo criteri di sostenibilità ambientale? E' possibile sostenere lo sviluppo di un turismo "nuovo", più attento entrare in un rapporto meno frettoloso e consumistico con l'ambiente?

E ancora: qual è dunque il ruolo del treno, come strumento cardine della mobilità collettiva nazionale, e quello, più in generale, delle Ferrovie dello Stato, in quanto impresa consapevole della responsabilità sociale che compete ad una grande azienda pubblica?
Nella ricerca sui Parchi Nazionali è emerso che sono circa 15 milioni i visitatori che ogni anno si recano a scoprire le bellezze naturali delle aree naturali protette, le quali comprendono ormai oltre il 10% del nostro territorio nazionale. Il problema di fondo, grave e irrisolto – si è detto a fine ricerca (Grosseto, febbraio 2004) – è che gli spostamenti, anche quelli motivati dal più puro spirito ecologico, vengono effettuati per il 90% dei casi col mezzo più inquinante, l'autovettura. Ciò mette a rischio l'integrità ambientale e il bene naturale che si vuol visitare e, per assurdo, contribuisce a ricreare nelle zone naturalistiche quei problemi di caos e di traffico cittadini da cui si vuol rifuggire.
A questo proposito, va detto che i comportamenti della popolazione italiana verso l'ambiente, ed in particolare le aree naturali protette, e i mezzi di trasporto utilizzati per accedervi, mutano ma lentamente. Tali comportamenti erano stati oggetto di una indagine realizzata dalla Direzione
Politiche Economiche e Sociali di FS nel '96. I risultati sono stati pubblicati nel volume "Treno&Natura"[2]. Una nuova indagine è stata realizzata dalla Direzione Politiche Ambientali nel marzo 2004 (i risultati sono raccolti nel secondo capitolo di questo volume). I dati, a otto anni di distanza, segnalano alcune modifiche "in positivo" degli italiani nel loro atteggiamento verso l'ambiente; ma si tratta di modifiche abbastanza limitate. Cresce la quota delle persone che si spostano nei fine settimana per raggiungere aree verdi (si passa dal 10 al 20%), ma non muta la percentuale di coloro che hanno visitato le aree protette. L'uso dell'automobile per raggiungere le aree verdi (e protette) resta predominante ma cala di qualche punto percentuale: dal 90,5 all'84,9; l'uso del treno passa dal 6,0% al 6,6. Però crescono di molto le preferenze per il treno, anche se ancora questa desiderabilità non si traduce in scelta concreta: dall'11,1% al 34,5 (e la preferenza per l'automobile cala dall'87,7% al 67,6).
Una considerazione, dalla ricerca del 2003 sul rapporto tra Treno e Parchi Nazionali, è, comunque, emersa con forza: è fondamentale ripensare il trasporto ferroviario in una posizione di centralità nel piano della mobilità nazionale, in particolare di quella motivata da ragioni di turismo e di amore per la natura.
Come farlo? Nel convegno di Grosseto sui Parchi la risposta che i rappresentanti di FS hanno cercato di delineare affrontando la complessità del problema della mobilità nelle aree naturalistiche ha toccato quattro grandi aree di intervento.

Le Ferrovie dello Stato, attraverso le società del Gruppo, possono:

- contribuire ad allargare la cultura ambientale, mediante un'articolata atti-

[2] Ferrovie dello Stato, "Treno&Natura. Muoversi nel verde", Politiche Economiche e Sociali, Rapporti/5, Roma, 1997. Il capitolo quarto, "La domanda di turismo verde", contiene i risultati dell'indagine.

vità di ricerca e pubblicazioni su tematiche connesse al trasporto e all'ambiente;

- studiare apposite programmazioni del servizio e innovative politiche tariffarie e di marketing, a favore di quei particolari segmenti della clientela più interessati al turismo ambientale e culturale;
- stringere sinergie con altri vettori di trasporto collettivo per sfruttare al meglio le opportunità che il trasporto pubblico offre in alternativa all'utilizzo del mezzo privato;
- avviare progetti di riuso del proprio patrimonio ferroviario non utilizzato ubicato in aree protette, per la creazioni di servizi di accoglienza e punti di informazione da affidare all'associazionismo per la valorizzazione delle risorse naturalistiche e storiche locali.

I RISULTATI DELLA RICERCA SULLE GREENWAYS E DEL CONVEGNO TENUTO A ROMA NELL'OTTOBRE 2003

Tutti questi aspetti sono presenti, con maggiore o minore incidenza, anche nello studio "La valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways", che ha visto la fattiva collaborazione tra le strutture di FS S.p.A., Politiche Sociali e Politiche Ambientali, e l'Associazione Italiana Greenways, che fa capo all'Università di Milano.
La ricerca ha cercato di fornire risposte concrete e articolate ad alcune domande: quali opportunità si aprono per questi asset - le linee feroviarie dismesse e tutto il patrimonio immobiliare (stazioni, caselli, magazzini, ecc) - in funzione di una valorizzazione del territorio? Qual è la loro rilevanza quantitativa? Dove sono distribuiti sul territorio nazionale? Come sono riutilizzati dalle altre reti ferroviarie estere?
Una parte molto qualificante dello studio è stata appunto l'analisi, anche da un punto di vista normativo, delle esperienze in corso su questo tema nei Paesi maggiormente industrializzati. Si è anche analizzato, in queste esperienze, quale ruolo competa alle reti ferroviarie e agli enti pubblici, sia locali che centrali, nonché alle associazioni, nelle fasi di progettazione e di successiva gestione delle linee riconvertite a greenways.
Per quanto riguarda la realtà italiana si è cercato di fornire l'esatta quantificazione del patrimonio immobiliare dismesso, con particolare rilievo alla collocazione territoriale (prossimità ai centri urbani, alle aree di pregio storico o naturalistico). Ciò ha consentito una prima macro selezione degli asset su cui si potrebbero avviare progetti di riuso per la valorizzazione ambientale del territorio.
L'ultima parte della ricerca, con l'intenzione di superare il piano squisitamente teorico per delineare scenari concreti più propriamente operativi, è stata incen-

trata proprio sulla presentazione di casi di riuso già in atto in Italia (le ex linee Modena-Vignola e Ora-Predazzo) e sull'analisi di progetti in corso di avanzata definizione (la linea della Valle dell'Alcantara e il tratto urbano della la linea Roma-Cesano).
I risultati complessivi dello studio sono stati presentati nel corso di un convegno sul tema delle greenways, tenutasi presso l'Isfort il 20 ottobre 2003, allargata a rappresentanti di alcune reti ferroviarie europee e a funzionari di enti locali italiani. Di questo convegno pubblichiamo gli Atti nel quarto capitolo del presente volume.

Che cosa è emerso dallo studio sulle ferrovie dismesse o sottoutilizzate e sulle possibilità di valorizzarle come greenways?
Innanzitutto, ovviamente, i dati del censimento. E' risultato che vi sono quasi 8.000 km di ferrovia che possono essere riusati. Di questi, 5.100 sono linee non più in servizio e 2.700 sono linee in servizio ma non utilizzate per nulla o quasi per nulla. L'analisi del contesto territoriale indica che circa il 50% di queste ferrovie transita in territori che presentano un certo grado di interesse (per la precisione si tratta di 3.850 km).
I ricercatori dell'Associazione Italiana Greenways e dell'Università di Milano hanno osservato che è stato piuttosto difficile avere dati sicuri. Si sono dovute usare una miriade di fonti diverse per la raccolta dei dati sullo stato delle ferrovie. In particolare, la difficoltà di reperire dati ha riguardato i tratti ferroviari abbandonati all'interno delle città e le cosiddette "varianti di tracciato". Di molte linee, poi non era chiaro chi fosse il proprietario: se le Ferrovie dello Stato o qualche concessionario. Infine, non è stato possibile avere un'idea precisa dello stato reale del sedime (cioè del tracciato comprensivo di binari, banchine, etc.). La conoscenza dello stato effettivo del sedime è possibile solo se lo si va a vedere e si prende nota sul posto. Queste, dunque, sono le cose che andrebbero ancora fatte per completare il censimento – è stato detto in sede di convegno –.

I professori Toccolini e Senes hanno poi avanzato alcune valutazioni e alcune proposte.
Una prima sottolineatura riguarda i tratti ferroviari in aree metropolitane. Essi hanno un valore particolare perché consentirebbero di offrire delle alternative al traffico urbano in termini di una mobilità "dolce", sicura, con valenza ecologica. E' un tema da approfondire.
Una seconda sottolineatura riguarda i tratti ferroviari ancora in esercizio ma di fatto non utilizzati. Una loro buona conservazione potrebbe rivelarsi utile in vista di riassegnare ad essi una funzione diversa dal passato ma in grado di portare un miglioramento della qualità di vita e uno sviluppo locale.
Una terza osservazione è l'invito a non considerare soltanto l'utilizzo di vecchie ferrovie a percorsi verdi, ciclabili o pedonabili, ma a considerare la possibilità di far convivere insieme una ferrovia ancora in servizio e una green-

ways che corre parallela. In altri paesi questa convivenza funziona bene, e non presenta alcun pericolo per la sicurezza; basta prendere alcune precauzioni che non sono per nulla complesse.
L'osservazione, e la proposta, di maggior peso riguarda il possesso effettivo dei sedimi o, comunque, i problemi del loro effettivo recupero.
Per Toccolini è essenziale che si abbia garanzia dell'integrità dei tracciati ferroviari e delle infrastrutture, e della loro disponibilità. Spesso accade che la frammentazione è tanta che si perde traccia di chi sia il reale possessore di una determinata tratta. Questo provoca incuria, abbandono e una difficilissima opera di recupero della disponibilità dei tracciati da parte delle Ferrovie dello Stato.
Senes ha illustrato le esperienze degli Stati Uniti e del Belgio per dire che è necessario che anche l'Italia si dia una visione strategica del problema del recupero dei sedimi, e, quindi, della loro possibile valorizzazione come greenways. Senes ha osservato che questa strategia per adesso non c'è; ed è per questo che la realizzazione concreta di esperienza di utilizzo delle vecchie ferrovie sono molto sporadiche ed affidate per lo più all'iniziativa di alcuni enti locali.
Toccolini, a questo proposito, ha parlato della opportunità di far approvare in parlamento una leggina ad hoc, che garantisca l'integrità dei tracciati e la possibilità chiara, per le Ferrovie dello Stato, quando non ne è proprietaria, di mantenerne il possesso quando la linea non è più in servizio.
Una proposta è venuta anche dal rappresentante di Reti Ferroviarie Italiane, Francesco Notaro, il quale ha detto che la gestione delle infrastrutture ferroviarie per un utilizzo ambientale non è un impegno che le Ferrovie possano assumere da sole. Servono – specie in ambito urbano – dei piani di riqualificazione urbana, o comunque territoriale, in grado di mettere in moto processi di sviluppo locale. Gli attori di questa pianificazione debbono essere comuni, provincie e regioni. E ci vuole il concorso dell'imprenditoria privata e della cooperazione sociale. Non si può agire su singoli spezzoni, singoli progetti. Si tratta di operazioni complesse, che hanno bisogno della partecipazione di più attori e dell'intervento di capitali di rischio. Si tratta di operazioni che debbono essere in grado di avere una loro redditività.
Seppure con accentuazioni diverse, sia Francesco Mauro, responsabile della Direzione Politiche Ambientali, sia Amedeo Piva, responsabile della Direzione Politiche Sociali, sono stati d'accordo con Notaro. Soprattutto nei centri urbani, ma, in misura minore, anche in talune zone di turismo ambientale, si tratta di processi di recupero che debbono avere il concorso delle amministrazioni locali, dell'imprenditoria e dell'associazionismo. Non sono operazioni marginali. Al contrario. C'è un forte interesse civile, ambientale, culturale, sociale in queste operazioni. E, se questo è vero, allora è ben possibile, che in molti casi, ci sia anche la possibilità di innescare un processo di sviluppo territoriale con margini di redditività per i vari attori che vi sono impegnati.

GLI OBIETTIVI DI UNA NUOVA RICERCA IN TEMA DI GREENWAYS

Il risultato della ricerca commissionata all'Associazione Italiana Greenways è consistito in un grosso rapporto conclusivo, di cui viene data ampia sintesi nel capitolo terzo di questo volume. L'interesse che questa tematica ha suscitato nel corso del convegno romano dell'ottobre 2003 in cui sono stati presentati i principali elementi della ricerca ha convinto il Gruppo Ferrovie dello Stato a proporre all'Associazione un secondo percorso: un vero e proprio studio di fattibilità in tema di valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate come percorsi verdi.
A riprova dell'interesse delle Ferrovie per le greenways, va citato il "Rapporto Ambientale" distribuito da Reti Infrastrutturali Italiane durante il convegno romano: in esso, tra le attività a carattere ambientale della stessa RFI, vengono incluse le "Stazioni e vie verdi" come "progetti per la valorizzazione di linee ferroviarie in disuso (...) per contribuire alla promozione e allo sviluppo di nuove forme di turismo compatibile".
Il nuovo studio che si è deciso di intraprendere deve servire, da un lato, ad una maggiore conoscenza di dettaglio della reale situazione dei sedimi ferroviari e, dall'altro, alla verifica della capacità di tutti gli attori coinvolti nel processo (Gruppo FS, RFI, Istituzioni ed Enti locali, organismi dell'associazionismo, etc.) di dialogare tra loro in modo efficace.
Tre sono i temi specifici in cui si struttura il nuovo studio.
In primo luogo, verrà attivato un tavolo di confronto con RFI finalizzato all'aggiornamento della banca dati già realizzata dall'Associazione Italiana Greenways nell'ambito della precedente ricerca. L'obiettivo è una approfondita e aggiornata conoscenza della reale situazione delle linee ferroviarie non utilizzate delle Ferrovie dello Stato. Questo "tavolo" verrà supervisionato dalle Direzioni Risorse Umane e Ambiente.
In secondo luogo, verrà realizzato uno studio di fattibilità, per una singola regione italiana, relativo alla valorizzazione come percorsi verdi delle linee ferroviarie non più utilizzate. Tale valorizzazione potrà consistere sia nella conversione delle ferrovie non utilizzate in greenways ("rail-to-trail") sia nella creazione di percorsi verdi lungo ferrovie ancora attive ("rail-with-trail").
La regione che dovrebbe essere scelta è la Sicilia, e ciò per più di un motivo: l'Ente Regione si è dimostrato molto interessato alla problematica; è in preparazione un piano regionale della mobilità ciclistica, che vorrebbe sfruttare, ove possibile, proprio i tracciati ferroviari non più utilizzati; e infine la regione Sicilia presenta la rete di ferrovie non utilizzate di proprietà FS di maggiore estensione in Italia.
Lo studio di fattibilità per la Sicilia (se questa sarà effettivamente la regione scelta) non dovrà rimanere in un cassetto. Pertanto è prevista la verifica, presso gli uffici regionali competenti della Regione prescelta, della reale possibilità di attuazione di un piano regionale di recupero delle tratte ferroviarie non utiliz-

zate e delle modalità di tale attuazione.
Infine, terzo tema dello studio previsto è un'analisi preliminare, da svolgersi in un'altra regione italiana, delle possibilità di valorizzare come percorsi verdi le linee ferroviarie non utilizzate in quella data regione. Si tratterà di attuare l'analisi ad un livello minore di approfondimento rispetto alla regione prescelta per il vero e proprio studio di fattibilità.
Questa seconda analisi regionale e, nel suo insieme, la nuova ricerca commissionata all'Associazione Italiana Greenways indicano la volontà del Gruppo FS di muoversi nella direzione della costruzione di un effettivo piano nazionale di valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso o poco utilizzato.
E' questo un modo particolarmente significativo per il Gruppo di assumere concretamente la propria parte di responsabilità sociale verso il Paese e di concorrere a promuovere una rete nazionale di mobilità dolce e rispettosa dell'ambiente, in grado di contribuire allo sviluppo di un turismo ecocompatibile e, più in generale, alla sostenibilità ambientale.

Capitolo I

TUTELA E PROMOZIONE SOCIO-AMBIENTALE NELLE POLITICHE DI FS

1.1. LE RICERCHE DI FS IN TEMA DI AMBIENTE E MOBILITÀ

1.1.1. Treno&Natura. Muoversi nel verde (1997)

L'intreccio possibile tra treno e natura ha costituito il tema di una interessante ricerca (e della relativa pubblicazione) della Direzione Politiche Economiche e Sociali di FS nel marzo 1997.[1]

L'espressione "intreccio possibile", utilizzata come titolo del primo dei quattro capitoli del volume, rende bene l'idea che era alla base della ricerca. La domanda era: come possono le Ferrovie intercettare, e anche favorire, la crescente domanda dei cittadini di dedicare parte del loro tempo al contatto con la natura, fuori dal caos urbano? E, naturalmente: come possono le ferrovie essere competitive rispetto all'automobile?

La ricerca, realizzata alla fine del '96 sotto la direzione di Nadio Delai, non nasce certo da zero. "Assistiamo negli ultimi anni – si legge – a un cambiamento nelle modalità di offrire trasporto da parte di FS. Se, da un lato, come è ovvio, si punta alla qualità del prodotto in termini di orari, puntualità, pulizia, tipologia dei treni ecc., contemporaneamente si va affermando l'idea che l'offerta di trasporto debba necessariamente tener conto dei singoli segmenti di mercato e delle singole 'nicchie'".[2]

La ricerca si è rivolta, appunto, verso il segmento forse meno esplorato della "domanda di natura" della popolazione: il turismo dei fine-settimana, dei percorsi brevi; e, dunque, soprattutto, il turismo indirizzato verso le aree protette, i parchi nazionali o regionali.

Le direzioni in cui si è mossa la ricerca erano tre:

- un'analisi della domanda di turismo verde, rispetto alla quale poter investire in termini di servizi ferroviari allargati;
- una descrizione del sistema delle aree naturali in Italia (parchi nazionali, riserve naturali, aree protette, ecc.) e dell'attuale funzionalità del sistema ferroviario per accedere (in modo ordinario, senza treni speciali) ai parchi;

[1] Ferrovie dello Stato, "Treno&Natura. Muoversi nel verde", Politiche Economiche e Sociali, Rapporti/5, 1997.
[2] "Treno&Natura" cit., pag. 10.

- una ricognizione dell'offerta in atto di servizi treno/natura da parte di FS.

L'indagine, a campione, sulla domanda di turismo verde degli italiani, realizzata da Politiche Economiche e Sociali di FS nel novembre '96, indica che circa il 10% della popolazione si sposta spesso per turismo nei fine settimana, e il 60% lo fa di tanto in tanto. Solo il 30% degli intervistati, dunque, sembra non interessato agli spostamenti turistici di fine settimana.
Ma, in queste occasioni, il treno è usato solo dal 4,5% della popolazione. Quando ci si sposta per turismo, tanto più se per percorsi brevi (ma anche per quelli medi, fino a 250 km), si preferisce usare l'automobile in misura maggiore che non quando ci si sposta per altri motivi.
Dalle risposte ai questionari emerge che si guarderebbe con favore all'utilizzo del treno al posto dell'automobile soprattutto se si potesse usufruire di un servizio diretto, senza cambi. E' così per il 75% degli intervistati. In secondo luogo, sarebbe un incentivo gradito (dal 25%) il fatto che ci fossero dei "pacchetti" che consentissero di acquistare, insieme, il biglietto del treno e i servizi di cui si potrebbe avere bisogno per la vacanza breve prescelta (pernottamento, ristoro, guide, attività sportive, skypass, etc.). Infine, l'indagine dimostra come sia ancora scarsa la conoscenza e la frequentazione di tutto il sistema dei parchi e delle aree protette (il 36% del campione non c'è mai stato); sistema che, viceversa, va estendendosi e qualificandosi (copre, nel 1996, circa il 10% del territorio nazionale). Si aprirebbe, qui, uno spazio importante, per alimentare la domanda attraverso un'offerta qualificata.
Il capitolo sul sistema delle aree protette ne ha descritto l'estensione e le principali caratteristiche. Nel '96: 17 parchi nazionali, 155 riserve naturali, 218 aree protette regionali, 70 altre aree protette a gestione pubblica e 12 a gestione privata. Ma già altri erano in corso di perimetrazione. Ad essi possono essere aggiunti i "parchi letterari", che coniugano conservazione della natura e delle tracce di vita e dell'opera di artisti e scrittori. E ancora i "parchi culturali", nello stesso spirito dei parchi letterari ma con un orizzonte più ampio: la Regione Toscana ne ha progettati 25 (archeologici, minerari, storico-naturalistici, etc.).
Ma obiettivo della ricerca sui parchi era quello di verificare fino a che punto la ferrovia e le sue stazioni consentono l'accesso a queste aree protette. Ne è risultato che è quasi sempre possibile raggiungere una di queste aree in treno. E che spesso le stazioni ferroviarie sono vere e proprie "porte sul parco".
La rilevazione ha individuato, in modo particolare, 12 aree protette, indicando quali stazioni consentono l'accesso a queste aree o direttamente o con un'intermodalità minima (fino a 5 km), che possa essere coperta facilmente con un bus o con la bicicletta, oppure le stazioni cosiddette "di riferimento del parco", cioè quelle che consentono di raggiungere il parco da

una distanza di non più di 20 km.[3]
Quanto al terzo filone di ricerca, contenuto nel volume, e cioè la ricognizione dell'offerta messa in atto da FS per collegare treno e natura, quel che emerge è il dispiegarsi, fin dalla fine degli anni '80, di una serie di sperimentazioni, su treni di linea, con particolare riferimento al turismo legato agli sport invernali. Le prime esperienza riguardano la Milano-Bardonecchia, a partire dall'inverno '87-88, la Torino-Aosta (con collegamento con la telecabina fino a Pila), le linee liguri Albenga-Limone, Genova Brignole- Limone, Genova Brignole-Bardonecchia, Genova Brignole-Mondovì.
Si è trattato di "treni della neve", organizzati in giorni particolari dell'anno, con riduzioni del costo del biglietto e talvolta con l'acquisto del biglietto insieme ad altri servizi turistici. Questa esperienza ha toccato anche alcune località del Sud: soprattutto le linee Bar-Foggia e Lecce-Cosenza per i collegamenti con la Sila (ma tra il '92 e il '95 i viaggiatori di questi treni sono calati da circa 4.000 a non più di 700, soprattutto per il cambio di competenza gestionale).
In questo campo, l'esperienza più significativa risulta essere quella che interessa la città di Verona e gli impianti di Plose, a Bressanone (la cosiddetta Convention Plose, che garantisce diversi servizi a prezzi scontati fruibili per mezzo di una card magnetica nominativa).
Nell'insieme queste iniziative, nel 1996, hanno riguardato circa 7.000 sportivi. Numerose iniziative sul tipo dei "treni della neve" sono state organizzate anche in ambito locale, senza treni speciali, confezionando pacchetti pluriservizi abbinati all'offerta di treno ordinaria.
Un altro tipo di offerta, molto particolare, riguarda l'utilizzo del treno a vapore e di carrozze d'epoca (un centinaio all'anno, con varie mete brevi e circa 35.000 viaggiatori). L'esperienza più nota riguarda la Val Pusteria (la linea Fortezza-S. Candido), ma altre ve ne sono in diverse regioni d'Italia.
Più stimolante dei treni a vapore, certamente, è risultata tutta l'esperienza degli abbinamenti treno e bici o anche treno e percorsi a piedi (treno trekking). Anche se i numeri, a metà degli anni '90, sono ancora modesti, anche perché – come evidenzia l'indagine – "spesso si tratta di iniziative che prevedono l'uso di treni domenicali sottoutilizzati o feriali in controtendenza rispetto ai flussi di traffico normali da e per la città". Questa esperienza, anch'essa diffusa largamente nel Paese, si incontra anche con una domanda che è andata crescendo nelle scuole: fin dal 1990 FS e Ministero della Pubblica Istruzione firmarono un

[3] I 12 parchi esaminati sono: Il Gran Paradiso, il Parco Nazionale della Val Grande (a ovest del Lago Maggiore), il Parco Regionale dell'Oglio (che contiene la linea dismessa, e ora riattivata a scopi turistici, Palazzolo-Paratico Sarnico), il Parco delle Dolomiti (in cui sono in atto studi di fattibilità per il riuso di linee ferroviarie), le "Cinque Terre" e Monte Portofino, l'Elba e l'Arcipelago Toscano, il Parco Regionale della Maremma (l'Uccellina), il sistema dei parchi abruzzesi (mal servito dalla ferrovia), il Parco Nazionale del Cilento (ben servito sulla costa), il Parco Nazionale del Gargano (che può disporre di discreti collegamenti ferroviari), il sistema dei parchi calabro-lucano (Parco del Pollino, Parco dell'Aspromonte, Parco Nazionale della Calabria; collegati con molta difficoltà), e il Parco naturale dell'Etna (con problemi di riuso della linea che attraversa la Valle dell'Alcantara).

protocollo d'intesa per promuovere il turismo ambientale, a cui poi ha dato un suo apporto anche il WWF.
Le iniziative treno + bici e treno + trekking si sono arricchite anche della collaborazione con il prorompente fenomeno dell'agriturismo. Nel 1995 la Direzione Regionale Lombardia delle FS pubblica una guida approntata in collaborazione con le imprese agrituristiche lombarde con 5 itinerari agrituristici da effettuare in treno e bici.
Due esperienze di linee ferroviarie turistiche segnalate nell'indagine e non legate a interessi sportivi o a gusti prevalentemente folkloristici sono il riutilizzo della linea dismessa Palazzolo-Paratico Sarnico, sostenuta dall'associazione di volontariato "Ferrovia del basso Sebino" e dal WWF, a ridosso del lago d'Iseo, e il riutilizzo della linea dismessa Siena-Asciano-Monte Antico-Siena (nota come la Ferrovia della Val d'Orcia). Entrambe queste linee, considerate, rami secchi, hanno ripreso vita, seppur parzialmente (10-15 giornate l'anno), la prima nel 1993 e la seconda nel 1995. Nel primo caso, come detto, è stato il volontariato locale a muovere i primi passi; mentre, nel secondo caso, al volontariato si è subito unita la Provincia di Siena.
In conclusione, quel che sembra emergere dai percorsi di ricerca esplorati nel volume del '97 è che, di fronte ad una domanda di natura e di sostenibilità ambientale che va crescendo e ad una pur generica disponibilità a modificare alcuni comportamenti (in primis il non usare sempre e solo la macchina per gli spostamenti anche turistici), le ferrovie debbono riuscire a proporsi "in maniera intelligente e innovativa, facendo leva contemporaneamente sulle tematiche dell'eco-compatibilità, sull'offerta di un servizio adeguato e possibilmente integrato, ed anche sull'immaginario collettivo collegato al viaggio in treno".
Un'idea che viene fuori dall'indagine e che non va trascurata è che il treno può costituire, in quanto tale, un'attrattiva turistica, e forse anche culturale. Il treno come strumento educativo (non solo per le scuole) rispetto ad un approccio più attento, più ecologicamente orientato, al viaggio, al contatto con la natura e con l'ambiente, e rispetto a stili di vita che riscoprano l'importanza (il benessere) dell'attività fisica, del camminare, del pedalare.

Più concretamente, dalla ricerca emerge anche la conferma che le risorse naturali non sono di per sé "un prodotto", se non "a condizione di inserirvi una quota di imprenditorialità e di avvolgerle in un opportuno articolato involucro di servizi" (il cosiddetto "treno vestito"). "A tal fine, anche per calibrare l'offerta treno, bisogna fare i conti con la specificità di ciascuna zona, le possibilità di collegamento intermodale, la disponibilità degli enti locali e degli operatori del luogo ad attuare sinergie".[4]
Senza dimenticare che, "insieme alla proposizione qualitativa dell'offerta, va presa in considerazione l'opportunità di una qualche diversa politica dei prezzi, o mediante l'offerta del 'tutto compreso' oppure offrendo prezzi speciali per fa-

[4] Id., pag. 12

miglie e piccoli gruppi turistici, o dosando a seconda delle circostanze l'una e l'altra leva".[5]

1.1.2. Il Treno delle Dolomiti. Governare mobilità & sviluppo in un'area pregiata (1998)

Se già nella ricerca del '97 sulle esperienze di treno&natura si era fatto cenno all'opportunità del ripristino del trasporto su rotaia nella grande area dolomitica,[6] nella nuova pubblicazione realizzata da Politiche Economiche e Sociali di FS nel gennaio 1999 l'ipotesi di un intervento di ripristino delle linee ferroviarie dismesse in territorio dolomitico diviene il tema centrale e viene analizzata in tutti i suoi aspetti: politico-culturali, di mercato, tecnologici, di analisi dei costi.[7]

Un po' sogno e un po' realtà. Così sembra autopresentarsi questa nuova ricerca. "Si può dire che si è partiti da una specie di sogno – dice Nadio Delai, direttore della ricerca -: quello di poter rivitalizzare, almeno in parte, alcune linee ferroviarie, da saldare tuttavia con altri interventi nel campo della riorganizzazione turistica e della mobilità".[8]

La ricerca, in effetti, vuol proprio essere un tentativo di "verificare se ci siano degli spunti ragionevoli per parlare, o meglio riparlare (a distanza di quasi un secolo), di treno delle Dolomiti". Però Delai è ben convinto che questo tentativo si inserisce in una prospettiva niente affatto romantica o marginale. Le Dolomiti, come altre aree alpine di straordinario pregio, sono arrivate ad una "sorta di ciclo di compimento", come lo chiama lui stesso; cioè, la domanda turistica è arrivata a saturazione e il rischio di depauperamento ambientale è evidente.

Tutte le persone di buon senso concordano sulla necessità di una svolta culturale nel modo di fruire del patrimonio dolomitico. Tutela e sviluppo debbono ora crescere insieme, pena una sorta di implosione.

Ecco, dunque, che Delai propone alcune osservazioni fondate sul ragionamento, e non sul sogno, e, anzi, su un ragionamento esplicitamente realistico. Le osservazioni "realiste" che propone sono di quattro tipi:

- "realismo ferroviario": le tre ferrovie dolomitiche non più in servizio (la Dobbiaco-Cortina, la Chiusa-Plan in Val Gardena, la Ora-Predazzo in Val di Fiemme), cioè le tre ferrovie che si addentrano all'interno dell'area dolomitica, presentano un sedime compromesso in misura abbastanza consistente (dal 25 al 40%), ponendo problemi non lievi qualora si intendesse ripristinare il servizio ferroviario;

---

[5] Id., pag. 67

[6] Id., pp. 29-31

[7] Ferrovie dello Stato, "Il Treno delle Dolomiti. Governare mobilità & sviluppo in un'area pregiata", Politiche Economiche e Sociali, Rapporti/8, 1999.

[8] id., pag. 6.

- "realismo organizzativo": è impossibile pensare di chiudere l'intera area al traffico; si deve trovare un compromesso tra la gomma e il ferro; si deve trovare una collaborazione tra intervento pubblico e intervento privato; ci vuole un "accordo generalizzato sulla mobilità", un patto, che riguardi orari e tariffe del trasporto pubblico (su gomma e su ferro);
- "realismo immobiliare": le automobili sono troppe ma non sono eliminabili; serve un sistema di parcheggi sotterranei nelle principali località di villeggiatura, e anche qui un accordo tra intervento pubblico e privato, magari con la partecipazione azionaria anche dei visitatori con l'acquisto di azioni di una società immobiliare che gestisca la qualificazione dell'ambiente e i parcheggi;
- "realismo tecnologico": è ragionevole pensare all'innovazione nel campo dei mezzi di trasporto per modificare il volto della mobilità nelle Dolomiti; si possono prevedere vagoni particolari di tipo panoramico, sistemi tranviari veloci, e, per le distanze molto brevi, sistemi di trazione a fune (detti "ettometrici"), attivando un parziale recupero delle linee dismesse.

Tutto il discorso proposto nella ricerca sul Treno delle Dolomiti sta dentro lo sforzo di ragionare in termini di sviluppo compatibile: uno sviluppo che preservi, al tempo stesso, la qualità della fruizione dell'arco dolomitico e la crescita economica della zona. E sta dentro un'autocritica esplicita: la soppressione delle ferrovie alpine, attuata dagli anni '60 in poi, ha coinciso con lo sviluppo del mezzo di trasporto automobilistico e la conseguente perdita di competitività del mezzo collettivo. Si deve riconoscere – si legge nel volume – che si è trattato di "un errore culturale".[9]
Il volume è ricco di dati. Dati sulla domanda di mobilità attuale (dei turisti, dei residenti e dei lavoratori). Dati sulla domanda prevedibile in prospettiva, se si rimuovono gli impedimenti attuali e si propongono elementi di riconversione dell'offerta di mobilità. Dati sulla offerta attuale di strumenti di mobilità (da cui emerge che la marginalità dell'attuale offerta pubblica, sia su gomma che, ancor più, ferroviaria).
E, naturalmente, dati sulle possibilità di una nuova offerta di strumenti di mobilità, in cui il trasporto collettivo riacquisti un ruolo di rilievo.
La proposta, pur tra molti se e molti ma, cade essenzialmente sul recupero delle linee dismesse tramite l'adozione di tecnologie di tipo tramviario, oppure ferroviario a scartamento metrico. Tramvie veloci, con vetture confortevoli, con posto a sedere per tutti i passeggeri e un idoneo servizio bagagli.
E seguendo le direttrici sulle quali esiste il sedime ferroviario dismesso. Per la soluzione proposta vi sono previsioni analitiche degli utenti potenziali e dei costi (sia di ripristino delle linee sia di esercizio).

[9] Id., pag. 27

Questa proposta, che va inquadrata in un contesto di altre iniziative e di altri attori (enti locali, imprese, associazioni, villeggianti), dovrebbe anche essere affiancata da un azione forte sul piano della comunicazione: comunicare l'interesse e il vantaggio, per tutti, di questa pur difficile operazione.

1.1.3. Le stazioni impresenziate… rifioriscono (1999-2003)

Un campo di ricerca di una certa rilevanza, nell'ambito della responsabilità sociale e ambientale delle Ferrovie dello Stato, è quello delle stazioni impresenziate. In esse non opera più il personale ferroviario; né quello addetto alla circolazione dei treni né quello addetto ai servizi commerciali. Lo sviluppo tecnologico e le necessità di razionalizzazione della spesa hanno prodotto, a partire dagli anni '80, questo fenomeno, il quale, per un verso, presenta problemi per gli utenti (di minor sicurezza e comfort) e per le stesse ferrovie (difficoltà nell'organizzare la pulizia e nel gestire la manutenzione), e, per un altro verso, mette in campo un patrimonio immobiliare che può favorire iniziative sociali, culturali e di turismo eco-compatibile.

Alle stazioni impresenziate le Ferrovie dello Stato hanno dedicato, negli ultimi anni, una crescente attenzione. Una prima indagine è stata realizzata nel 1999.[10] Si è censita l'esistenza di 1.413 stazioni impresenziate, su un totale di circa 2.700. Per il 70% si trattava di stazioni in discreto stato di conservazione. Lo stesso dato percentuale (70%) caratterizzava le stazioni che si trovano nei pressi dei centri abitati o a meno di un km di distanza. Il fenomeno risultava più consistente in alcune regioni: Piemonte Val d'Aosta (231 stazioni), Toscana (159), Lombardia (135), Calabria (118), Sicilia (118), Campania (98), Veneto (98). L'indagine evidenziava anche le possibili nuove destinazioni d'uso di queste stazioni: attività commerciali, attività del volontariato e dell'associazionismo non profit, attività di turismo naturalistico ed eco-compatibile, attività dell'imprenditoria giovanile, attività di artigianato locale, attività culturali.

Fino ad oggi non si è avuto modo di conoscere con quali finalità, in che misura e con che risultati sia avvenuta, e stia avvenendo, di fatto, la valorizzazione delle stazioni impresenziate. Una seconda ricerca, svolta alla fine del 2002 e orientata a fare una ricognizione delle politiche sociali del Gruppo FS, riferisce di una situazione apparentemente controversa.[11]

Se nella seconda metà degli anni '90 aveva prevalso l'orientamento di FS alla concessione a titolo gratuito di questi immobili all'associazionismo sociale ed ambientale, con il coinvolgimento o meno degli enti locali, - la cosiddetta "stagione dei comodati d'uso" -, all'inizio degli anni 2000 sembrava prevalere un certo scetticismo sulla validità di questo approccio e una maggiore

[10] Ferrovie dello Stato, "Le stazioni impresenziate sulla rete ferroviaria italiana. Definire il fenomeno per individuare le opportunità", Politiche Economiche e Sociali, Rapporti di Service/2, 1999.

[11] Ferrovie dello Stato-Isfort, "Le politiche sociali del Gruppo FS: una rassegna ragionata delle attività svolte e le prospettive di presenza", paper, gennaio 2003.

attenzione alle possibilità di valorizzazione commerciale delle stazioni in questione.
Un dato che viene dal mondo non profit indica in circa 500 le stazioni impresenziate che, nel 2001, erano state destinate ad attività socio-culturali e ambientali, in comodato d'uso gratuito, con accordi diretti con le strutture delle Ferrovie dello Stato. La prima esperienza si era avuta con la piccola stazione di Castellucchio, in provincia di Mantova, nel 1994: i responsabile locali delle Ferrovie avevano affidato la stazione ad un ente non profit in cambio dell'impegno a tenere lo stabile pulito e funzionante. Poi molte altre iniziative ne erano seguite. Al punto che nel biennio 1998-2000 era stato varato, da FS, un programma ad hoc denominato "Programma Stazioni Impresenziate".
Forse proprio la valutazione di questo programma, soprattutto riguardo alla manutenzione delle stazioni da parte delle associazioni che le avevano avute in comodato, oppure considerazioni di Reti Ferroviarie Italiane (RFI) – il proprietario – e di Metropolis – l'ente di gestione - relative all'opportunità di mettere a profitto quegli immobili hanno determinato un certo ripensamento. Nel 2001 RFI dà vita ad un progetto denominato "Razionalizzazione delle piccole stazioni e fermate", individuando un campione di 141 stazione impresenziate, quelle in stato di maggior deterioramento, per deciderne la sorte. In questo progetto non è stata contemplata la opportunità di affidamento in comodato d'uso a comuni e associazioni non profit.[12]
Viceversa, in non poche regioni d'Italia l'esperienza dell'uso sociale e ambientalistico delle stazioni impresenziate si dimostra feconda e prosegue. Ad esempio in Emilia Romagna. La Divisione Infrastruttura di FS della Zona Centro Nord (responsabile degli impianti di stazione sul territorio) ha raggiunto un accordo, nel 1998, con la Divisione Trasporto Regionale Emilia Romagna della società Trenitalia S.p.A. e con la società Metropolis per una comune gestione operativa di una iniziativa denominata "Progetto Recupero Piccole Stazioni". Al 31 marzo del 2001, su 86 stazioni impresenziate, si erano definiti 31 accordi di comodato; altri 5 erano in via di definizione; e per 31 stazioni erano state avviate le trattative.[13]
L'accordo dell'Emilia Romagna sembra aver definito un modello generale di riuso di tutti gli immobili ferroviari dichiarati non strumentali all'esercizio ferroviario da parte della Divisione Infrastruttura delle FS. Nell'accordo sono definite le destinazioni d'uso e le procedure che vedono impegnati i vari soggetti del Gruppo FS, ciascuno con le sue competenze. In molte altre zone, infatti, si registrano intese locali, tra FS e Amministrazioni, per dare alle stazioni impresenziate nuove destinazioni d'uso, a volte escludendo l'immobile dalla rete ferroviaria (quindi alienandolo e riducendo la "stazione" a una

[12] Id., pag. 32-33
[13] Id., pag. 33-34

fermata con pensilina), altre volte facendo in modo che la nuova destinazione d'uso risponda alla esigenza di funzionalità della stazione stessa, a vantaggio dei passeggeri.

L'indagine del 2002, sin qui citata, indica anche alcuni esempi di uso particolarmente efficace e ben riuscito delle piccole stazioni inpresenziate:[14]

- la campagna di sensibilizzazione per il recupero delle stazioni impresenziate della rete ferroviaria lombarda (dal titolo "Adottiamo una stazione"), promossa dalle Associazioni del Dopolavoro ferroviario della Lombardia nell'ottobre 2000;
- il progetto promosso dal Servizio ferroviario regionale dell'Assessorato alla mobilità e ai trasporti della Regione Emilia Romagna "Le stazioni dei cittadini", rivolto a riutilizzare le stazioni impresenziate creando al contempo nuove opportunità al servizio del territorio;
- l'assegnazione della stazione di Battaglia Terme, in provincia di Padova, all'Associazione culturale La Biolca che vi svilupperà le sue attività di promozione di un'agricoltura biologica nelle campagne circostanti;
- una indagine condotta nelle Marche da un'associazione di volontariato che ha rilevato la vitalità di parecchie stazioni affidate a Comuni e organismi del terzo settore: per esempio quella di Grottammare (Ascoli Piceno), dove l'Associazione Lido degli Aranci gestisce un "Punto informativo" cui si rivolgono molti giovani per attività culturali e sociali della zona, o quella di Spinetoli dove un "Informagiovani" costituisce un punto di incontro e di formazione per molti giovani della zona;
- i progetti finanziati nell'ambito della "Iniziativa comunitaria Risorse Umane EQUAL" cui ha aderito come partner la struttura di Politiche Sociali del Gruppo FS e che hanno messo in moto, a partire dall'estate del 2002, iniziative di riuso a scopi di turismo naturalistico, di agriturismo e di sviluppo sostenibile di aree deboli in un consistente numero di stazioni dismesse o impresenziate in Liguria, in Piemonte, in Val d'Aosta, in Toscana, in Sicilia e sulla costa jonica della Calabria.

Al di là, dunque, di alcuni scetticismi e di taluni reali problemi di gestione del patrimonio immobiliare ferroviario costituito da questo così gran numero di stazioni non più utilizzate, le esperienze positive ci sono. L'ipotesi che molte di queste stazioni possano essere trasformate in strutture che concorrono alla valorizzazione dell'ambiente, al tempo stesso mantenendo memoria della funzione "storica" delle ferrovie per favorire la mobilità pubblica, si sta avverando. Il processo di riconversione è iniziato da appena dieci anni: troppo poco per fare

[14] Id., pag. 35-41

un bilancio e trarne i frutti da molti sperati. La situazione, d'altronde, è in continua evoluzione.
Gli aspetti più positivi di questa realtà in evoluzione sono attentamente esaminati nell'ultima ricerca condotta sull'argomento, tra la fine del 2002 e l'inizio del 2003. "Le stazioni impresenziate rifioriscono": questo il titolo.[15]
Si descrivono alcune centinaia di iniziative, regione per regione. Per ciascuna iniziativa, visitata in loco, oltre alla narrazione di quanto si è fatto e si fa, si indicano alcuni elementi essenziali: nome della stazione coinvolta, provincia, distanza dal centro abitato più vicino, presenza di contatti avviati tra FS e comuni o associazioni, presenza di accordi già definiti (e se è previsto un affitto o un comodato gratuito), scopo (suddividendo il nuovo uso della stazione tra scopi sociali, turistico-ambientali, e culturali), vicinanza con altre attività di tipo turistico.
L'analisi è molto ampia e ricca di dettagli. Ne emerge che le esperienze sono più diffuse nelle regioni centrali e settentrionali, ma toccano l'intera penisola e le isole. "I risultati emersi da questa ricerca – si legge nell'introduzione – sembrano smentire il pessimismo di chi considera quella che è stata definita la 'stagione dei comodati' un'esperienza fallita".
Certo, le difficoltà ci sono: i lunghi tempi burocratici degli enti locali coinvolti, ed anche la risposta non sempre puntuale e tempestiva da parte delle Ferrovie alle richieste di comuni e associazioni non profit. Del resto – si osserva – mutare la destinazione d'uso di un immobile non è mai una cosa semplice e i ritardi sono del tutto comprensibili.
La ricerca, condotta "Redattore Sociale", un gruppo giornalistico ormai ben collaudato, specializzato in tematiche sociali e sorto parecchi anni fa dalla Comunità di Capodarco, prende in esame – con la collaborazione di Politiche Sociali del Gruppo FS, circa 230 stazioni così ripartite: Liguria (18), Piemonte(8), Lombardia (36), Veneto (34), Trentino Alto Adige (11), Emilia Romagna (32), Toscana e Umbria (17), Marche (12), Lazio e Abbruzzo (15), Campania (8), Basilicata (3), Puglia (6), Calabria (6) e Sicilia (10).
Concentrare l'attenzione sulle tante esperienze positive di recupero delle strutture ferroviarie per scopi sociali, culturali e turistici è necessario – dicono gli autori dell'indagine – se si vogliono "individuare le modalità più adatte per fare in modo che sempre più stazioni impresenziate possano rifiorire davvero, recuperando la dignità e il ruolo sociale che la tecnologia sembra, almeno in parte, avere loro tolto".[16]

1.1.4. I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia (2002)

L'Associazione "Amici della Terra" ha iniziato nel 1998 a pubblicare il Rap-

[15] Ferrovie dello Stato Spa, Dipartimento Politiche Sociali – Agenzia d'informazione Redattore Sociale, "Le stazioni rifioriscono. Il recupero delle stazioni impresenziate italiane per scopi sociali, turistici e culturali", paper, giugno 2003.

[16] Id., pag.

porto sui costi ambientali e sociali della mobilità in Italia, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato.[17] Per costi ambientali e sociali della mobilità – più spesso definiti come costi esterni, o esternalità – s'intendono solitamente quei costi legati all'esercizio dei mezzi di trasporto che, non riflessi nei prezzi di mercato, non vengono sostenuti solo dagli utenti del sistema dei trasporti, ma ricadono sull'intera collettività e sull'ambiente.[18]
Ad ottobre del 2002 è uscito, con titolo analogo ai precedenti tre, il Quarto Rapporto ("I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia").[19]
Come spiega "Amici della Terra" nel suo sito web, il Quarto Rapporto aggiorna e perfeziona i precedenti e lo fa proprio nel momento in cui la Commissione Europea nel Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte" conferma la fondamentale importanza di avviare una strategia di graduale internalizzazione dei costi esterni, in particolare di quelli ambientali.
Gli Amici della Terra ricordano che, insieme alle Ferrovie dello Stato, fin dal 1998 e con cadenza quasi annuale, hanno fornito un quadro complessivo delle esternalità prodotte dai trasporti, mettendo a confronto tre diverse modalità: strada, rotaia ed aereo. "Questi studi assumono ora un valore di piena attualità, in quanto sono gli unici che forniscono, per l'Italia, i dati (fondati su fonti ufficiali e su elaborazioni specifiche) che sono necessari a dare attuazione alla strategia indicata dal Libro Bianco: cioè, i costi esterni, assoluti e specifici, provocati dalle varie modalità e mezzi di trasporto nei vari contesti d'uso".
Il Quarto Rapporto – notano gli Amici della Terra - misura ancora una volta il pesante fardello imposto alla collettività dal sistema dei trasporti (più 100.000 milioni di euro l'anno di costi esterni – gas serra, inquinamento atmosferico, rumore, incidenti, traffico -, di cui quasi il 95% dovuti al trasporto stradale); ma conferma anche il nettissimo vantaggio della rotaia rispetto alle modalità stradale e aerea, sia per il trasporto passeggeri che per quello merci. Tale vantaggio risulterebbe molto più marcato se si riuscisse - come auspica il Rapporto - ad eliminare l'ingiusta penalizzazione inflitta alla rotaia dalla sovrastima della popolazione esposta al rumore dei treni.
Rispetto ai precedenti, il Quarto Rapporto è più ricco di informazioni e di dati. Per ogni esternalità sono descritte le procedure adottate per la quantificazione

---

[17] Ferrovie dello Stato, Amici della Terra, "I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia", FrancoAngeli Editore, Milano, 1998; id., "I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia – Secondo rapporto di sintesi", 1999; id., "Produzione, esercizio e smaltimento dei mezzi di trasporto: i costi ambientali e sociali", Terzo Rapporto, FrancoAngeli Editore, Milano, 2000.

[18] Infatti, per il rumore, in mancanza di un monitoraggio specifico, il Rapporto si è dovuto basare su una stima dell'unica fonte ufficiale disponibile, quella dell'OCSE che risale al 1993. Al fine di mettere in rilievo quanto questo dato possa modificare i risultati finali, il Rapporto evidenzia il confronto con un'analoga stima relativa al 1995 effettuata dall'Istituto INFRAS che, trovandosi di fronte allo stesso problema, ha applicato ai valori del rumore dei bonus cautelativi (sconti applicati ai valori monetari che riflettono la differente percezione del rumore ferroviario rispetto a quello prodotto dalle altre modalità).

[19] Ferrovie dello Stato, Amici della terra, "I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia. Quarto Rapporto", Roma, 2002.

in termini fisici dei fattori d'impatto e dei relativi costi esterni. Inoltre, vengono forniti risultati disaggregati che consentono di stabilire le specifiche responsabilità per ciascuna modalità di trasporto e per i diversi tipi di veicoli. Un apposito capitolo fornisce un quadro inedito sui volumi di traffico e sui consumi di energia.
Per quanto riguarda l'incidentalità, viene evidenziato che il rischio di morte dovuto al trasporto ferroviario e in particolare a quello delle Ferrovie dello Stato (una media di 0,22 morti per miliardo di unità di traffico nell'ultimo decennio, con tendenza alla diminuzione) è 35 volte inferiore a quello della strada (7,8 morti per miliardo di unità di traffico).
I risultati del Rapporto – osservano gli Amici della Terra - possono contribuire alla scelta delle grandi opere infrastrutturali necessarie a fronteggiare la domanda di mobilità dei prossimi decenni e a definire le priorità di realizzazione. Ad esempio, l'elevato costo delle esternalità dovute al trasporto merci su gomma sulle medie e lunghe distanze suggerisce di concentrare gli investimenti per rendere competitivo il trasporto ferroviario, il cabotaggio e l'intermodalità in alternativa all'autotrasporto.
Un altro esempio riguarda le aree urbane. Lo Studio evidenzia come i miglioramenti delle prestazioni ambientali dei veicoli o i provvedimenti occasionali di blocco del traffico danno luogo ad una riduzione dei costi esterni molto limitata e troppo lenta. Di conseguenza, non debbono ulteriormente tardare investimenti adeguati per la realizzazione di reti metropolitane nelle aree urbane e di sistemi evoluti, in tutte le città, per favorire un trasporto collettivo davvero efficiente, veloce e confortevole.
Nel capitolo introduttivo del volume, edito dalle stesse Ferrovie dello Stato (dunque una pubblicazione ufficiosa), si osserva che la teoria delle esternalità è ormai passata dalla fase pionieristica a quella della maturità. La Direzione Ricerca della Commissione Europea ha, infatti, avviato dal 1991 un progetto di studio che ha consentito di perfezionare l'insieme delle conoscenze in questo campo. Vi hanno lavorato ben 40 istituzioni di ricerca dei paesi membri.
Pertanto, se è vero che sussistono ancora dei margini d'incertezza sulla valutazione di alcuni impatti in termini fisici – e ancor più sulla loro traduzione in termini economici -, "ignorare l'entità dei costi esterni, o addirittura ignorarne l'esistenza, conduce ad errori ben più gravi che valutali con qualche imprecisione".[20]
I problemi da risolvere, per avviare il sistema dei trasporti verso la sostenibilità, sono estremamente complessi. Ma, come ha osservato la Commissione Europea nel citato Libro Bianco "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte", la via da percorrere è quella di internalizzare i costi esterni, in particolare quelli ambientali. Il punto critico resta quello del continuo aumento dei mezzi privati.

[20] Id., pag. 6.

A poco serve migliorare la sostenibilità della mobilità ferroviaria se non si riesce a contenere l'aumento dei costi esterni, soprattutto ambientali, del mezzo privato. Allora servono politiche che riguardino l'intero sistema dei trasporti. "E il trasporto pubblico che deve rispondere in modo adeguato alla domanda di mobilità dei cittadini: i centri urbani devono essere percorsi soprattutto da mezzi pubblici e da pedoni; il treno deve tornare ad essere il mezzo preferito per spostarsi sulle medie e lunghe distanze".
E – a questo fine – il Rapporto mette in evidenza la necessità di un consistente riequilibrio modale e dell'intermodalità sulle lunghe distanze, nonché l'esigenza di drastici interventi di razionalizzazione della logistica.

1.1.5. Mobilità e parchi nazionali. Ipotesi innovative per una mobilità a servizio del turismo (2003)

Come rallentare la continua crescita dell'uso delle automobili? Come ridurre l'uso di mezzi che emettono gas inquinanti? Tale riduzione è possibile solo se il fare in modo diverso, non inquinante, le attività comunemente praticate diventa più agevole. Perché cambino gli stili di vita, è necessario un mutamento culturale, ma è anche necessario mettere in campo sistemi alternativi di trasporto che siano credibili, utilizzabili in modo piacevole.
Un concreto laboratorio di sperimentazione di forme diverse di mobilità sono i grandi parchi nazionali e tutte le aree protette, che in Italia riguardano il 10% del territorio nazionale e che accolgono quasi 30 milioni di visitatori l'anno. Qui lo sforzo dei gestori locali di configurare modalità di trasporto che risultino appropriate al contesto naturalistico è assai tangibile.
Proprio in questo ambito si è realizzata, di recente, un'approfondita ricerca ad opera del WWF Italia e dell'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort), con la collaborazione del Centro Ricerche Applicate per lo Sviluppo Sostenibile (CRASS srl), e con il finanziamento della Fondazione BNC.[21]
La ricerca ha riguardato i 22 Parchi Nazionali, i quali hanno una media stimata di oltre 15 milioni di visitatori ogni anno (circa il 50% dei visitatori stimati per l'intero sistema nazionale delle aree protette). I territori compresi nel sistema dei parchi riguardano ben 45 province, circa 600 comuni e un centinaio di comunità montane.
La superficie è di circa un milione e mezzo di ettari. E' perciò evidente che il sistema della mobilità (reti, infrastrutture, flussi) non è un elemento secondario o settoriale nell'ambito dei Parchi Nazionali.
Nel bel volume che presenta questo studio, Michele Candotti, segretario generale del WWF Italia, e Dario Ursini, amministratore delegato di Isfort, constatano il vuoto conoscitivo sul tema della mobilità in quella "porzione

[21] WWF, ISFORT, "Mobilità e parchi nazionali. Ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo", Roma, 2003

preziosa e rilevante del territorio italiano rappresentata dai Parchi Nazionali" (così Ursini). E affermano che proprio i Parchi Nazionali "possono essere un importante laboratorio di sperimentazione per la crescita di sistemi di mobilità maggiormente sensibili all'obiettivo di ridurre i costi esterni prodotti dai mezzi di trasporto".[22]
Il WWF aveva già monitorato i Parchi Nazionali e le Aree Protette nel 2001 ed erano emersi con chiarezza alcuni elementi critici.

In particolare:

- la carenza di un adeguato trasporto pubblico nelle aree protette;
- la distanza delle stazioni ferroviarie dai punti di accesso alle aree stesse;
- e gli effetti negativi sull'ambiente dovuti all'aumento di traffico veicolare nei mesi di grande affluenza.[23]

In sostanza, quel che emergeva era che il modello di mobilità di tipo urbano si era imposto anche nella mobilità di tipo turistico, così che il turismo stesso – anche quello diretto nelle aree montane o marine di pregio – era diventato un fattore di alterazione e di degrado.
La ricerca mette, però, anche in evidenza la capacità dei Parchi di progettare soluzioni possibili per una mobilità veramente sostenibile, e, in taluni casi, anche la capacità di realizzare concretamente tali soluzioni. La chiave per trovare soluzioni valide, tanto per i turisti quanto per i residenti, viene individuata nella gestione diretta dei problemi della mobilità da parte della comunità che è insediata in un dato territorio. Solo così può emergere la diversità degli interessi e dei desideri di chi abita, lavora o viaggia in quel territorio, e solo così si possono configurare scenari differenziati di assetto per i diversi territori e, insieme, scenari di mobilità specifici, capaci di rispondere in modo migliore alla qualità dell'ambiente e della società che in quell'ambiente è insediata.[24]
Se l'unico sistema per riqualificare il territorio e dare soddisfazione alle comunità interessate consiste, secondo il WWF, nel dare risposte specifiche a situazioni diverse (risposte che siano gestite dalle comunità locali), ciò vale naturalmente anche per i Parchi e le Aree Protette. Anche questi territori presentano caratteri tra loro ben diversi.
Ma la ricerca condotta da WWF e Isfort ha puntato a sviluppare alcune analisi di base, di carattere omogeneo, sul rapporto tra mobilità e Parchi, in grado di costituire "il primo gradino di un processo che veda successivamente l'individuazione e la realizzazione delle azioni e delle specificità da attuare nei singoli contesti dei Parchi, fortemente differenziati tra loro, sia per caratteristiche

[22] Id., pp. 3 e 4.
[23] Id., "Muoversi in punta di piedi nell'Italia dei Parchi", di Franco Ferroni, coordinatore nazionale attività e progetti aree naturali protette del WWF Italia, pp. 5 e 6.
[24] Id., "Diversi territori, diverse mobilità", di Simona Bardi e Adriano Paolella, pp. 8-12.

geografiche-morfologiche che per contesto politico, istituzionale e socio-economico".[25]
La individuazione delle principali interazioni e criticità del sistema di mobilità nei Parchi è stato, dunque, l'obiettivo principale della ricerca. Per operare in questo senso è stata necessaria una preliminare ricostruzione del quadro conoscitivo di base sul sistema della mobilità nei 22 Parchi nazionali. Individuate le principali interazioni e criticità, si è poi cercato di giungere alla formulazione di criteri e di ipotesi per la soluzione dei nodi principali in termini di sostenibilità del trasporto e della mobilità.

Sia nella fase di indagine conoscitiva (quella, preliminare, cosiddetta di area vasta – statistico-bibliografica – e poi le indagini rivolte, con interviste e questionari, agli enti di gestione di ciascun Parco) sia nelle fasi successive di elaborazione delle principali problematiche emerse e delle principali potenzialità ed opportunità, ed infine nella fase conclusiva di elaborazione delle principali indicazioni propositive, il tema della mobilità è stato analizzato tramite una griglia che ha riguardato quattro aspetti principali:

- il "sistema fisico" delle reti di trasporto;
- l'accessibilità al Parco;
- la mobilità interna al Parco per motivi di turismo;
- la mobilità interna al Parco da parte dei residenti, per motivi di lavoro e di acquisto di beni e servizi.

Prima di riassumere i principali risultati emersi dalla ricerca, va fatta una considerazione generale che riguarda la mancanza di forme di dialogo e di collaborazione tra i Parchi e gli altri soggetti presenti nel territorio e coinvolti a vario titolo nella gestione del sistema della mobilità. E questo nonostante che la legge in merito abbia offerto gli strumenti per attivare tale collaborazione.[26]
Questa sensazione di estraneità rispetto al contesto territoriale è molto sentita. Certo è sentita in modo diverso (alcuni Parchi hanno una migliore integrazione con il contesto: le Dolomiti Bellunesi, le Cinque Terre, il Gran Paradiso, la Majella e le Foreste Casentinesi); ma tale sensazione è risultata di fatto trasversale a tutte le altre tematiche ed appare come imprescindibile per qualsiasi strategia di miglioramento del sistema.[27]

---

[25] Id., "La ricerca: elaborazione e risultati", di Maria Pietrobelli e Guglielmo Bilanzone, pag. 14.
[26] La legge quadro 426/98, all'art. 1-bis, dice che il Ministro dell'Ambiente promuove per ciascuno dei parchi accordi di programma per lo sviluppo di azioni economiche sostenibili, con particolare riferimento ad attività agro-silvo pastorali, all'agriturismo e al turismo ambientale, con tutti gli altri Ministri, con le Regioni e con altri soggetti pubblici e privati.
[27] "Mobilità e Parchi Nazionali…", cit., pag. 29.

Una sostanziale unanimità di risposte (al questionario utilizzato) dichiara:

- la necessità di disporre di strumenti per monitorare gli accessi ai Parchi, i flussi turistici e i flussi di mobilità della popolazione locale;
- l'opportunità di avviare sinergie con i soggetti gestori del turismo e dei servizi di trasporto collettivo;
- l'utilità di forme concordate per la manutenzione e gestione della rete stradale.

Le maggiori criticità emerse riguardano:

- il tema della manutenzione della rete stradale (compresa la questione della presenza di strade asfaltate in eccesso);
- la mancanza di accessi ferroviari al Parco o, comunque, la carenza di servizi efficienti per la connessione con le linee ferroviarie esterne ad esso;
- la mancanza d'informazione efficiente su come raggiungere i Parchi;
- la mancanza di spazi, servizi ed attrezzature nei principali punti di accesso;
- la necessità di monitorare gli accessi ai Parchi;
- l'uso prevalente da parte dei turisti (e dei residenti) del mezzo di trasporto privato (che spesso ma non sempre corrisponde ad una carenza più o meno forte del servizio pubblico);
- la presenza di aree critiche per eccessiva congestione di traffico (turisti e anche residenti);
- la sovrapposizione delle arterie stradali più frequentate con le aree di maggior pregio ambientale (e la relativa assenza di studi per la valutazione della capacità di sopportazione degli ecosistemi più delicati).

A fronte di queste criticità, le esperienze positive sviluppate dai Parchi per promuovere una mobilità sostenibile sono risultate abbastanza limitate. Si tratta, comunque, di alcune "buone pratiche" che possono essere di esempio per gli altri, e dunque rappresentano delle opportunità che è utile evidenziare.
Tra le "buone pratiche" sulla mobilità riscontrate nei Parchi rivestono un'importanza rilevante quelle legate al trasporto su ferro, con proposte e realizzazioni di numerosi progetti che prevedono l'ampliamento o il recupero di tratte ferroviarie e la ristrutturazione di stazioni ferroviarie impresenziate e, molto spesso, dismesse.[28]
L'indagine, dapprima riassume dati già abbastanza noti. La rete ferroviaria attualmente attraversa 7 Parchi nazionali su 22 (Cilento e Vallo di Diano, Cinque Terre, Foreste Csentinesi, Gargano, Gennargentu, Majella, Vesuvio). Si tratta di Parchi in cui il sistema ferroviario rappresenta una potenzialità sia per l'accesso

[28] Id., Tabella 14: "Le principali buone pratiche relative al sistema ferroviario", pag. 38.

che per gli spostamenti all'interno del Parco, per turisti e residenti. A volte la stazione è direttamente una "porta sul Parco" (ad esempio nel Gargano e nelle Cinque Terre); altre volte la stazione dista non più di mezz'ora di distanza (in auto o bus) dal Parco (così è per i Parchi del Circeo e dello Stelvio). Sono pochi i Parchi davvero non raggiungibili in treno (alcuni Parchi delle Isole, il Parco della Calabria, quello dei Monti Sibillini).
Le "buone pratiche" nel settore ferroviario indagate dalla ricerca sui Parchi (a volte, in realtà, solo progetti ancora sulla carta) sono 12.
Ad alcune di esse la ricerca dedica un maggior approfondimento. Per altre non si sono potuti raccogliere dati dalle figure istituzionali competenti ma solo da esperti locali (è il caso del Parco del Gennargentu e Golfo di Orosei). Le esperienze più avanzate, e comunque almeno già parzialmente avviate a realizzazione, riguardano il Parco della Majella, il Parco delle Cinque Terre e il Parco delle Dolomiti Bellunesi (di esse riferiamo nelle pagine successive di questo volume).

Altre realtà in movimento, per le quali cioè si sono realizzati studi di fattibilità e si sono stabiliti accordi e finanziamenti, riguardano:

- il Parco del Gargano: valorizzazione di diverse tratte ferroviarie, tra cui la Foggia-Manfredonia di 36 km e la linea San Severo-Peschici Calenella di 79 km, entrambe elettrificate, e il recupero di tratte dismesse – tra cui una "decouville" a scartamento ridotto di 35 km; e, inoltre, un progetto di ristrutturazione di alcuni edifici ferroviari della linea San Severo-Peschici Calenella per la realizzazione di case per bad&breakfast e centri-servizi;
- il Parco del Pollino: ha proposto l'uso di fondi strutturali per il recupero della ferrovia dismessa calabro-lucana da Castrovillari a Lagonegro (il Parco non ha una rete ferroviaria interna), riqualificando alcuni rami minori e stazioni abbandonate;
- il Parco del Vesuvio: il Piano che dovrà essere adottato dal Parco prevede la riutilizzazione funzionale del tratto ferroviario Torre Annunziata-Cancello, oggi quasi in disuso, il ripristino di vecchi tracciati in ferro all'interno del Parco, e la riqualificazione di alcune stazioni sulla linea Napoli-Salerno;
- il Parco del Cilento e Vallo di Diano: è ancora solo un progetto; è noto anche come "Treno verde dei Parchi della Campania"; si prevede il noleggio da parte di Trenitalia, Divisione Trasporto Regionale, di una moderna elettromotrice che attraverserà, partendo da Napoli, i territori dei Parchi Regionali della Campania, il territorio del Parco Nazionale del Cilento e il territorio del Parco Nazionale del Vesuvio; il progetto prevede la rivitalizzazione delle stazioni impresenziate in modo che vi si possano stabilire dei servizi di informazione, di biglietteria per gli autobus, bookshop, aree di degustazione di prodotti tipici, etc.;
- il Parco dei Sibillini: qui si tratta solo di una proposta, quella avanzata da

Italia Nostra, sede di Fermo, per recuperare la vecchia ferrovia "Besenzanica", che collega Porto San Giorgio ad Amandola, e farne un treno turistico di accesso al Parco.[29]

Le proposte formulate, a conclusione della ricerca, per il miglioramento del sistema della mobilità nei Parchi sono frutto di un'elaborazione sintetica, che ha preso in esame i quattro ambiti tematici già individuati in fase di indagine (il sistema fisico delle reti di trasporto, l'accessibilità al Parco, la mobilità interna per turismo e la mobilità interna per i residenti) e ha suddiviso le proposte in quattro tipologie di azioni e strumenti (conoscere e monitorare; dialogare e collaborare; operare per promuovere e incentivare soprattutto la intermodalità, il trasporto pubblico, la regolamentazione dei flussi nelle zone critiche, e la valorizzazione del sistema ferroviario; informare).[30]

Sul piano operativo, quanto al sistema fisico delle reti di trasporto, le proposte riguardano:

- rinaturalizzazione di strade asfaltate;
- adozione di tecnologie rispettose dell'ambiente;
- riduzione degli impatti delle infrastrutture.

Per l'accessibilità ai Parchi, le proposte operative riguardano:

- ottimizzare la connessione col sistema ferroviario nazionale;
- ottimizzare la connessione con il sistema stradale nazionale;
- migliorare la segnaletica di avvicinamento al Parco;
- regolamentare i flussi nelle aree di accesso;
- creare incentivi alla autoregistrazione dei visitatori.

Per il turismo, le proposte operative riguardano:

- organizzare i Parchi come laboratori sperimentali di azioni di mobilità sostenibile;
- migliorare il parco mezzi di trasporto pubblico locale a ridotto impatto ambientale;
- creare sinergie nel trasporto pubblico locale per turisti e residenti;

---

[29] Id., pp. 39-40. Il volume indica anche alcune altre proposte, in corso di valutazione presso i vari enti responsabili, o alcune piccole esperienze già in atto, che riguardano l'uso del ferro in altre aree naturali: il Treno della Valle realizzato dalla Ferrovia Sangritana nella Valle del Sangro in collaborazione con la regione Abruzzo; un Treno Verde dei Parchi regionali della Campania; un altro Treno dei Parchi in Abruzzo; i treni a vapore sull'Altipiano Silano; il Treno Natura in Val d'Orcia.

[30] Id., pp. 41-45.

- promuovere azioni legate alla intermodalità dei trasporti, con mezzi sia pubblici che privati;
- favorire un'offerta qualificata di servizi pubblici di trasporto, soprattutto interni al Parco;
- regolamentare i flussi turistici in aree di pregio;
- scoraggiare l'eccessiva concentrazione di servizi turistici, a favore di forme di ospitalità diffusa;
- favorire il prolungamento della stagione turistica;
- potenziare la connessione con il sistema ferroviario nazionale;
- riqualificare e riutilizzare linee ferroviarie minori;
- riqualificare e riutilizzare stazioni ferroviarie minori;
- trasferire parte di traffico su strada alle linee ferroviarie esistenti;
- promuovere occasioni per l'imprenditoria locale, specie giovanile.[31]

Quest'insieme di proposte, da verificare ed adattare alle singole realtà territoriali dei 22 Parchi censiti, sono di fatto rivolte all'interlocutore Ente Parco, il quale ha alcuni strumenti suoi propri per decidere e per agire: innanzitutto il Piano del Parco, il Regolamento, e il Piano pluriennale di sviluppo economico e sociale del Parco. E poi tutti gli strumenti di pianificazione locale che ormai abbondano nella normativa italiana.

1.2. ESEMPI DI BUONE PRASSI

1.2.1. La "Carta 5 Terre"

Le Cinque Terre sono diventate ormai la meta di un flusso turistico di grandissime dimensioni. L'area comprende la zona costiera ligure che va da Porto Venere a Monte Rosso, e congiunge i centri di Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza e Monterosso. Il territorio è ricco di valori naturalistici, paesaggistici e storico-culturali. La ferrovia è parte integrante della zona e ha stazioncine in ognuno dei centri abitati.
Ma il flusso turistico, oltre che con la ferrovia, grava sulla zona soprattutto tramite un pesante traffico automobilistico che si addensa alle spalle della zona costiera e che produce molteplici effetti nocivi.
Da alcuni anni (1999) è stato costituito un Parco Nazionale a tutela dell'area. L'Ente Parco ha concordato con Trenitalia (per i treni di competenza della Divisione Trasporto Regionale) un piano di interventi in tema di trasporti, finalizzato ad incentivare l'utilizzo del mezzo di trasporto pubblico attraverso una mi-

[31] Id., Tabella 17: Check list proposte, pag. 46. Le proposte operative per i residenti non differiscono molto da quelle per i turisti.

gliore accessibilità al servizio ed a una politica tariffaria adeguata.
E' ora in vigore la "Carta 5 Terre" che offre a tutti gli utenti la possibilità di usufruire di particolari sconti e agevolazioni, articolati secondo le esigenze del visitatore, lungo il tratto Levanto-la Spezia e anche per quanto riguarda l'accesso al Parco e i servizi che esso offre. Le soluzioni proposte sono numerose. La "Carta" può avere validità giornaliera (anche abbinata all'uso del battello che unisce i centri abitati via mare), per tre giorni o settimanale.
Il Parco ha anche acquistato dei pulmini elettrici e ha chiuso al traffico automobilistico i centri abitati.

1.2.2. L'intermodalità nel Parco delle Dolomiti Bellunesi

Il Parco Nazionale delle Dolomiti Bellunesi è nato nel 1990. Comprende 15 comuni e 5 comunità montane, con circa 100 mila residenti. Manca un accesso ferroviario al parco. L'attuale linea ferroviaria è solo interna alla zona, non ha collegamento con il Nord (Brennero, Austria) e appare di fatto un ramo morto. Ha 6 stazioni ferroviarie minori in stato di quasi abbandono. Si tende invece a creare sempre nuove autostrade.
Il Parco, per evitare i danni della mobilità incentrata solo sul mezzo privato, ha preso contatti con Trenitalia è ha realizzato una prima iniziativa ("In treno d'estate") con sconti particolari per coloro che utilizzano il treno per percorrere il Parco.
Ma il problema maggiore è quello di integrare i diversi sistemi di trasporto collettivo. E' nato, così, il Programma LIFE "Smash-Events", nel 2002, che è tutto incentrato sul tema della intermodalità: treno, bus e navetta. Nel programma è prevista anche l'iniziativa "Al Parco con l'autista".
Finora sono stati realizzati tre treni con partenza da Padova e Venezia e arrivo dopo circa mezz'ora a Feltre e Belluno, con costo ridotto, e poi bus-navetta (gratuito) per il Parco. Una società del Comune di Belluno mette a disposizione un noleggio di biciclette.

1.2.3. Ferrovia e turismo montano nel Parco Nazionale della Majella

Il Parco Nazionale della Majella ha acquisito gli immobili di Rete Ferroviaria Italiana situati nei comuni Cansano, Campo di Giove e Palena. In questo modo ha avviato uno dei più importanti progetti di mobilità sostenibile e di turismo montano della regione abruzzese.
Le stazioni ferroviarie e gli altri fabbricati acquisiti sono ubicati in zone particolarmente suggestive delle province di l'Aquila e Chieti, lungo la linea ferroviaria Sulmona-Carpinone, una antica linea che attraversa una delle più interessanti montagne dell'Appennino centrale.
Il Parco spenderà circa 1 milione e 300 euro per il riadattamento delle strutture ferroviarie. I fabbricati che fanno parte delle ex stazioni saranno trasformati in punti di ricevimento e di informazione, mentre i caselli ferroviari, sparsi lungo la linea, saranno utilizzati come strutture di presidio e di monitoraggio per le

zone circostanti, che hanno tutte un notevole interesse ambientale. Sono anche stati acquistati 3 ettari di terreno che saranno sistemati a verde e impiegati per collocare piccole strutture di servizio. In particolare la stazione di Cansano sarà destinata a centro di orientamento per la visita del Parco; e nella ex caffetteria si degusteranno prodotti tipici. L'ex rimessa delle locomotive sarà destinata a stazione di posta temporanea al servizio del turismo equestre; come pure saranno creati spazi di sosta attrezzati per le biciclette. L'ex scalo merci della stazione di Palena ospiterà mezzi di trasporto ecologici desinati al collegamento tra le stazioni e i paesi del Parco. Tutti i fabbricati di maggiori dimensioni saranno anche attrezzati con foresterie a disposizione del personale dell'Ente per le funzioni di controllo e gestione; ma saranno anche utilizzabili dai visitatori.
La linea ferroviaria, i fabbricati e le aree circostanti costituiranno l'ossatura principale di una rete organizzata (per la maggior parte già esistente) di itinerari diversi per l'approccio al Parco secondo i diversi interessi dei visitatori. Scendendo dal treno, infatti, si potranno percorrere sentieri pedonali, piste ciclabili, ippovie, strade del ghiaccio, e raggiungere anche numerosi luoghi di interesse storico ed artistico, immergendosi nell'atmosfera tipica dei paesi della Majella.[32]

1.2.4. Il treno del lago d'Iseo

Tra le provincie di Bergamo e Brescia corre una breve ferrovia, lunga dieci km, che attraversa il Parco naturale del fiume Oglio e termina sulla sponda meridionale del lago d'Iseo. Collega Palazzolo a Paratico-Sarnico.
Il servizio viaggiatori fu sospeso nel 1966. Da allora hanno transitato solo treni merci, fino a quando la linea non è stata chiusa del tutto, in un contesto storico e sociale che ha visto la falcidia e la soppressione di tutta una serie di linee ferroviarie minori, non soltanto delle FS.
Fu prima il WWF e poi un'associazione di volontariato nata da una costola del WWF, la "FBS – Ferrovia del Basso Sebino", a voler ripristinare la ferrovia e gestire il servizio passeggeri. Ottenuta un'inedita collaborazione con FS (la Divisione Trasporto Locale), nel 1995 fu avviato un servizio viaggiatori legato al solo turismo domenicale. La linea rinasce con una precisa finalità turistico-ambientale: un invito a riscoprire il lago d'Iseo con l'utilizzo del mezzo pubblico, lasciando a casa l'auto in una situazione di totale congestionamento stradale.
L'associazione di volontariato assicurava molti servizi: sorveglianza ai passaggi a livello, biglietteria sul treno, manutenzione delle aree verdi delle stazioni, ricerca di finanziamenti, etc.
L'esperimento ebbe un grande successo, anche grazie alle coincidenze, a Palazzolo, con Brescia e Bergamo, e, sul lago, con il battello.
L'esperienza della Palazzolo-Paratico è esemplare in materia di reti ferroviarie minori rivalorizzate per uno sviluppo turistico rispettoso dell'ambiente. Questa

[32] Ferrovie dello Stato, Isfort, "Le Politiche Sociali del Gruppo FS: una rassegna ragionata delle attività svolte e le prospettive di presenza", Roma, gennaio 2003, pp. 46-47; WWF, Isfort, "Mobilità e Parchi Nazionali…", cit., pag. 40.

linea è stata la prima in Italia ad essere riattivata con servizio esclusivamente turistico. Si tratta di una linea ferroviaria a binario unico e a trazione diesel.
Dal 1994, anno della riattivazione del servizio festivo/estivo, fino alla conclusione della stagione 1999, sono stati 50 mila circa i viaggiatori che hanno utilizzato questa ferrovia per raggiungere le sponde del lago di Iseo.[33]
L'esperienza ha dato vita a tutta una serie di nuove iniziative legate al servizio ferroviario vero e proprio, quali l'offerta di gite e di pacchetti turistici organizzati, la programmazione di feste e di manifestazioni collaterali, l'effettivo interscambio con i battelli della Navigazione del lago d'Iseo, la nascita dei Treniblù, che sono convogli di collegamento diretto tra la stazione di Bergamo e quella di Paratico/Sarnico.
Il bilancio consuntivo della sola stagione 1999 parla di oltre 10 mila viaggiatori trasportati, con un incremento dell'85 per cento rispetto al 1998, di sette treni a vapore speciali effettuati, oltre al servizio ordinario di una dozzina di treni effettuati con le automotrici diesel.
I viaggiatori provengono per la quota del 30 per cento ciascuno da Milano e dalla Brianza e da Bergamo e provincia, il 20 per cento da Brescia e provincia e il restante 20 per cento dalle altre province lombarde, da altre regioni e anche dall'estero.
Il treno per il lago d'Iseo è stato utilizzato anche da chi durante il soggiorno sul lago ha fatto il turista d'arte a Bergamo e a Brescia soprattutto.[34]

1.2.5. Il Treno Natura sulla linea Asciano-Monte Antico

Ai piedi del Monte Amiata si snoda la ferrovia della Val d'Orcia, attraverso la zona delle crete senesi e della vallata omonima. E' una ferrovia caduta gradualmente in disusa fino ad essere considerata un ramo secco e, dunque, chiusa. Ma dopo due anni, nel 1994, è stata recuperata come linea turistica, anche in occasione della costituzione del parco artistico e naturale della Val d'Orcia.
Con la creazione del Parco la Provincia di Siena ha previsto vari interventi tesi alla valorizzazione della valle. Tra questi interventi, di primaria importanza è stata la riattualizzazione della ferrovia, soprattutto in alcuni periodi dell'anno, con l'utilizzo delle vecchie "littorine" degli anni '50.
Il riuso della linea ferroviaria, nel tratto Asciano-Monte Antico, di 51 km, è stato possibile anche grazie al lavoro dell'Associazione di volontariato collegata alla Ferrovia del Basso Sebino.

---

[33] Questo dato è tratto dagli Atti del 2° Convegno Europeo sulle Greenways, tenutosi a Milano il 22 ottobre 1999, nel quale è intervenuto Lucio Luccini, presidente del Consorzio Ferrovie Lombarde e Direttore regionale FS della Lombardia.

[34] Nel frattempo l'originaria Associazione-Ferrovia del Basso Sebino- socia in questa iniziativa della Divisione Trasporto regionale e della Direzione Regionale della Lombardia delle FS , e' diventata il nucleo fondante dell'Associazione nazionale "Ferrovie Turistiche italiane" con la gestione turistico-ambientale di due linee anche in Toscana dal 1996, in provincia di Siena, oltre a consulenze specifiche prestate al fine di riutilizzare, sempre ai fini turistici e ambientali, altre linee minori in Friuli, nelle Marche, nel Lazio, in Sicilia, in Campania e in Piemonte.

Le ferrovia è utilizzata in coincidenza con i collegamenti da Firenze e da Grosseto e con la direttrice Roma-Chiusi.
Da ogni stazione una rete di sentieri consente itinerari di trekking o da effettuarsi in bicicletta.

1.2.6. Il Treno Verde in collaborazione con Legambiente

Un particolare significato, nell'ambito delle "buone prassi", lo ha certamente il Treno Verde, frutto della collaborazione tra Trenitalia e Legambiente. Quest'anno (2004) si è tenuta la sedicesima edizione dell'iniziativa.
Il Treno Verde di Legambiente e Trenitalia è un convoglio ecologico che ogni anno visita numerose città italiane analizzandone i livelli di inquinamento atmosferico e acustico, grazie al laboratorio mobile dell'Istituto Sperimentale di RFI. Dal 1988 ha attraversato oltre 250 tra grandi città e piccoli centri, per informare e sensibilizzare i cittadini, per incontrare gli amministratori locali, per trovare soluzioni concrete alle piccole e grandi questioni locali.
Il Treno Verde è probabilmente, per numeri e contenuti, una delle principali fonti di informazione in materia di traffico e inquinamento urbano. Ma è anche una mostra itinerante, visitata ogni giorno da decine di scolaresche e centinaia di cittadini. Quattro carrozze, allestite con mostre, pannelli, giochi e filmati, illustrano i grandi temi dell'ecologia. Nel 2004 hanno dato spazio soprattutto a inquinamento, energia e alimentazione. L'iniziativa, da qualche tempo, riceve anche un contributo del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca.
Certamente, tramite questa tipo di eventi, incentrati sull'educazione ecologica, le Ferrovie dello Stato mettono in risalto – in modo ancor più evidente – quella che è una propria peculiarità di grandissimo rilievo: l'essere il mezzo di trasporto collettivo che più incontra le istanza di una mobilità sostenibile.

1.2.7. I progetti dell'Iniziativa comunitaria "Equal": il crescente bisogno di un turismo ecocompatibile

Vi sono aree del Paese (montane e rurali) che hanno subito un processo di emarginazione socio-economica, ma che ora appaiono potenzialmente in grado di rispondere alla domanda – da anni crescente – di un turismo eco-compatibile e naturalistico, di prodotti agricoli di qualità, di riscoperta di attività artigianali semiabbandonate.
In parecchi casi, l'esistenza di tali aree ha, ovviamente, punti di coincidenza con la presenza di tratte ferroviarie non più attive. E, ora, a favorire e rianimare questi nuovi percorsi di sviluppo possono concorrere, in modo forse decisivo, i "rami sanguigni" delle Ferrovie oggi abbandonati ma ancora in grado di riprendere a pulsare.
Con questo intendimento il Gruppo FS, e in particolare la struttura Politiche Sociali, ha preso parte ad alcuni progetti nell'ambito della "Iniziativa comunitaria Risorse Umane – EQUAL" finanziata dal Fondo Sociale Europeo per il periodo 2000-2006. Essa fa parte della strategia europea per l'occupazione e

mira a suscitare approcci innovativi per lo sviluppo integrato di territori a forte disoccupazione o comunque a rischio di emarginazione sociale.[35]
I progetti, di durata biennale, sono stati elaborati e presentati nell'estate del 2001, in seguito al bando pubblico del Ministero del Lavoro, e sono entrati in fase di avvio tra l'estate e l'autunno 2002.

Progetto T.R.E.N.O. – Turismo ambientale e personalizzato in quattro regioni italiane
Dei quattro progetti finanziati dalla iniziativa comunitaria EQUAL, questo è l'unico a carattere nazionale. Riguarda, infatti, quattro aree rurali (ancora in via di più precisa e definitiva individuazione) in quattro diverse regioni: Piemonte (zona di Valle Pellice), Liguria, Toscana (zona di Valle d'Elsa), Sicilia (parte del Parco dell'Etna). Obiettivo: valorizzare le risorse rurali, paesaggistiche e naturalistiche di queste quattro aree, caratterizzate dal rischio di decadimento socio-economico, ma dotate di reali potenzialità di sviluppo ancora non adeguatamente studiate e sfruttate.
Il progetto è finanziato per circa 1 milione e 350.000 euro.
Le azioni del progetto riguardano l'analisi dei territori, la sensibilizzazione degli abitanti, lo studio dei prodotti e dei servizi commerciabili in ciascuna area, la valorizzazione delle risorse umane locali nell'ambito di programmi di recupero del patrimonio artistico e culturale dei territori e in quelli di promozione turistica, la costruzione di un piano di marketing, e la creazione di punti informativi e di centri di documentazione. Per quest'ultima esigenza si è previsto di utilizzare il patrimonio esperienziale e immobiliare (le stazioni impresenziate) delle FS. Le stazioni utilizzabili potrebbero alla fine risultare una trentina.[36]

"Le Stazioni del Mediterraneo": integrazione degli immigrati nella costa jonica della Calabria
Il progetto prevede una originale forma di partenariato territoriale di una parte della Regione Calabria d'intesa con le Ferrovie dello Stato e con significativi soggetti nazionali impegnati nel mondo della cooperazione internazionale. Obiettivo: contrastare l'insorgere di forme di razzismo e xenofobia contro gli immigrati che sbarcano clandestinamente in Calabria.
Per raggiungere l'obiettivo, la strategia proposta è quella, da un lato, di attivare servizi di accoglienza e di accettazione per gli immigrati che sbarcano lungo la costa ionica, e, dall'altro, di attivare una rete si strutture che, assieme all'accoglienza, organizzino iniziative di educazione alla multietnicità e di integrazione. Il progetto, che ha un finanziamento di circa 900.000 euro, prevede di utilizzare il circuito delle stazioni impresenziate di FS e anche dei caselli dismessi per organizzarvi servizi non residenziali di accoglienza degli

[35] "Le Politiche Sociali del Gruppo FS…", cit., pp. 36-41.
[36] Id., p. 40. Capofila del progetto è la Associazione Mecenate '90. Proponenti e partner sono il Centro Italiano Opere Femminili Salesiane CIOFS (con la sua struttura di Formazione Professionale), due Dipartimenti dell'Università di Firenze l'Associazione Terra Nostra, l'INIPA (Coltivatori Diretti), la Federforeste, l'Ente Italiano di Servizio Sociale (EISS), la Cooperativa sociale Oesse-Officina Sociale e la società Isfort.

immigrati che sbarcano, con il coinvolgimento delle organizzazione sociali ed ecclesiali della zona. Attorno alla rete delle stazioni della costiera jonica si prevede di organizzare un sistema di agenzie formative e culturali con servizi di documentazione e divulgazione.[37]
Le stazioni prescelte sono: Reggio Calabria Archi, Gioiosa Jonica, Badolato, Soverato, Isola Capo Rizzuto, Rossano. Alcune di esse sono risultate disponibili sono per alcuni locali, altre interamente.
Le stazioni dovrebbero servire per i servizi di prima accoglienza diurna, di orientamento, di interpretariato e prima formazione, di documentazione, di animazione culturale. Alla fine del progetto le stazioni potranno essere gestite dalle nuove cooperative sociali che si saranno create.[38]

Progetto TE.SE.O per consolidare la rete del Terzo Settore in Val d'Aosta
Questo progetto, che ha ricevuto un finanziamento di poco superiore ai 900.000 euro, ha l'obiettivo di rafforzare l'economia sociale nel territorio valdostano: consolidare la rete dei soggetti del terzo settore all'interno dell'economia locale, favorire l'apertura al mercato privato delle cooperative sociali che fanno servizi alla persona, creare nuove opportunità di inserimento lavorativo di soggetti deboli nell'ambito delle cooperative sociali integrate aprendo ad esse nuovi settori di impresa.
A sostegno del progetto vi è un ampio partenariato di cui è parte la società Isfort. Quest'ultima ha promosso la verifica della disponibilità di alcune stazioni impresenziate lungo la tratta valdostana (in particolare tra Pont St. Martin e Pré St. Didier). Per la stazione di Verrès un primo orientamento è stato per utilizzarla come comunità per utenti psichiatrici.

Progetto Al&At Express per sviluppare il turismo sociale nelle province di Alessandria e Asti
Le difficoltà occupazionali e il rischio di spopolamento di un ampio territorio delle due province piemontesi rendono particolarmente difficile l'inserimento lavorativo dei soggetti deboli. Per questa ragione si è elaborato un progetto che mira a sviluppare nuovi spazi di mercato nell'ambito del turismo sociale, dell'agricoltura biologica e dell'artigianato tradizionale.
Fa parte del progetto la valorizzazione delle stazioni impresenziate, da utilizzare sia nella loro funzione specifica sia come centri di informazione per le varie opportunità di turismo sociale e come sedi di mostre, micro-musei, laboratori, etc.

---

[37] I partners del progetto sono: Consorzio Labtegnos e Dipartimento di Linguistica dell'Università degli Studi della Calabria, il Movimento del Volontariato (MO.VI.), una serie di cooperative sociali locali, alcuni enti nazionali di formazione, la Cooperativa sociale Oesse-Officina Sociale, la società Isfort spa, e la Cooperativa EuroConsulting Firm. Quest'ultima è la responsabile della messa in opera delle stazioni, in collaborazione con le cooperative sociali locali che le gestiranno.

[38] Non è ancora possibile, per questo progetto come per gli altri tre dell'Iniziativa comunitaria EQUAL, saper se la loro realizzazione concreta, alla fine, confermerà gli obiettivi fin qui prefissati.

Il progetto, che ha un finanziamento di 1 milione e 300.000 euro, ha come proponenti e partner numerosi consorzi di Comuni, consorzi di cooperative sociali, Associazioni agroturistiche, una Asl, la Cassa di Risparmio di Asti e Alessandria, il Politecnico di Torino, la Cooperativa sociale Oesse-Officina Sociale e la società Isfort.
Le stazioni indicate inizialmente come possibili sedi di attività sociale sono cinque nel comparto di Genova (Molare, Novi Ligure, Ovada, Predosa e Rocca Grimalda), tre nel comparto di Torino (Terzo, Gamalero, Agliano), una nel comparto di Milano (S. Giuliano Nuovo).

1.2.8. Il servizio treno+bici

Il servizio treno+bici è stato introdotto in Italia da ormai 16 anni. Ha vissuto un periodo sperimentale molto lungo, che di fatto è ancora in corso. La situazione attuale presenta aspetti contraddittori. Da un lato si è arrivati ad una certa liberalizzazione del servizio, a una sua discreta diffusione. Dall'altro la suddivisione dell'azienda in più soggetti ha lasciato degli spazi scoperti "che di fatto vanificano lo sviluppo del servizio nel suo complesso".[39] Se, infatti, il trasporto regionale è giudicato quasi sufficiente dalle associazioni di cicloamatori, il trasporto sulle grandi linee nazionali è considerato nettamente insufficiente.
In altri paesi europei il cicloturismo gode di maggiore attenzione: così in Germania, Austria, Svizzera, Francia e Olanda.
L'abbinamento treno-bicicletta è un elemento importante per sviluppare l'uso di questa forma di mobilità dolce, in funzione soprattutto turistica ma talvolta anche di lavoro. Consente di unire la comodità e la velocità sulle distanze più lunghe e l'agilità del muoversi in bicicletta sui tratti più brevi o più trafficati. Diventa così possibile esplorare pedalando territori anche relativamente lontani da casa, evitando spostamenti estenuanti in automobile. Il trasporto delle biciclette sui treni diventa, poi, essenziale per chi effettua viaggi di ampio respiro.
Punto di approdo della collaborazione a lungo sperimentata tra l'associazionismo, e in particolare la FIAB (Federazione Italiana Amici della Bicicletta) e le Ferrovie dello Stato, è stato l'Accordo particolare sottoscritto tra la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia e la FIAB nel maggio 1999. L'Accordo prevede, tra l'altro, particolari condizioni tariffarie per i viaggi di gruppo sui treni classificati come regionali, diretti o interregionali.[40]
Le difficoltà, però, sono ancora molte.
In particolare, viene rilevato che, proprio ora che l'attenzione degli enti locali verso la mobilità ciclistica è aumentata e vede la creazione di sempre più numerose reti ciclabili (anche con buoni ritorni economici alle economie locali), viene a mancare un elemento fondamentale per la fruizione di tali reti: l'inter-

[39] Da una nota della FIAB – Federazione Italiana degli Amici della Bicicletta – Onlus, 2003 (cfr. www.fiab-onlus.it).
[40] All'Accordo del 1999 è seguito il 1° Atto Integrativo, nel dicembre 2000, e poi alcune circolari, l'ultima delle quali è dell'ottobre 2003.

modalità della bici con il treno. Le associazioni chiedono un adeguamento del servizio treno+bici agli standard europei.
Le richieste riguardano molti aspetti. Ne ricordiamo i principali: la previsione sistematica, in fase di progettazione di nuovi materiali ferroviari, di vetture in grado di trasportare almeno 15 biciclette per convoglio (per esempio prevedendo la sostituzione di alcuni sedili fissi con sedili ribaltabili); previsione di una zona polifunzionale anche sulle carrozze dei treni di lunga percorrenza (come fanno le ferrovie francesi); un sistema di prenotazione di posti bici informatizzato; il permesso di trasportare la bici anche a viaggiatori non appartenenti alle associazioni riconosciute; l'abbonamento annuale su tutta la rete del Trasporto Regionale (e non solo sulle singole regioni); la sistemazione di scivoli nelle stazioni per facilitare l'accesso con le bici; parcheggi per le bici nelle stazioni; una pubblicizzazione adeguata del servizio; punti di noleggio bici nelle stazioni.
Esempi positivi di sistemi di intermodalità treno+bici sono rari. Uno dei tentativi più interessanti è il progetto-pilota che riguarda la linea Milano-Lodi-Cremona-Mantova. Un accordo sottoscritto nel marzo 2002 tra la Direzione Lombardia della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia e la FIAB mira, da un lato, a favorire gli spostamenti bicicletta + treno + bicicletta, con l'utilizzo di biciclette lasciate in appositi parcheggi nelle stazioni di partenza e di arrivo; e, dall'altro, a facilitare il trasporto della bicicletta sui treni sia per la già numerosa utenza turistica sia, occasionalmente, per gli spostamenti irregolari a fini lavorativi.

I vantaggi previsti sono numerosi:

- acquisire ulteriori quote di traffico pendolare e turistico che attualmente usa altri mezzi per i propri spostamenti;
- migliorare il livello di soddisfazione della clientela già acquisita ma che trova molte difficoltà a combinare l'uso di treno e bici;
- ottenere un effetto positivo di immagine sulla qualità del servizio ferroviario e sull'azienda nel suo insieme;
- incrementare il traffico legato all'utilizzo turistico del treno, con partenza da Porta Genova o da Porta Garibaldi, a Milano, oppure dalle stazioni ferroviarie della Lomellina e del Parco del Ticino, nell'area compresa dalle provincie di Lodi, Cremona e Mantova.[41]

Un altro esempio di accordo significativo è quello concluso nel marzo 2004 a Genova tra Trenitalia (Direzione Trasporto Regionale) e la FIAB locale. E' un accordo tariffario che prevede la riduzione del biglietto per la bici da 3,5 Euro

[41] Il 22 gennaio alla Stazione di Porta Garibaldi a Milano è stato presentato alla stampa il Rapporto sullo stato di fatto e sulle proposte operative del progetto. Molto ricca, documentata e dettagliata la documentazione esibita.

a 1,35. Si deve pensare che Genova ha 15 stazioni ferroviarie per circa 50 km di linea ferrata. Dunque, la ferrovia costituisce un grande patrimonio per la mobilità sostenibile, ovvero una mobilità che si avvale di mezzi a zero emissioni come il treno elettrico. L'integrazione treno-bici consente di creare un sistema di trasporto sostenibile molto efficiente.
Va infine osservato che – oltre all'abbinamento treno+bici – vi è anche la possibilità di mettere i tracciati delle ferrovie dismesse a servizio di piste ciclabili. La Legge 366/98 indica la realizzazione di piste ciclabili sul sedime dei vecchi tracciati ferroviari in disuso come forma prioritaria di riconversione delle ferrovie dismesse. In realtà, però, le iniziative di riconversione in piste ciclabili sono ancora abbastanza limitate: i costi di realizzazione appaiono elevati, le ricadute occupazionali anch'esse molto limitate. Hanno più probabilità di concretizzarsi quelle soluzioni che prevedono, oltre alle riconversioni di brevi tratte ferroviarie in piste ciclabili, un vero e proprio progetto di assetto territoriale integrato, finalizzato allo sviluppo sostenibile, a una nuova filiera economico-turistica innovativa.
E' dell'aprile 2004 un'importante manifestazione in Sicilia che rivela come le vecchie ferrovie dismesse dell'isola siano già state in parte utilizzate per garantire la creazione di un ampio sistema di piste ciclabili. Per ora sono accessibili la Selinunte-Menfi-Portopalo, di 11 km, la Godrano-Corleone (Bosco della Ficuzza), di 25 km, e la Partanna-S.Margherita Belice, di 20 km. Si stanno progettando la Caltagirone-Piazza Armerina e la ex ferrovia della Valle dell'Anapo.

1.2.9. Un Piano nazionale per la mobilità dolce

CoMoDo è una confederazione di Associazioni che si occupano di mobilità alternativa, tempo libero e attività outdoor. E' nata nel 2002. Agisce come "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 CoMoDo sono la promozione, attraverso forme e modi da definire, di una rete nazionale di mobilità dolce che abbia come requisiti fondamentali:

- il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, strade arginali, percorsi storici ed altre);
- la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti;
- la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria;
- l'integrazione con il sistema dei trasporti pubblici locali e con la rete dell'ospitalità diffusa.

Il cartello di associazioni ed enti che ha dato vita a CoMoDo è formato da: FIAB, Associazione Ferrovie Turistiche, Associazione Italiana Città Ciclabili, Associazione Italiana Greenway, Associazione Utenti del Trasporto Pubblico, CAI, Cescam Facoltà di Ingegneria di Brescia, Federazione del Turismo Equestre, Fe-

derparchi, Inventario Vie di Comunicazione Storiche, Legambiente, WWF.
La Confederazione, in questo breve arco di vita, ha effettivamente funzionato come tavolo di concertazione della rete dove far convergere le proposte più interessanti e avanzare una piattaforma di interventi di livello nazionale. Uno dei temi centrali è stato fin da subito l'integrazione fra trasporto pubblico locale (ferrovie, autobus, linee di navigazione interna) e rete 'dolce', mediante tariffe preferenziali, frequenze mirate, trasporto combinato. Particolarmente sentito è l'obiettivo di fare in modo che le stazioni ferroviarie siano realmente punto di interconnessione fra trasporto su ferro e tratte (sentieri, piste ecc.) della rete di mobilità dolce.
A ciò si aggiungono una serie di proposte e iniziative collaterali: stimolare la ricettività diffusa in alloggi di campagna che appoggino in modo particolare la mobilità dolce (escursionisti in transito, stalle per cavalli, officine per biciclette, punti noleggio, preparazione di cestini da viaggio per escursionisti, rete di alloggi a distanza giornaliera); stimolare l'integrazione sovraregionale e sovranazionale delle reti esistenti tramite accordi di programma fra province, regioni, Stati nazionali anche attraverso i programmi europei di sviluppo (Interreg, Obiettivo 2 ecc.); incrementare la costruzione 'vegetale' e il carattere ecologico dei percorsi e degli itinerari della rete di mobilità dolce e favorire al massimo la sua separazione dal traffico motorizzato; appoggiare il recupero di tutte le infrastrutture territoriali dismesse (ex-ferrovie, ex-strade, argini e alzaie di fiumi e canali, sentieri e percorsi storici, strutture edilizie di supporto); incentivare in prima istanza le connessioni fra parchi nazionali e altre aree protette con 'canali verdi', favorire la realizzazione di 'stazioni verdi' e di 'svincoli verdi' presso i Centri Visita e le foresterie di tali aree protette, istituire qui dei Centri informativi sulla rete di mobilità dolce.
Tra le prime iniziative della Confederazione vi è stato un Seminario sul Riuso per la mobilità dolce delle ferrovie dismesse (Milano, Politecnico di Architettura, 24 aprile 2004).
Si sono esaminati i problemi relativi agli assetti proprietari dei sedimi e dei manufatti, le alternative ai passaggi di proprietà, gli aspetti amministrativi, le fonti di finanziamento nazionali ed europee.[42]

---

[42] Secondo Francesco Midiri, giurista dell'Università Cattolica di Milano, il patrimonio ferroviario fisso - secondo Midiri - è un bene pubblico e appartiene, nello specifico, alla schiera dei beni demaniali accidentali, conferiti allo Stato, alle Regioni ecc. In quanto tale, il patrimonio fisso ferroviario - il suo sedime, in particolare - dovrebbe essere ritenuto un bene non alienabile e non espropriabile. Ma il suo trasferimento nel comparto delle Ferrovie dello Stato ha comportato una trasformazione del regime, assegnato al bene stesso: da bene di demanio accidentale a bene patrimoniale disponibile. Si tratta, in ogni caso, di un tema di discussione giuridica ancora aperto in cui, ad esempio, emerge la posizione assunta dal Consiglio di Stato che considera il bene patrimoniale ferroviario un bene di pubblico servizio il quale, di conseguenza, è assolutamente indisponibile. Non è un caso che, per favorire il riuso o l'alienazione dell'infrastruttura ferroviaria, sia sempre necessario un atto formale di dismissione del servizio, dunque del servizio pubblico di trasporto. Attualmente le Ferrovie dello Stato (RFI) esercitano un diritto di alienazione del loro patrimonio fisso con conseguente mutamento della destinazione d'uso. Da ciò si evince che il mancato utilizzo del sedime da parte di una società esercente non è sufficiente a rendere il sedime stesso liberamente disponibile per altri usi. Altra cosa è invece l'impianto di una variante a un tracciato ferroviario già esistente. In questo caso esiste una sdemanializzazione di fatto poiché il servizio non è cessato ma trasferito su una nuova sede. Esiste poi il caso, non infrequente, delle ferrovie private o date in concessione. Allo scadere della concessione sono le Regioni a ricevere la proprietà del bene e a ridefinire l'atto di sdemanializzazione.

Due le decisioni operative di rilievo. Sul piano della mobilitazione, si è stabilito di seguire con particolare attenzione il caso della ex-ferrovia Voghera-Varzi, in Lombardia. Si tratta di una ex-linea, dismessa in diversi tempi, già largamente studiata e sulla quale, però, non si affacciano ancora reali interventi di recupero, salvo un brevissimo tratto realizzato a Ponte Nizza. Sul piano legislativo, si è deciso di costituire un gruppo di lavoro, di cui fa parte l'ing. Alessandro Toccolini, presidente dell'Associazione Italiana Greenways, per la stesura di una proposta di legge riguardante la tutela e la valorizzazione delle ferrovie dismesse.
Altra iniziativa di rilievo di CoMoDo è la lettera scritta a Trenitalia per disapprovare la decisione di quest'ultima di non vendere più la carta Amico Treno a partire dal 2004.[43] "La Carta – scrive la Confederazione per la mobilità dolce – in questi anni ha avuto un successo superiore alle aspettative. Tale promozione, rivolta principalmente ai viaggiatori del tempo libero, ha contribuito a riavvicinare al vettore ferroviario tante persone che altrimenti avrebbero usato l'auto. Si può quindi affermare che le centinaia di migliaia di tessere vendute in questi anni hanno contribuito a preservare il nostro ambiente". La Confederazione lamenta che oggi, in nome del processo di regionalizzazione del trasporto ferroviario e delle relative tariffe, Trenitalia ha deciso che Carta Amico Treno sia arrivata al capolinea. "Vengono buttati così alle ortiche – osservano i paladini della mobilità dolce – sei anni di successi e di sviluppo della mobilità locale a basso impatto ambientale".

1.2.10. Le greenways in Italia e il progetto di Rete Verde nel Mediterraneo

Delle greenways si parlerà nel 3° e 4° capitolo di questo volume. L'Associazione Italiana Greenways è nata nel luglio del 1998 a Milano, negli ambienti della facoltà di Agraria di Milano, in seguito ad un seminario cui era stato invitato il prof. Julius Fabos dell'Università del Massachusetts, capofila del movimento internazionale delle greenways.
Tra i soci fondatori vi sono docenti e ricercatori dell'Università degli Studi e del Politecnico di Milano, rappresentanti di enti parco e di associazioni professionali e culturali, oltre ad esperti ed esponenti del mondo imprenditoriale. E' un'associazione giovane. L'Assemblea nazionale dei soci approva il suo Regolamento nel dicembre del '99.
L'affidamento della ricerca sulle ferrovie dismesse e sulla loro possibile valorizzazione come "vie verdi", da parte delle Ferrovie dello Stato, rappresenta un momento importante di crescita dell'Associazione, la quale, comunque, stabilisce rapidamente numerosi rapporti con enti e associazioni in varie parti d'Italia.

---

[43] Carta Amico Treno è stata promossa nel 1997 dalla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia (allora FS). Consiste in una tessera di validità annuale (fino al 2003 venduta a 50 Euro) che consente al portatore di acquistare biglietti scontati del 50% sui treni regionali ed interregionali nei fine settimana e sui treni verdi nei giorni feriali, oltre ad altri sconti e convenzioni.

Dicono i membri dell'Associazione: il territorio italiano, con i suoi parchi fluviali, il sistema di canali, la rete di vie ferroviarie dismesse e il sistema di strade rurali e sentieri di pianura e montagna, inseriti in un contesto di valori storico-culturali e agricolo-forestali unico al mondo, rappresenta uno scenario ideale per uno sviluppo progettuale legato al concetto di greenways.
Nel maggio 2003 si tiene A Milano un convegno internazionale dal titolo "Greenways, le vie verdi italiane. Una nuova rete di mobilità dolce". Il comitato promotore raccoglie associazioni storiche quali il Club Alpino Italiano, il WWF, la Federparchi, ed altre più giovani, come la Federazione Italiana Amici della Bicicletta e l'Associazione delle ferrovie turistiche italiane. Nell'ottobre dello stesso anno si tiene a Roma il seminario di presentazione della ricerca commissionata dalle Ferrovie dello Stato all'Associazione Italiana Greenways. Successivamente l'interesse all'iniziativa si allarga. Basti citare il Convegno in Emilia del marzo 2004, indetto dalla Provincia di Modena, cui partecipano esponenti di movimenti analoghi di altri paesi europei.
L'apporto dei paesi europei è importante per la crescita di attenzione in Italia. Dopo l'avvio di una progettazione di "Rete Verde Europea" sostenuto con un programma comunitario che ha interessato l'area metropolitana dell'Europa nord-occidentale, si è deciso di completare questo primo disegno europeo con un nuovo progetto nel Mediterraneo Occidentale. Il progetto si chiama "REVER MED". Obiettivo: creare un'autentica Rete Verde per l'area mediterranea occidentale, che coinvolga il Portogallo, la Spagna, la Francia e l'Italia.
Questa Rete Verde – si legge nel progetto approvato in sede comunitaria - sarà riservata a utenti non motorizzati e sarà costituita principalmente dalle greenways, vie di comunicazione di pubblico dominio basate sul recupero del patrimonio ferroviario dismesso (linee, stazioni e altre infrastrutture), delle alzaie dei canali e degli argini dei fiumi, dei tratturi e delle strade campestri, ecc. Queste vie di comunicazione presentano tutte caratteristiche omogenee in termini di separazione dal traffico motorizzato, di accessibilità, di facilità di percorrenza e di sicurezza. Per assicurare la continuità dei percorsi, tale rete sarà costituita anche, in misura minore, da strade a scarso traffico.
La Rete Verde poggerà sia su grandi itinerari interessanti tutta l'area del Mediterraneo Occidentale che sulle iniziative locali. Offrirà spazi accessibili a tutti per una ricreazione attiva e in sicurezza. Queste infrastrutture saranno completate da una serie di "servizi" destinati agli utenti e da un sistema di informazione che le valorizzerà, così come da strutture di gestione che ne garantiranno la qualità, l'utilizzo ottimale e la manutenzione.
Secondo la definizione sottoscritta nella "Dichiarazione di Lille", approvata nel settembre 2000, sulla quale si baserà la futura grande rete europea, le greenways sono "vie di comunicazione autonome riservate agli spostamenti non motorizzati, realizzate nel quadro di uno sviluppo integrato che valorizzi l'ambiente e la qualità della vita, aventi caratteristiche sufficienti di larghezza, pendenza e pavimentazione per garantirne un utilizzo comune e in sicurezza

da parte di tutti gli 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."

L'obiettivo principale del progetto REVER MED è di creare la spina dorsale di una rete autonoma di trasporto non motorizzato, costituita principalmente da greenways. Si stima che l'estensione di tale rete sarà di circa 10.000 km, andando dal Sud del Portogallo al Sud dell'Italia, principalmente lungo le zone costiere ma con importanti incursioni nelle regioni dell'entroterra dell'area del Mediterraneo Occidentale. La creazione di questa rete offrirà, allo stesso tempo, sia itinerari continui di lunga distanza, sia soprattutto itinerari in ambito locale, utilizzabili per gli spostamenti quotidiani e per la ricreazione vicino a casa. Le questioni specifiche relative alle caratteristiche delle regioni coinvolte, come l'andamento topografico e orografico, i problemi legati alla pressione esercitata dal turismo o l'intermodalità tra il trasporto pubblico e la bicicletta, oltre alle altre questioni legate alle diverse situazioni giuridiche dei paesi e delle regioni interessate (recupero delle infrastrutture, gestione e manutenzione), dovranno essere studiate in dettaglio.

Il secondo obiettivo è di favorire lo scambio di esperienze tra gli enti che si occupano della gestione del territorio, quali i governi nazionali, le regioni, le associazioni e il settore privato (società di trasporto), che hanno già accumulato un know-how in materia di politiche di trasporto, di mobilità "dolce", e in particolare nel campo dello sviluppo e della gestione delle greenways.

Capitolo II

RICERCA DI MERCATO SU "MOBILITA', NATURA E TURISMO SOSTENIBILE"

2.1. OBIETTIVI E NOTE METODOLOGICHE

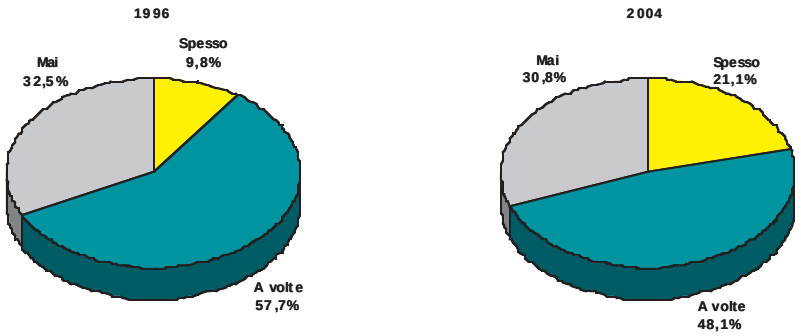
L'indagine sugli italiani e le aree protette prende spunto da un'analoga indagine che la Direzione Politiche Economiche e Sociali aveva condotto nel 1996. Lo studio realizzato in quell'anno si poneva l'obiettivo principale di raccogliere informazioni sull'atteggiamento degli italiani verso le aree naturali del Paese e le tematiche ambientali, focalizzando l'attenzione sui alcuni comportamenti caratteristici (visite alle aree protette, mezzi di trasporto utilizzati, lettura di riviste a tema).
Riproponendo l'indagine, la Direzione Politiche Ambientali di FS ha inteso in primo luogo osservare l'evoluzione dei comportamenti e degli atteggiamenti degli italiani su tali problematiche, e in secondo luogo ampliare lo spettro delle informazioni da rilevare, in particolare raccogliendo valutazioni di maggiore dettaglio sull'ospitalità nelle aree protette, nonché valutazioni, di taglio più generale, sull'importanza da attribuire alle politiche di valorizzazione dell'ambiente e sull'azione in questo senso esercitata dalle amministrazioni pubbliche.
Sotto il profilo metodologico, le due indagini sono state realizzate attraverso sistemi di rilevazione diversi, che tuttavia non inficiano la confrontabilità dei risultati. L'indagine del 1996, infatti, ha coinvolto un ampio campione di famiglie italiane (per un complesso di circa 5000 individui) che hanno risposto alle domande del questionario attraverso l'autocompilazione di una scheda pervenuta e restituita via computer.
L'attuale indagine è stata invece realizzata con una classica indagine telefonica, con sistema CATI, coinvolgendo un campione stratificato, composto da 1000 unità, rappresentativo della popolazione italiana. Il contatto diretto tra intervistatore e intervistato ha garantito quindi, rispetto all'indagine del 1996, una maggiore accuratezza nelle modalità di compilazione della scheda, a fronte di un margine di errore campionario più ampio, dovuto alla minore numerosità del campione stesso.

2.2. LA FREQUENTAZIONE DELLE AREE NATURALI: COMPORTAMENTI, GIUDIZI, PROSPETTIVE

Al campione di intervistati è stato chiesto innanzitutto con quale frequenza si effettuano spostamenti fuori dal comune di residenza durante il fine settimana.

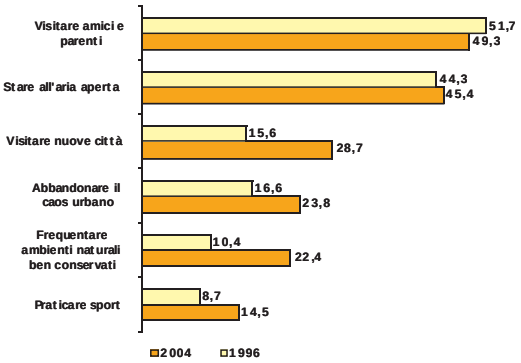
Poco più di 1/5 dei rispondenti afferma di spostarsi spesso fuori comune per il week-end, a fronte di una larga maggioranza (48,1%) che lo fa solo "a volte" e circa il 30% che non lo fa mai (graf. 1).
Rispetto all'indagine condotta nel 1996 è evidente la crescita della quota di chi si sposta spesso nei fine settimana (da meno del 10% a più del 20%), mentre resta sostanzialmente stabile la percentuale di coloro che non si spostano mai. La propensione a muoversi fuori dal comune di residenza nei fine settimana è più alta tra gli uomini, i giovani, gli studenti, gli occupati, i residenti nel Centro e nel Nord-Est del Paese e chi abita nelle grandi città.

Graf. 1 - Nei suoi momenti di tempo libero durante il fine settimana, effettua spostamenti fuori città o fuori dalla residenza abituale?



Tra le ragioni prevalenti alla base degli spostamenti nei week-end, le polarità dominanti sono rappresentate dal desiderio di "stare all'aria aperta" (45,4% dei rispondenti) e di "visitare amici e parenti" (49,3%) (graf. 2).

Graf. 2 - Per quali ragioni prevalenti si sposta durante il fine settimana abituale? (*)



(*) Possibili più risposte

Molto significativi sono gli addensamenti di risposte attorno alle motivazioni "ecologiste", quali il desiderio di frequentare ambienti naturali ben conservati (22,4%) o di godere dei beni paesaggistici (30,1%).
Rispetto all'indagine del 1996, proprio queste due motivazioni, se sommate, rappresentano l'incremento più rilevante nella scala delle ragioni alla base del week-end trascorso fuori dal comune di residenza. In generale, l'intero spettro delle motivazioni tende a crescere, se si eccettuano le ragioni più di tipo familiare (visita ad amici e parenti) che diminuiscono leggermente.
E' la conferma che negli ultimi anni la domanda di mobilità nei fine settimana, collegata alla fruizione del tempo libero, è da un lato aumentata, e dall'altra si è diversificata e frammentata.
Passando ora alla specifica frequentazione dei Parchi nazionali o delle aree protette in genere, dalla tab. 1 si evince che solo l'11% degli intervistati ha visitato spesso un'area protetta, mentre il 36,2% non ha mai fatto questo tipo di esperienza. E' sorprendente come la ripartizione tra chi ha fatto e chi non ha mai fatto visite ai Parchi nazionali o alle aree protette sia praticamente la stessa rispetto al 1996.

Tab. 1 - Le è mai capitato di visitare un Parco nazionale o un'area protetta? (valori %)

	Indagine 2004	Indagine 1996
Sì, spesso	10,9	63,9
Sì, qualche volta	52,9	
No, mai	36,2	36,1
Totale	**100,0**	**100,0**

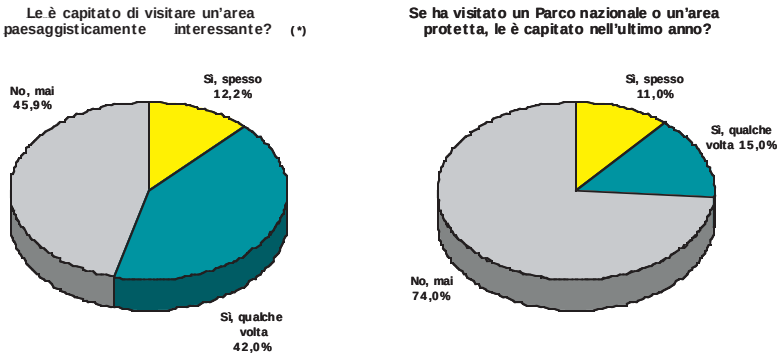
Tra i frequentatori più assidui si segnalano gli uomini, i 45-64enni, le persone con titolo di studio più elevato (18% tra i laureati), gli occupati (seguiti dai pensionati, guardando alla condizione professionale) e i residenti al Sud e nelle piccole città. Il profilo dei frequentatori saltuari è invece più vicino a quello di chi si sposta di più nei week-end: quindi, di nuovo gli uomini, ma poi i giovani, gli studenti e i residenti al Centro e nelle grandi città.
Qual è la ragione principale per la quale l'intervistato non ha mai visitato un Parco nazionale o un'area protetta? (tab. 2)

TAB. 2 - SE NON HA MAI VISITATO UN PARCO NAZIONALE O UN'AREA PROTETTA, QUAL'È LA RAGIONE PRINCIPALE? (VALORI %)

Non sono interessato	18,8
Sono interessato ma non sono bene informato su come raggiungere le aree, come pernottare, ecc.	3,0
Sono interessato, ma non ci sono aree facilmente raggiungibili	8,6
Sono interessato, ma non mi è capitata l'occasione (organizzazione familiare, con gli amici, ecc.)	59,7
Ragioni economiche	3,9
Altro	6,1
Totale	**100,0**

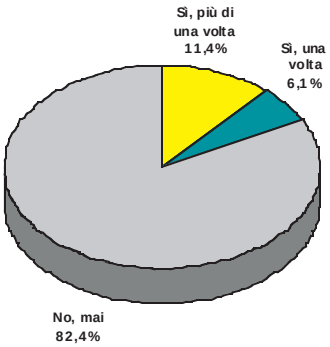
Solo il 18,8% dei rispondenti afferma di non essere interessato.
La gran parte dei non frequentatori è potenzialmente interessata, ma in qualche modo "cerca l'occasione giusta" (organizzazione familiare, con gli amici ecc.). Su questa risposta si attesta il 60% del campione. Quote minoritarie confermano l'interesse, ma motivano il proprio comportamento negativo con la difficile raggiungibilità delle aree (8,6%) o con la scarsa informazione sulle aree stesse (3%). Poco incidenti, infine, sembrano essere le ragioni economiche (3,9% del totale).
La quota dei non interessati è più ampia tra gli uomini, gli anziani, i pensionati e gli abitanti del Centro e delle piccole città.
Va osservato che tra coloro che dichiarano di non aver mai visitato un Parco nazionale o un'area protetta, la maggioranza (circa il 55%) afferma di aver comunque visitato un'area paesaggisticamente interessante (solo il 12,2% afferma di averlo fatto "spesso").
Tornando alla quota prevalente del campione che ha invece dichiarato di aver fatto visite alle aree naturalistiche, è stato verificato il comportamento relativo all'ultimo anno. Ebbene, un quarto abbondante dei rispondenti afferma di aver effettuato almeno una visita nell'ultimo anno (11% più di una) (graf. 3).

Graf. 3 - Frequenza di visita delle aree paesaggisticamente interessanti



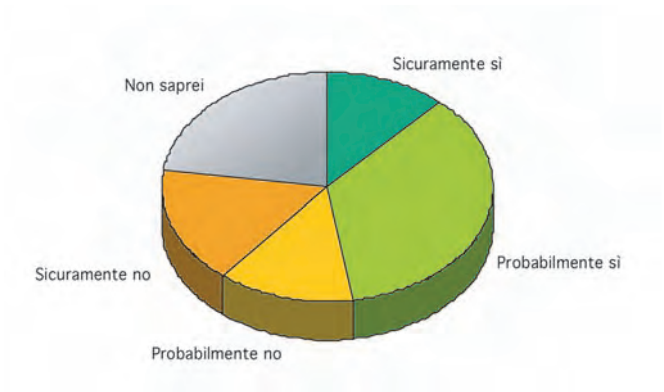
Un ulteriore punto di verifica, volto a ricostruire il quadro della "domanda" di fruizione delle aree protette, ha riguardato l'eventualità di pernottamenti effettuati in loco (graf. 4).
La quota di risposte positive in questo caso si abbassa fisiologicamente attestandosi al 17,5%, di cui la maggior parte (11,4%) riferibile a più di un pernottamento.

Graf. 4 - Se ha visitato un Parco nazionale o un'area protetta, ha mai fatto pernottamenti in loco?



A tutto il campione, frequentatori e non frequentatori delle aree protette, è stato quindi chiesto di formulare una previsione circa la possibilità di una visita ad un Parco nazionale o ad un'area protetta nei prossimi 12 mesi (graf. 5).

Graf. 5 - Nel prossimo anno pensa di visitare un Parco nazionale o un'area protetta?



Le percentuali di risposte positive lievitano notevolmente disegnando un profilo di domanda potenziale di tutto interesse. Infatti, la componente degli intervistati che considera certa la possibilità di una visita ad un'area protetta si attesta all'11,8%. A questa fetta si deve aggiungere il corposo 35,7% di chi dichiara probabile l'evenienza, nonché (con probabilità molto più contenute) il 22,6% di chi esprime una totale incertezza. Sul fronte opposto solo il 30% complessivo degli intervistati formula una previsione negativa, certa o probabile.
Rispetto ai diversi segmenti della popolazione, le domanda potenziale di fruizione delle aree protette per il prossimo anno è più elevata tra gli uomini (visita certa o probabile nel 55% dei casi), i giovani e i 25-44enni, i laureati, gli occupati e i residenti nelle regioni del Sud continentale.
A conclusione di questa prima, e principale, sezione di analisi dei comportamenti e delle propensioni verso la fruizione delle aree protette, è stato chiesto al campione di esprimere un giudizio, con un voto da 1 a 10, su alcune aspetti connessi all'esperienza complessiva di visita nei Parchi nazionali o nelle aree protette.
Come si può osservare dalla tab. 3, i punteggi medi sulle diverse dimensioni di valutazione sono tutti superiori alla sufficienza. In particolare, ricevono una buona valutazione media, non distante dal 7, le informazioni per la fruibilità dell'area e l'accessibilità (trasporti, infrastrutture, segnaletiche) all'area stessa. Viceversa, appena sopra la sufficienza (6,07) è il giudizio medio sui collegamenti e servizi di trasporto interni all'area, preceduto dall'altra valutazione non brillantissima che riguarda i servizi di ricettività (6,36).

TAB. 3 - NELLE SUE ESPERIENZE DI VISITA AI PARCHI NAZIONALI O AREE PROTETTE, QUALE GIUDIZIO PUÒ ESPRIMERE SUI SEGUENTI ASPETTI? (PUNTEGGI MEDI DA 1 A 10: 1=MAX NEGATIVO, 10=MAX POSITIVO)

Informazioni per la fruibilità dell'area naturale (punti di informazione, segnaleti	6,84
Accessibilità all'area (infrastrutture, servizi di trasporto, segnaletiche di avvicinamento)	6,75
Servizi turistici per la fruizione del Parco (vendita prodotti tipici, centri di esposizione o musei, organizzazione di escursioni, altre iniziative)	6,65
Servizi di ricettività	6,36
Collegamenti e servizi di trasporto interni all'area	6,07

In generale, i giudizi migliori sono espressi dalle donne, dagli anziani, da chi ha un basso titolo di studio e dai residenti nelle regioni del Nord.

2.3. I MEZZI DI TRASPORTO UTILIZZATI

Uno specifico focus dell'indagine ha riguardato i mezzi di trasporto normalmente utilizzati per raggiungere i parchi e le aree protette del Paese. Su questi aspetti, infatti, è possibile un confronto sistematico con l'indagine condotta nel 1996.

Dalla tab. 4 si evince che il profilo attuale di utilizzazione dei mezzi presenta alcuni scostamenti rispetto al 1996, ma con una dominante che resta assoluta, ovvero lo spostamento con la propria auto. Questa modalità, infatti, passa dal 90,5% del 1996 all'84,9% del 2004, restando quindi, in ogni caso, assolutamente prevalente. Crescono, ma modestamente, i mezzi di trasporto collettivo, quali il treno (dal 6% al 6,6%) e il pullman di linea (dal 7,1% all'8,2%). Cresce soprattutto l'orientamento verso altre soluzione, soprattutto integrate (combinazioni di mezzi, magari all'interno di pacchetti "tutto compreso"): dal 5,2% del 1996 al 22,6% del 2004.

TAB. 4 - QUALI MEZZI PRINCIPALI DI TRASPORTO HA UTILIZZATO PER RAGGIUNGERE PARCHI E AREE PROTETTE IN ITALIA? (VALORI %) (*)

	Indagine 2004	Indagine 1996
Automobile	84,9	90,5
Treno	6,6	6,0
Motocicletta	0,9	1,8
Pullman di linea	8,2	7,1
Altro (combinazioni di mezzi, pacchetti "tutto compenso" ecc.)	22,6	5,2

(*) Possibili due risposte al massimo

Guardando agli strati sociodemografici della popolazione, l'utilizzazione dei mezzi collettivi di trasporto è più diffusa tra i giovanissimi (11,8% il treno, 13,2% il pullman di linea), gli studenti, i pensionati (15% utilizzano il pullman di linea) e i residenti nelle regioni del Nord-Est (10,3% il treno, 12,9% il pullman di linea).
La differenza più rilevante tra le due indagini si evidenzia invece nelle preferenze di utilizzazione dei mezzi di trasporto (tab. 5).

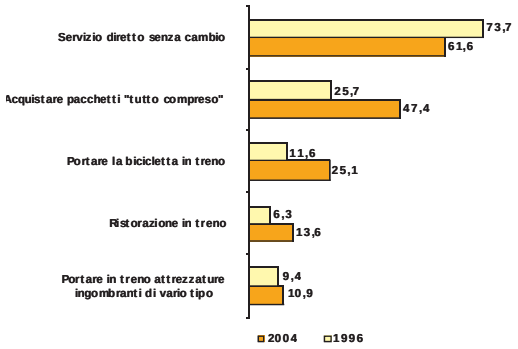
TAB. 5 - QUALE MEZZO DI TRASPORTO PREFERIREBBE UTILIZZARE PER RAGGIUNGERE PARCHI E AREE PROTETTE IN ITALIA? (VALORI %) (*)

	Indagine 2004	Indagine 1996
Automobile	67,6	87,7
Treno	34,5	11,1
Motocicletta	3,7	2,8
Pullman di linea	21,6	5,2
Altro (combinazioni di mezzi, pacchetti "tutto compenso" ecc.)	31,0	4,3

(*) Possibili due risposte al massimo

In questo caso, infatti, l'automobile scende dall'87,7% del 1996 al 67,6% del 2004, mentre è molto significativo l'incremento di "desiderabilità" del treno (dall'11,1% al 34,5%), del pullman di linea (dal 5,2% al 21,6%) e delle soluzioni integrate ("altro" che passa dal 4,3% al 31,0%) . Il treno è il mezzo di trasporto preferito soprattutto da chi ha un livello di istruzione alto o è studente e da chi abita nel Nord-Est e nelle grandi città.
Il pullman è invece tendenzialmente più desiderato dalle persone anziane e dai giovanissimi, dai pensionati, dai disoccupati, da chi ha un basso titolo di studio e dai residenti al Sud.
Per approfondire la praticabilità di alternative possibili per un cambio modale negli spostamenti verso le aree protette, è stato chiesto al campione di intervistati a quali condizioni sarebbe disponibile ad utilizzare il treno al posto dell'auto (graf. 6).

Graf. 6 - A quali delle seguenti condizioni sarebbe disposto ad utilizzare il treno in alternativa all'auto? (*)



(*) Possibili due risposte al massimo

Rispetto all'indagine condotta nel 1996, le risposte raccolte in questa occasione aprono prospettive interessanti per iniziative mirate a sviluppare la quota di utilizzazione del treno.
Se infatti, da un lato, l'indicazione prevalente resta la "possibilità di un servizio diretto senza cambio" (opzione che tuttavia vede scendere il proprio peso dominante dal 73,7% al 61,6%), dall'altro lato riceve livelli crescenti di attenzione una serie di condizioni più legate alla fruizione confortevole ed ecologicamente compatibile dell'area protetta, che non semplicemente alla facilità di raggiungere l'area con il treno. In questo senso, la "possibilità di acquistare pacchetti tutto compreso" passa dal 25,7% di indicazioni del 1996 al 47,4% del 2004; la "possibilità di portare la bicicletta in treno" dall'11,6% al 25,1%; e, ancora, il servizio di ristorazione in treno vede raddoppiare la quota di intervistati interessati, passando dal 6,3% al 13,6%.

Si conferma, quindi, come già registrato nella preferenza dei mezzi di trasporto, che le soluzioni integrate e intermodali, se opportunamento organizzate, sono potenzialmente molto appetibili.
La combinazione treno+bici e i pacchetti "tutto compreso" sono condizioni d'uso particolarmente segnalate dai giovani, dai laureati e da chi abita nelle regioni del Nord-Est. La possibilità di un servizio diretto senza cambio è invece una condizione relativamente più richiesta dalle donne, dagli anziani, da chi ha un basso titolo di studio e da chi abita nelle regioni del Centro e nelle grandi città.

2.4. LE OPINIONI SULL'AMBIENTE

Il questionario di indagine è stato completato da tre domande di taglio più generale, riguardanti comportamenti e valutazioni sull'ambiente.
Rispetto ai comportamenti, è stato chiesto al campione di intervistati quanto le riviste a contenuto ambientalista, ecologista e di informazione sanitaria e turistica vengono acquistate o comunque lette (tab. 6). Le risposte dividono il campione praticamente a metà tra chi non legge mai riviste di questo tipo e chi lo fa almeno saltuariamente. E' peraltro da osservare che i lettori molto o abbastanza assidui rappresentano, come ci si poteva aspettare, una quota minoritaria della popolazione: solo il 5,3% afferma di acquistare o leggere sempre riviste di contenuto ambientalista o turistico, mentre un ulteriore 8,9% dichiara di farlo "spesso".

TAB. 6 - ACQUISTA E/O LEGGE RIVISTE A CONTENUTO AMBIENTALISTA, ECOLOGISTA, DI INFORMAZIONE SANITARIA E TURISTICA? (VALORI %)

Sempre	5,3
Spesso	8,9
A volte	35,2
Mai	50,8
Totale	**100,0**

In particolare sono i laureati e gli occupati, ma anche gli anziani e i pensionati, e i residenti al Centro e nelle grandi città a mostrare una maggiore fidelizzazione nella lettura di queste riviste.
Le due domande conclusive dell'indagine erano invece finalizzate a raccogliere valutazioni, da un lato circa l'importanza da attribuire alle politiche per la salvaguardia e la valorizzazione delle aree naturali e dell'ambiente in generale, e dall'altro lato circa l'impegno delle amministrazioni pubbliche (governo centrale ed enti locali) sul medesimo tema della salvaguardia e della valorizzazione delle aree naturali e dell'ambiente (tab. 7).

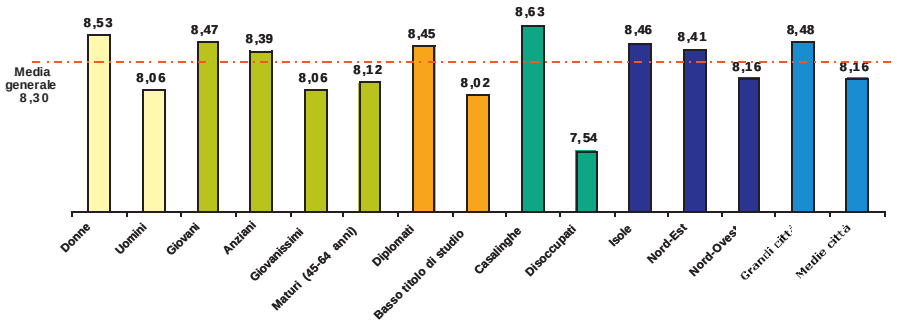
TAB. 7 - IN UNA SCALA DA 1 A 10 (1=MINIMO, 10=MASSIMO), MI INDICHI

	Punteggio medio
L'importanza da attribuire alle politiche per la salvaguardia e la valorizzazione delle aree naturali e dell'ambiente in generale	8,30
Il giudizio sull'impegno delle amministrazioni pubbliche (governo centrale ed enti locali) per la salvaguardia e la valorizzazione delle aree naturali e dell'ambiente in generale	5,29

Ebbene, le indicazioni del campione sono piuttosto nette. In scala da 1 a 10, i rispondenti assegnano un punteggio molto alto (8,30) all'importanza da attribuire alle politiche ambientali e, viceversa, un punteggio modesto, insufficiente (5,29) all'impegno delle amministrazioni pubbliche, centrali e locali, su questi temi.
Di particolare interesse, sui due aspetti, è la verifica dei risultati per segmenti socioanagrafici della popolazione.
Quanto all'importanza da attribuire alle politiche ambientali, l'adesione maggiore si registra (graf. 7):

- tra le donne (8,53), piuttosto che tra gli uomini (8,06);
- tra i giovani (8,47) e gli anziani (8,39), piuttosto che tra i giovanissimi (8,06) e le fasce di popolazione mature (45-64 anni con 8,12);
- tra i diplomati (8,45) e i laureati, piuttosto che tra chi possiede un basso titolo di studio (8,02 è la media dei rispondenti con al massimo la licenza elementare);
- tra le casalinghe (8,63) e gli occupati, piuttosto che tra i disoccupati (7,54), gli studenti e i pensionati;
- tra chi risiede nelle regioni del Nord-Est (8,41), nelle Isole (8,46) e nelle grandi città (8,48), piuttosto che tra chi risiede nelle regioni del Nord-Ovest (8,16) e nelle medie città (8,16).

Graf. 7 - L'importanza attribuita alle politiche ambientali(*)



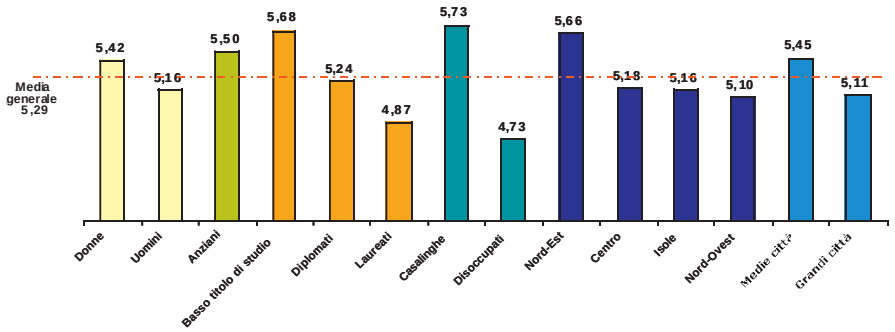
(*) Punteggi Medi 1-10

Quanto invece al giudizio sull'azione degli enti pubblici centrali e locali in materia ambientale, le valutazioni più critiche sono espresse (graf. 8):

- dagli uomini (5,16), piuttosto che dalle donne (5,42);
- dalle fasce centrali di età, piuttosto che dai giovanissimi e dagli anziani (5,5);
- dai laureati (4,87) e diplomati (5,24), piuttosto che da chi ha al massimo la licenza elementare (5,68);

- dai disoccupati (4,73) e dagli occupati, piuttosto che dalle casalinghe (5,73);
- da chi abita nelle regioni del Nord-Ovest (5,10), delle Isole (5,16), del Centro (5,18) e nelle grandi città (5,11), piuttosto che da chi abita nelle regioni del Nord-Est (5,66) e nelle piccole città (5,45).

Graf. 8 - Giudizio sull'azione degli enti pubblici in materia ambientale(*)



(*) Punteggi Medi 1-10

Capitolo III

LE GREENWAYS COME RETE DI MOBILITA'ALTERNATIVA IL RECUPERO DEI SEDIMI FERROVIARI DISMESSI COME GREENWAYS. SINTESI DI UNA RICERCA

di Giulio Senes, Natalia Fumagalli, Roberto Revelli, con il coordinamento di Alessandro Toccolini

3.1. IL SIGNIFICATO DI GREENWAYS

La nascita del concetto di "greenway" è legata all'evoluzione che nel XX secolo ha subito il concetto di "verde pubblico", che ha portato sempre più ad affrontare le problematiche relative alle aree verdi secondo una visione olistica, in cui le aree stesse non sono più considerate come episodi isolati, ma come elementi componenti un "sistema del verde".
Tale passaggio è venuto a determinarsi anche in relazione all'importanza assegnata alle varie funzioni delle aree verdi; si è passati da una funzione puramente estetica ad una funzione di controllo dell'espansione urbana, ad una funzione ecologica (in seguito anche ai problemi di inquinamento diffuso), ad una funzione di tipo sociale che comprende anche gli aspetti ricreativi e culturali.
Parallelamente si è assistito ad una evoluzione del concetto di sistema del verde, da insieme di aree isolate con diversa funzione e dimensione ad aree interconnesse attraverso una serie di collegamenti.
Il concetto di "trama verde" (green-web), proposto per la prima volta per la città di Londra, si configura come una maglia di spazi verdi alla quale è associata una serie di collegamenti atti a mantenere la continuità del sistema. Tra gli spazi che costituiscono la trama verde sono compresi parchi urbani, aree di rilevanza naturalistica, ambiti dei corsi d'acqua, ma anche elementi quali piazze, monumenti, beni architettonici.
I collegamenti pertanto possono essere rappresentati non solo da corridoi verdi, ma anche da percorsi pedonali, piste ciclabili, camminamenti vari.
In tale quadro si inseriscono le "greenways", che l'Associazione Italiana Greenways (AIG) descrive come "un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale", e sostiene che "in un'ottica di mobilità, le greenways possono costituire un sistema di percorsi dedicati a una circolazione 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". Questa definizione, pur non essendo esaustiva, spiega sufficientemente il significato delle greenways e ne evidenzia due tra le caratteristiche più importanti: la linearità e la connessione.

La creazione di una rete di greenways costituisce un'occasione per il recupero, la difesa e la valorizzazione dei territori attraversati.
Questi percorsi, infatti, sono dedicati a diversi tipi di utilizzatori, e possono svolgere molteplici funzioni; assumendo diverse valenze:

- valenza ecologica: quando contengono elementi naturali come boschi, macchie di arbusti, prati, rive, litorali e zone d'acqua, le greenways possono rappresentare uno "strumento" di tutela ambientale, conservando gli habitat naturali, garantendone la connessione, tutelando le aree ripariali, ecc.;
- valenza turistico-ricreativa: quando "la rete dei percorsi collega aree dove si svolgono attività ricreative, o allorquando i percorsi stessi hanno valenza ricreativa perché attraversano luoghi contraddistinti da paesaggi di alto pregio estetico, ed il percorrerle diventa un'attività piacevole da svolgere nel tempo libero" (Fabos, 1995), le greenways possono offrire grandi opportunità di tipo ricreativo;
- valenza di trasporto per una "mobilità lenta": le greenways che attraversano o lambiscono le aree urbane collegano fra loro le abitazioni, i luoghi di lavoro, le scuole, i parchi, le aree commerciali, i servizi sociali; ciò costituisce una grande opportunità per incentivare un tipo di mobilità non inquinante, caratterizzata da spostamenti fatti a piedi o con mezzi non a motore.
- valenza educativa: proponendo degli itinerari che attraversano il territorio e ne collegano le risorse naturali, storiche e culturali, le greenways possono svolgere una importante funzione educativa.

3.2. IL MOVIMENTO "RAILS TO TRAILS"

3.2.1. Introduzione

Il recupero delle linee ferroviarie "non più utilizzate" può fornire un contributo notevole alla realizzazione di una vera rete di greenways.
Esistono, infatti, migliaia di chilometri di linee ferroviarie dismesse e di tratti di linee attive abbandonati in seguito alla realizzazione di varianti del tracciato, sparsi un po' in tutti i paesi industrializzati. Il recupero di tali tracciati può contribuire a connettere le città tra loro e con la campagna attraverso "percorsi verdi" dedicati ad un traffico lento o, come dicono i francesi ad una "circulation douce" (circolazione dolce) sul territorio.
Dopo le prime realizzazioni sporadiche (iniziate negli anni '60), a partire dalla metà degli anni '80 la conversione delle vecchie linee ferroviarie in percorsi verdi destinati ad un traffico non motorizzato è diventata una realtà in forte espansione, come dimostra il continuo aumento del numero di questi percorsi che vengono aperti ogni anno in diversi paesi industrializzati.
Il termine con cui vengono designate questo tipo particolare di greenways è spesso differente nei vari paesi ("railway paths" in Gran Bretagna, "rails-trails"

negli Stati Uniti, "vías verdes" in Spagna, "chemin du rail" in Belgio e in Francia), ma per tutti si tratta di percorsi verdi pubblici multi-funzionali realizzati lungo il tracciato delle linee ferroviarie dismesse. Tali percorsi attraversano le aree urbane, suburbane e rurali, possono essere utilizzati da diversi tipi di utenti (a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini, ecc.), e servono sia per gli spostamenti quotidiani (andare a scuola, al lavoro e a fare shopping) sia per la ricreazione.

3.2.2. Vantaggi e svantaggi della conversione di una linea non utilizzata in greenways

Lo stato in cui versano le ferrovie in disuso può essere il più svariato, dal punto di vista sia della proprietà del sedime, sia dell'uso del suolo. Ad un estremo ci sono i casi in cui si è avuto il frazionamento delle sedi ferroviarie in piccolissime porzioni e la loro attribuzione a diversi proprietari (con la trasformazione in strade, giardini privati, cortili di fabbriche, ecc., o con il loro inglobamento nei campi coltivati circostanti).

All'altro estremo ci sono i casi in cui i tracciati sono ancora perfettamente visibili e una semplice sistemazione può consentire, spesso, di riconvertirli a quella che era la loro funzione primaria: la circolazione delle persone.

L'idea di convertire le ferrovie non più utilizzate in percorsi verdi riservati al "traffico lento" nasce dalla constatazione dei numerosi vantaggi che tali corridoi offrono.

- La separazione del sedime dalla rete stradale ordinaria. Le ferrovie corrono, praticamente sempre, su sede propria (gli anglosassoni parlano di "off-road routes"), e i punti di intersezione con la rete stradale sono ridotti al minimo. I percorsi verdi realizzati lungo una linea ferroviaria dismessa hanno quindi il grande pregio di essere completamente o quasi separati dalla circolazione stradale, offrendo agli utenti itinerari sicuri e spesso lontani dall'inquinamento atmosferico e acustico dovuto al traffico automobilistico.
- La proprietà o il controllo pubblico sul destino della ferrovia dopo la dismissione. Le ferrovie adibite al trasporto pubblico sono, in funzione del paese e dell'importanza della linea, di proprietà pubblica o quantomeno soggette ad un controllo pubblico, proprio in forza della loro caratteristica di "pubblica utilità". Ciò consente, in presenza di una generale accettazione da parte della pubblica opinione del persistere della "pubblica utilità" del tracciato ferroviario anche dopo la dismissione della linea, di mettere a punto opportune norme legislative atte a salvaguardare tali percorsi.
- La pendenza regolare e modesta del tracciato. Le ferrovie, a causa di limitazioni di tipo tecnico, presentano pendenze modeste (generalmente sotto il 35‰) e regolari. Tale caratteristica permette di realizzare percorsi verdi ideali per una "circolazione dolce" di diverse categorie di utenti; pedoni di ogni età, ciclisti "ordinari", persone con mobilità ridotta, ma anche persone a cavallo, sui pattini, ecc. E' evidente che una circolazione sicura sullo stesso

percorso di differenti tipi di utilizzatori è strettamente dipendente dallo spazio a disposizione (in termini di larghezza utile del corridoio) e dell'adeguatezza degli accorgimenti progettuali adottati.

- Le ferrovie presentano generalmente lunghi tratti rettilinei e curve ad ampio raggio. Tale caratteristica permette di realizzare percorsi verdi dotati di ampia visibilità (riducendo i pericoli legati alla criminalità e i rischi di scontri tra gli utilizzatori).
- Le linee ferroviarie connettono tra loro diversi centri urbani. Tale caratteristica permette di realizzare percorsi verdi ideali, non solo per la ricreazione, ma anche per costituire l'asse centrale di un sistema in grado di connettere le persone alle residenze e ai "centri di vita".
- 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, le zone industriali e costeggiando le rive dei fiumi e dei laghi. Spesso la stessa linea percorre svariati di questi ambienti in poche decine di chilometri offrendo agli utilizzatori, non solo un'esperienza visuale molto varia, ma anche l'opportunità di conoscere e "comprendere" il territorio che attraversano.
- Le linee ferroviarie dismesse rappresentano un patrimonio storico. I segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni e le loro dipendenze rappresentano un patrimonio da preservare e un'occasione di "crescita culturale" per gli utilizzatori dei percorsi verdi realizzati lungo tali linee. Gli edifici presenti, inoltre, possono essere valorizzati tramite il loro ri-utilizzo per offrire una serie di servizi a coloro che frequentano i percorsi (bar, ristoranti, hotel, ostelli, musei, centri di noleggio attrezzature, ecc.).
- Le vecchie linee ferroviarie offrono spesso vantaggi anche grazie alle possibilità di interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico. Infatti frequentemente le stazioni iniziali e finali di una linea abbandonata sorgono in corrispondenza di altre linee ferroviarie ancora in esercizio, offrendo agli utilizzatori dei percorsi verdi, la possibilità di accedervi in treno. Inoltre, molte linee dismesse sono state sostituite con servizi automobilistici che spesso collegano ancora le principali stazioni della vecchia ferrovia.

L'utilizzo delle linee ferroviarie dismesse per realizzare percorsi verdi presenta, però, anche qualche svantaggio:

- la densità della rete ferroviaria può non consentire di collegare molte località di interesse secondario;
- il tracciato ferroviario può passare al di fuori dei centri abitati o attraversarli con tratti in trincea o in rilevato che possono impedire agli utilizzatori di raggiungere i centri abitati stessi;
- specie nelle zone più impervie, la carenza di punti di acceso ai tracciati ferroviari, spesso limitati alle sole stazioni poste a svariati chilometri di distanza

l'una dall'altra, può rappresentare una limitazione alla capacità di connessione del percorso;

- alcuni tracciati, proprio a causa della loro linearità, possono risultare "noiosi".

Per ovviare a tali limitazioni, è necessario, oltre ad un'attenta progettazione, pensare ai "rails-trails" (cioè ai percorsi verdi realizzati sulla sede di ferrovie dismesse) come una parte di una più ampia rete di "greenways", costituita anche da alzaie, argini di fiumi, strade campestri, vie storiche, sentieri vari e piste ciclabili.

3.2.3. I problemi legati alla realizzazione di una greenway sul tracciato di una ferrovia non utilizzata

I problemi legati alla realizzazione di una greenway sul tracciato di una ferrovia non utilizzata sono molteplici ma possono essere ricondotti schematicamente a:

- acquisizione del sedime;
- reperimento dei finanziamenti;
- modalità e tipologie costruttive;
- manutenzione del percorso;
- sicurezza degli utilizzatori e dei proprietari dei terreni contermini.

Il problema più importante è senza dubbio quello legato alla proprietà del sedime. Infatti, per poter convertire una linea ferroviaria dismessa in un percorso verde è necessario, prima di tutto, acquisire la proprietà della sede della vecchia linea o, almeno, il diritto di utilizzare la stessa per i propri scopi.

Dopo la soppressione di una linea il titolo di proprietà della sede ferroviaria può andare incontro a destini molto diversi, in funzione delle norme vigenti nei vari Stati. E' possibile, tuttavia, effettuare una distinzione di massima tra le normative dei paesi anglosassoni, da una parte, e quelle degli altri paesi dall'altra.

In Gran Bretagna e negli Stati Uniti, negli anni del grande sviluppo della rete ferroviaria, per costruire una linea era sufficiente che la compagnia ferroviaria ottenesse un'autorizzazione dal governo che gli conferiva la facoltà di ricorrere all'espropriazione forzata o all'istituzione di una servitù di passaggio e di riscuotere le tasse di trasporto. Ma la ferrovia era di proprietà perpetua della compagnia ferroviaria o dei privati proprietari assoggettati alla servitù.

Nei decenni successivi, pur aumentando progressivamente l'ingerenza dello Stato (che in entrambi i paesi arrivò anche a riscattare direttamente alcune linee), la situazione generale non mutò.

In questi paesi, una volta cessato l'esercizio ferroviario su una linea, questa resta generalmente di proprietà della compagnia ferroviaria o dei privati, che ne possono disporre liberamente, portando così spesso alla frammentazione della sede ferroviaria tra numerosissimi proprietari e rendendo assai difficile la sua riconversione in percorso verde.

Una situazione opposta si ha nell'Europa continentale e in Sud America, dove l'ingerenza del potere centrale è storicamente prevalsa, sino ad arrivare all'im-

pianto e all'esercizio diretto delle ferrovie da parte dello Stato. In questi paesi l'attività delle compagnie ferroviarie è definita "servizio pubblico" e la proprietà delle linee, anche durante la concessione, è riservata allo Stato o è assoggettata ad una servitù demaniale.
Questa situazione è molto più favorevole nell'ottica di conversione delle vecchie linee in percorsi verdi, in quanto, almeno teoricamente, la proprietà della sede ferroviaria, anche dopo la dismissione della linea, resta "intatta" e pubblica.

3.2.4. Alcune esperienze estere

Fino ad ora, in Italia, la conversione delle linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi è stata sporadica e frutto dell'iniziativa degli enti locali senza che vi sia stato, a livello regionale o nazionale, una politica di coordinamento di tali realizzazioni.
In altri paesi, tuttavia, già da diversi anni sono stati avviati programmi su vasta scala per il recupero delle vecchie ferrovie a scopo ricreativo o come vie di trasporto per il traffico non motorizzato. Significative sono soprattutto le esperienze statunitensi, spagnole e belghe.
L'esperienza americana
Gli Stati Uniti d'America avevano, nel 1916, la rete ferroviaria più estesa del mondo con oltre 430.000 km di strade ferrate. Nel XX secolo i cambiamenti politici ed economici, abbinati allo sviluppo di nuovi mezzi di trasporto, hanno portato alla dismissione di oltre 240.000 km di tale rete. Ancora oggi vengono ogni anno dismessi circa 5.000 km di strade ferrate.
Il movimento volto alla conversione delle linee ferroviarie abbandonate in percorsi verdi è iniziato, a livello nazionale, nei primi anni '60.
Nel 1986 è nata la Rails to Trails Conservancy (RTC), che mira al recupero dell'immenso patrimonio costituito dalla rete ferroviaria dismessa e fornisce supporto e assistenza ai promotori di questi progetti.
Quando venne costituita la RTC erano stati recuperati nell'intero territorio degli Stati Uniti non più di 90 percorsi. Questi sono saliti a circa 500 con una lunghezza di 8.000 km nel 1992 e a 1.200 per un totale di 20.000 km, nel 2003.
Negli Stati Uniti d'America, quando una compagnia ferroviaria decide di procedere all'abbandono di una linea deve presentare una "domanda di abbandono" al Surface Transportation Board. Il conseguimento dell'autorizzazione di abbandono estingue gli obblighi della società ferroviaria, permettendole di procedere all'abbandono fisico della linea. A questo punto la compagnia può rimuovere e alienare il materiale di armamento e cedere i terreni.
Il destino della sede ferroviaria è legato al modo con cui la società aveva acquisito originariamente il diritto di utilizzare una determinata porzione di territorio per costruirvi la linea ferroviaria. In tal senso esistono, infatti, tre diverse modalità:

- attraverso l'acquisto del diritto di proprietà da privati. In tal caso, anche dopo l'autorizzazione di abbandono della linea, la compagnia ferroviaria

ne può disporre liberamente, decidendo di conservarli per progetti futuri o di alienarli;

- attraverso il conseguimento di una servitù di passaggio. Dopo l'abbandono fisico della linea, queste servitù si estinguono, determinando così la frammentazione della sede ferroviaria;
- attraverso il conseguimento di una concessione. In tal caso il destino dei terreni dopo l'abbandono della linea varia a seconda degli Stati.

L'enorme successo che ha avuto negli USA la conversione delle ferrovie dismesse in greenways è dovuta anche all'istituzione della norma del "rail-banking" (introdotta nel 1983 dal Congresso degli Stati Uniti, che ha emendato il National Trails System Act, proprio allo scopo di preservare l'integrità del sistema ferroviario).

Il "rail-banking" è un accordo volontario tra una compagnia ferroviaria e un'organizzazione (pubblica o privata) per utilizzare una linea ferroviaria non più in esercizio come percorso verde, fino a quando la compagnia ferroviaria (o anche un'altra) non richieda il "corridoio" per istituirvi di nuovo un servizio ferroviario.

Una linea "rail-banked" non è considerata abbandonata e quindi la sede può essere ceduta all'organizzazione promotrice del percorso verde senza essere "smembrata" tra i diversi proprietari originari.

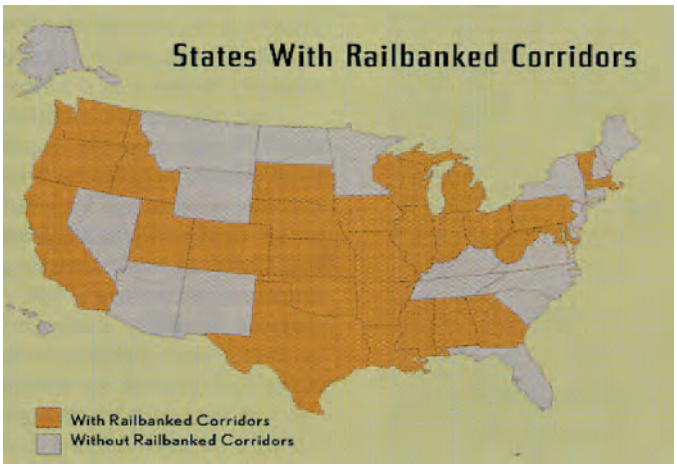
I vantaggi del "rail-banking" per la compagnia ferroviaria sono diversi:

- possibilità di ripristinare il servizio ferroviario in qualunque momento;
- possibilità di ottenere un ricavo dall'alienazione della sede ferroviaria e del materiale di armamento senza "abbandonare" la linea in maniera definitiva;
- possibilità di evitare il rispetto dell'obbligo, imposto dalla legge in caso di abbandono, di ripristinare il terreno nelle condizioni in cui si trovava prima della costruzione della ferrovia;
- possibilità di cedere all'organizzazione promotrice del percorso verde solo i diritti d'uso della superficie;
- risparmio sui costi legali necessari per ottenere l'autorizzazione di abbandono da parte dell'STB;
- risparmio sui costi necessari per la vendita frazionata delle parcelle, permettendole di compiere un'unica transazione;
- possibilità di ottenere un "ritorno di immagine" positivo.

A giugno 2002 esistevano 180 linee "rail-banked" in 30 Stati (Fig.1), per un totale di oltre 6.300 km, di cui circa la metà già aperti al pubblico come greenways e i restanti in via di "recupero".

La dimostrazione migliore del fatto che il "rail-banking" sia una misura efficace sta forse nel fatto che già alcune linee rail-banked sono state riscattate e sono tornate a funzionare per il trasporto ferroviario.

Fig. 1 – Stati USA con esperienze di rail-banking (1999)



L'esperienza belga

Il Belgio, all'uscita dalla seconda guerra mondiale, aveva la rete ferroviaria più densa del mondo con circa 5.000 km di linee a scartamento normale cui si aggiungevano altri 5.000 km di linee tranviarie. Dopo la guerra 1.600 km di linee a scartamento normale e la quasi totalità delle linee tranviarie sono state dismesse.

Verso la fine degli anni '70, iniziò a diffondersi una politica nazionale unitaria volta al recupero di questo patrimonio. 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, la compagnia ferroviaria nazionale, per la realizzazione di percorsi che, insieme ad alzaie e strade campestri andavano a costituire una prima rete di "vie verdi". A metà degli anni '90, nelle Fiandre oltre 250 km di linee ferroviarie dismesse erano già state trasformate in "chemins du rail".

Al contrario, in Vallonia vi erano state solo iniziative isolate e sparse. Nel 1987 la "Commission du trafic lent" promosse la realizzazione di un inventario delle linee dismesse: i risultati misero in evidenza come le linee tranviarie fossero state frammentate in maniera tale da non poter più essere riutilizzate per la realizzazione di una rete di percorsi verdi. Di contro, le 80 linee dismesse della SNCB, aventi una lunghezza complessiva di circa 1.000 km, potevano costituire l'ossatura di una rete comprendente anche le alzaie, le piste ciclabili, i sentieri e le strade campestri.

Nel 1991 la Vallonia propose di realizzare un primo lotto di cinque linee, individuate come grandi vie per il traffico lento, che però, inizialmente, incontrarono alcune opposizioni, specialmente da parte della SNCB e dello Stato Belga. Tuttavia, ha continuato a portare avanti l'idea di creare una vera rete di percorsi riservati al "traffico lento", chiamata RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes) (Fig. 2), fino a raggiungere, nel 1997, un accordo quadro con la SNCB. Questo prevede la concessione in enfiteusi di circa 1.000 km di linee dismesse per 99 anni. Fino ad oggi sono stati costruiti 900 km di percorsi verdi, di cui quasi 200 km utilizzando linee ferroviarie dismesse.

Fig. 2 – Schema del RAVeL

L'esperienza spagnola

Anche in Spagna, dopo il boom del trasporto ferroviario degli inizi del '900 (esistevano circa 13.000 km di strade ferrate), sono iniziati i processi di dismissione e oggi vi sono più di 7.000 km di linee ferroviarie dismesse.

All'inizio degli anni '90 è stato avviato un programma nazionale, chiamato Vías Verdes (coordinato dalla Fundacíon de los Ferrocarriles Españoles), di recupero delle linee ferroviarie dismesse. Primo passo del programma è stato il censimento delle linee ferroviarie dismesse a cui è seguita la fase di recupero delle linee mediante la loro trasformazione in percorsi pedonali e ciclabili che ha portato all'apertura di oltre 1700 km di percorsi (Fig. 3).

3.2.5. Il rail-with-trail

In vari paesi si è assistito alla nascita di iniziative volte alla creazione di percorsi verdi lungo linee ferroviarie ancora in esercizio. Negli Stati Uniti questi itinerari vengono indicati con il termine di "rails-with-trails" (letteralmente "ferrovie-con-percorsi") e, in vari Stati, stanno acquistando un ruolo sempre più importante nelle politiche volte a favorire l'uso dei mezzi di trasporto non motorizzati.

La realizzazione di un percorso verde accanto a una linea ferroviaria in esercizio avviene generalmente sfruttando la porzione di piattaforma precedentemente occupata da altri binari o gli spazi liberi che possono a volte trovarsi intorno alle linee ferroviarie.

La possibilità di realizzare percorsi verdi accanto ad una linea ferroviaria in esercizio offre tutti i vantaggi precedentemente ricordarti per i percorsi costruiti sul tracciato delle linee dismesse, ma può porre alcuni problemi legati alla sicurezza. Durante la loro progettazione, è necessario prevedere un'opportuna separazione tra il tracciato ferroviario e quello pedonale e ciclabile. Questa separazione viene generalmente ottenuta per mezzo di dislivelli tra i due tracciati, interposizione di siepi e arbusti, o costruzione di una barriera che impedisca l'accesso ai binari. Inoltre, è importante posizionare segnali di pericolo rivolti ai passanti ed esporre regolamenti che vietino l'intrusione nella sede ferroviaria.

Nel 1996, negli USA, la Rails-to-Trails Conservancy ha svolto uno studio su 37 "rails-with-trails" dal quale è risultato che le linee ferroviarie attive e i percorsi verdi possono coesistere. Da questo studio si possono anche trarre alcune consi-

derazioni relative alle caratteristiche che questi percorsi dovrebbero presentare:

- la distanza tra i binari e il percorso verde dovrebbe essere, generalmente, compresa tra 15 e 30 m;
- i due tracciati dovrebbero essere adeguatamente separati;
- le linee ferroviarie adiacenti ai percorsi verdi dovrebbero presentare un traffico ridotto;
- gli attraversamenti a livello tra il percorso verde e la ferrovia dovrebbero essere il minor numero possibile.

Tale soluzione presenta caratteristiche interessanti anche per la situazione italiana, specie per quelle linee dove il traffico è scarso o concentrato in un particolare periodo del giorno, o della settimana o dell'anno.

3.3. VALORIZZAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE NON UTILIZZATE IN ITALIA

3.3.1. Il "censimento" delle linee ferroviarie italiane non utilizzate

Sull'onda delle esperienze estere, nel 2001, la società Ferrovie dello Stato S.p.A. ha commissionato all'Associazione Italiana Greenways uno studio per la valorizzazione delle linee ferroviarie italiane non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways, con l'obiettivo di analizzare la rete ferroviaria non in esercizio e individuare i possibili utilizzi delle diverse linee in funzione del loro stato attuale e del contesto in cui si trovano.

In Italia, al contrario di quanto è successo in altri paesi, è finora mancata una politica di coordinamento, sia a livello regionale che nazionale, volta alla valorizzazione dei tracciati ferroviari non più utilizzati tramite la realizzazione di "percorsi verdi". La conversione delle linee ferroviarie dismesse in percorsi verdi è stata, infatti, sporadica e frutto dell'iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili, che però hanno agito senza avere il necessario quadro di riferimento. E' mancata, fino ad ora, la visione d'insieme: considerare, cioè, il recupero dei singoli tratti come un passo verso la realizzazione di una rete. Tale mancanza ha fatto sì che non esista in Italia alcun dato certo circa l'estensione della rete ferroviaria dismessa.

La prima parte dell'indagine ha avuto quindi come obiettivo il "censimento" del patrimonio ferroviario italiano non utilizzato. Ciò è avvenuto principalmente attraverso il confronto, su base cartografica, tra la rete ferroviaria esistente nel momento di sua massima espansione (anni '20-'30) e quella attuale.

Il quadro generale individuato mostra che (fig. 4):

- in Italia vi sono circa 5.100 km di linee non in esercizio, di cui 1.900 km di proprietà FS e 3.200 km in concessione;
- ad essi si aggiungono altri 2.700 km circa di linee FS in esercizio poco o non utilizzate, che in futuro potrebbero in parte essere abbandonate.

Tale quantificazione risulta sicuramente in difetto rispetto alla realtà, essenzial-

mente per due ordini di motivi. Il primo è che, data la scala dell'indagine, non è stato possibile mappare tutti i tratti abbandonati all'interno delle città (tratti di piccole dimensioni). Il secondo, che influenza in modo decisamente maggiore il risultato finale, è che la metodologia dell'indagine non ha permesso l'individuazione di tutti i tratti di linee abbandonati a seguito di varianti di tracciato.

3.3.2. La possibiltà di recuperare le linee ferroviarie italiane non utilizzate come greenways

Individuate le linee non o poco utilizzate, nella seconda parte dello studio si è analizzata la possibilità di un loro riutilizzo per la realizzazione di greenways. Ciò dipende principalmente dai seguenti elementi:

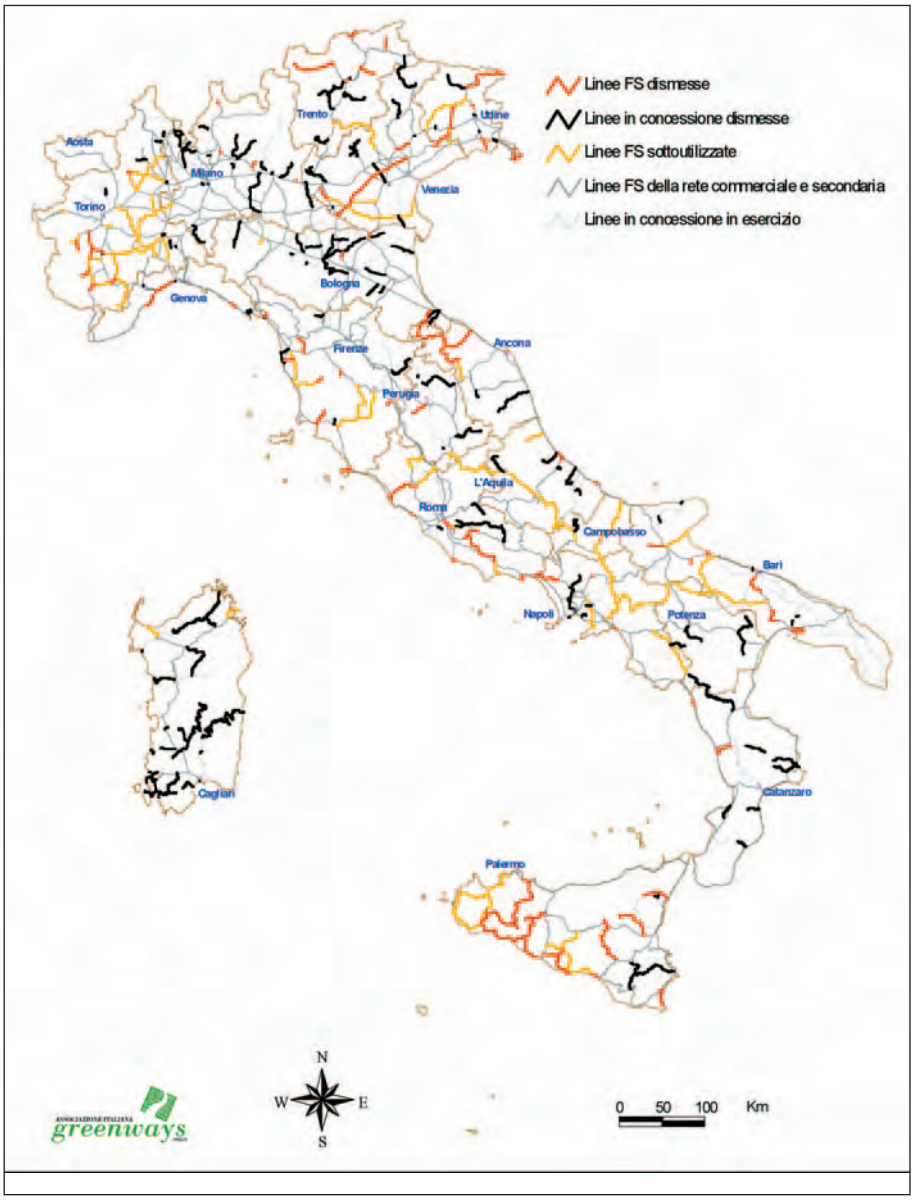
- le caratteristiche della linea: utilizzazione attuale, stato di conservazione, regime di proprietà, ecc.;
- il contesto territoriale e sociale attraversato dalla linea.

Riguardo al primo punto, tali analisi può essere difficilmente svolta a livello generale, ma si dovranno di volta in volta raccogliere informazioni dettagliate sulle singole linee. Altrettanto importante è il contesto territoriale e sociale attraversato dalle ferrovie, in quanto va ad influire in duplice modo sul possibile utilizzo delle stesse, contribuendo a determinare:

- le esigenze della popolazione, e quindi la domanda di "mobilità dolce";
- l'offerta, in termini di elementi di interesse che possono essere raggiunti e fruiti attraverso le greenways e che comprendono le risorse naturalistiche, paesaggistiche, storico-architettoniche e turistico-ricreative.

Sulla base di tali considerazioni, nel corso dello studio per la valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways, si è analizzato il contesto territoriale e sociale attraversato dalle linee dismesse o sottoutilizzate, al fine di giungere ad una caratterizzazione di queste ultime e poter esprimere un giudizio di sintesi circa la loro possibile valorizzazione come percorsi verdi.

Fig. 4 – Carta delle linee ferroviarie italiane in esercizio e non in esercizio



Tale indagine, svolta attraverso l'utilizzo della tecnologia GIS, si è basata sull'analisi delle relazioni esistenti tra gli "elementi di interesse" presenti sul territorio e le linee ferroviarie dismesse e sottoutilizzate. Gli elementi considerati per la caratterizzazione degli ambiti attraversati dalle linee sono stati:

- la densità abitativa comunale, indice del grado di urbanizzazione e indicatore della "potenziale domanda" di greenways. Tale elemento appare di interesse sia perché nelle zone ad alta densità abitativa esiste un elevato numero di potenziali utilizzatori delle greenways (tra l'altro alle prese con le problematiche connesse ad un traffico automobilistico eccessivo) sia perché in tali zone esiste di norma un'elevata concentrazione di "centri di vita" (luoghi di residenza, luoghi di lavoro, centri/aree commerciali, ecc.), che si caratterizzano come importanti elementi da connettere attraverso una rete di greenways;
- l'altimetria, che può fornire una prima caratterizzazione fisica del territorio. Si è utilizzata, a tal fine, la suddivisione altimetrica dei comuni prevista dall'ISTAT , il cui grado di approssimazione è adeguato agli obiettivi dello studio, dato che le linee ferroviarie hanno, in ogni caso, una pendenza contenuta e l'altimetria, quindi, non serve a caratterizzare la linea, bensì l'ambito attraversato (pianura, collina, montagna);
- le località di interesse turistico (secondo il Touring Club Italiano), assumendo l'interesse turistico quale "indice sintetico" della presenza sia di risorse storico-architettoniche sia di strutture ricettive;
- le aree protette, indice di ricchezza dal punto di vista naturalistico;
- i corpi idrici (corsi d'acqua e zone d'acqua interne o marine), che, oltre a caratterizzare fortemente il paesaggio circostante, rappresentano risorse sia dal punto di vista naturalistico che ricreativo.

Per gli elementi che costituiscono fattori di interesse per gli utenti delle greenways (località di interesse turistico, aree protette, corpi idrici), si è determinata, ispirandosi al concetto del "valore d'uso", un'"area di influenza", in funzione del tempo che una persona in bicicletta sarebbe disposta ad impiegare per raggiungerli, applicando la seguente formula, che prende in considerazione anche la configurazione morfologica del territorio:

$$\mathbf{R_i = T_i * \bar{V} * K}$$

---

[1] L'ISTAT suddivide i comuni italiani in tre gruppi:

- comuni di pianura, sono quelli aventi territorio basso e pianeggiante caratterizzato dall'assenza di masse rilevate. Sono incluse in questa zona altimetrica anche le propaggini di territorio che nei punti più discosti dal mare si elevino ad altitudine, di regola, non superiore a 300 m, ed eventuali rilievi montagnosi o collinari interclusi nella superficie pianeggiante e di estensione trascurabile;
- comuni di collina, sono quelli aventi territorio caratterizzato dalla presenza di diffuse masse rilevate aventi altitudine, di regola, inferiore a 600 m nell'Italia settentrionale e 700 m nell'Italia centro-meridionale e insulare. Eventuali aree intercluse aventi differenti caratteristiche sono comprese nella zona di collina;
- comuni di montagna, sono quelli aventi territorio caratterizzato dalla presenza di notevoli masse rilevate aventi altitudine, di norma, non inferiori a 600 m nell'Italia settentrionale e 700 m nell'Italia centro-meridionale e insulare. Le aree intercluse tra le masse rilevate, costituite da valli, altipiani ed analoghe configurazioni del suolo, sono comprese nelle zone di montagna.

dove:
R_i = raggio di influenza;
t_i = tempo teorico che una persona in bicicletta è disposta ad impiegare per raggiungere l'elemento. I valori di ti considerati nello studio sono riportati in tab.1: alcuni elementi sono stati suddivisi in diverse classi con differenti valori di t_i;
$\bar{v}$ = velocità media con cui una persona di media attitudine si muove in bicicletta in pianura (pari a 12 km/h);
k = fattore di correzione altimetrico (legato alla suddivisione altimetrica dei comuni), con:
comuni di pianura: k = 1
comuni di collina e montagna: k = 0,5

TAB. 1 – VALORI DI T_i STIMATI PER IL CALCOLO DEL "RAGGIO DI INFLUENZA" DEI DIVERSI ELEMENTI DI INTERESSE

	Elementi di interesse	Classi	Valori di t_i
Località di interesse turistico[3]	Interesse (ni)	Grande interesse	30 min
		Molto Interessante	20 min
		Interessante	10 min
	Importanza (mi)	Molto importante	15 min
		Importante	10 min
		Poco importante	5 min
Corsi d'acqua[4]		Fiume Po	20 min
		1°-2° ordine	10 min
		3°-4° ordine	5 min
Zone d'acqua interne		20 min	
Coste marine[5]		Non affacciate su aree marine protette	30 min
		Affacciate su aree marine protette	45 min

[2] In bibliografia, per i percorsi con pendenze del 10-15%, viene indicato un raddoppio dei tempi di percorrenza rispetto alle aree di pianura.

[3] Per individuare il "raggio di influenza" delle località di interesse turistico si sono presi in considerazione sia il grado di interesse della località che il suo livello di importanza, legato essenzialmente alla classificazione a fini amministrativi (capoluoghi di regione e di provincia, centri importanti, comuni, altre località), assegnando, però, un maggior peso al fattore interesse. Il tempo teorico complessivo ti deriva dalla seguente formula:

$$t_i = n_i + m_i$$

dove:
n_i = tempo teorico che una persona in bicicletta è disposta ad impiegare per raggiungere la località in funzione del suo grado di interesse;
m_i = tempo teorico che una persona in bicicletta è disposta ad impiegare per raggiungere la località in funzione del suo grado di importanza.

[4] I corsi d'acqua sono stati suddivisi in base alla classificazione elaborata dall'Istituto Geografico Militare Italiano (IGMI), che distingue i fiumi e i canali in cinque classi: principalissimi (fiume Po), 1° ordine, 2° ordine, 3° ordine, 4° ordine, con importanza via via decrescente.

[5] Si sono distinti i tratti di costa che si affacciano su aree marine protette, ritenuti di maggior interesse naturalistico rispetto agli altri.

Tale criterio non è stato applicato nel caso delle aree protette, per le quali si è fatto coincidere l'"area di influenza" con quella delle stesse aree protette, sia per la loro già significativa ampiezza sia perché le aree di reale interesse (zone di riserva integrale, aree di maggior valore naturalistico, ecc.) rappresentano in genere solo una porzione interna dell'intera area.
La densità abitativa comunale, invece, è stata utilizzata per individuare le aree dove la domanda di percorsi riservati ad utenti non motorizzati è potenzialmente più elevata, supponendo quest'ultima proporzionale alla densità della popolazione, ed assumendo, sulla base della bibliografia disponibile, come valore discriminante una densità di 400 abitanti per km2.
Le "aree di influenza" individuate sono state messe in relazione con le linee ferroviarie dismesse e sottoutilizzate, in modo da poter individuare tutti i tratti di linee che ricadono al loro interno, ed esprimere un giudizio di sintesi circa la loro possibile valorizzazione attraverso la conversione in greenways.
L'applicazione della metodologia proposta all'intero territorio nazionale ha evidenziato che circa il 49 % delle ferrovie dismesse e sottoutilizzate (3.854 su 7.836 km) presenta un certo "grado di interesse" in relazione alle risorse prese in considerazione. Più in dettaglio, è stato possibile innanzitutto individuare le seguenti "caratterizzazioni elementari" dei diversi tratti di ferrovia:

a. tratti di interesse turistico:	1.783 km (di cui 1.020 km di FS)
b. tratti in aree prossime alle zone d'acqua interne e ai fiumi:	2.093 km (di cui 1.196 km di FS)
c. tratti in aree prossime alle coste marine:	768 km (di cui 558 km di FS)
d. tratti all'interno di aree protette:	280 km (di cui 106 km di FS)

Naturalmente, esistono diversi tratti che presentano contemporaneamente due, tre e anche quattro caratterizzazioni elementari.
Un altro dato evidenziato, è che il 14% delle ferrovie dismesse e sottoutilizzate (1.118 km, di cui 625 km di FS), ricade in un ambito densamente popolato ("ambito metropolitano").
Al fine di poter meglio interpretare i dati ottenuti, si è pensato di individuare le "caratterizzazioni aggregate". Si è quindi proceduto ad aggregare alcune caratteristiche delle linee ferroviarie dismesse e sottoutilizzate, riunendo i tratti in aree prossime alle zone d'acqua interne e ai fiumi (b) con quelli in aree prossime alle coste marine (c) e con quelli all'interno di aree protette (d), e individuando in tal modo i "tratti di interesse naturalistico"(e).

In sintesi, si sono così identificati (Fig. 5):

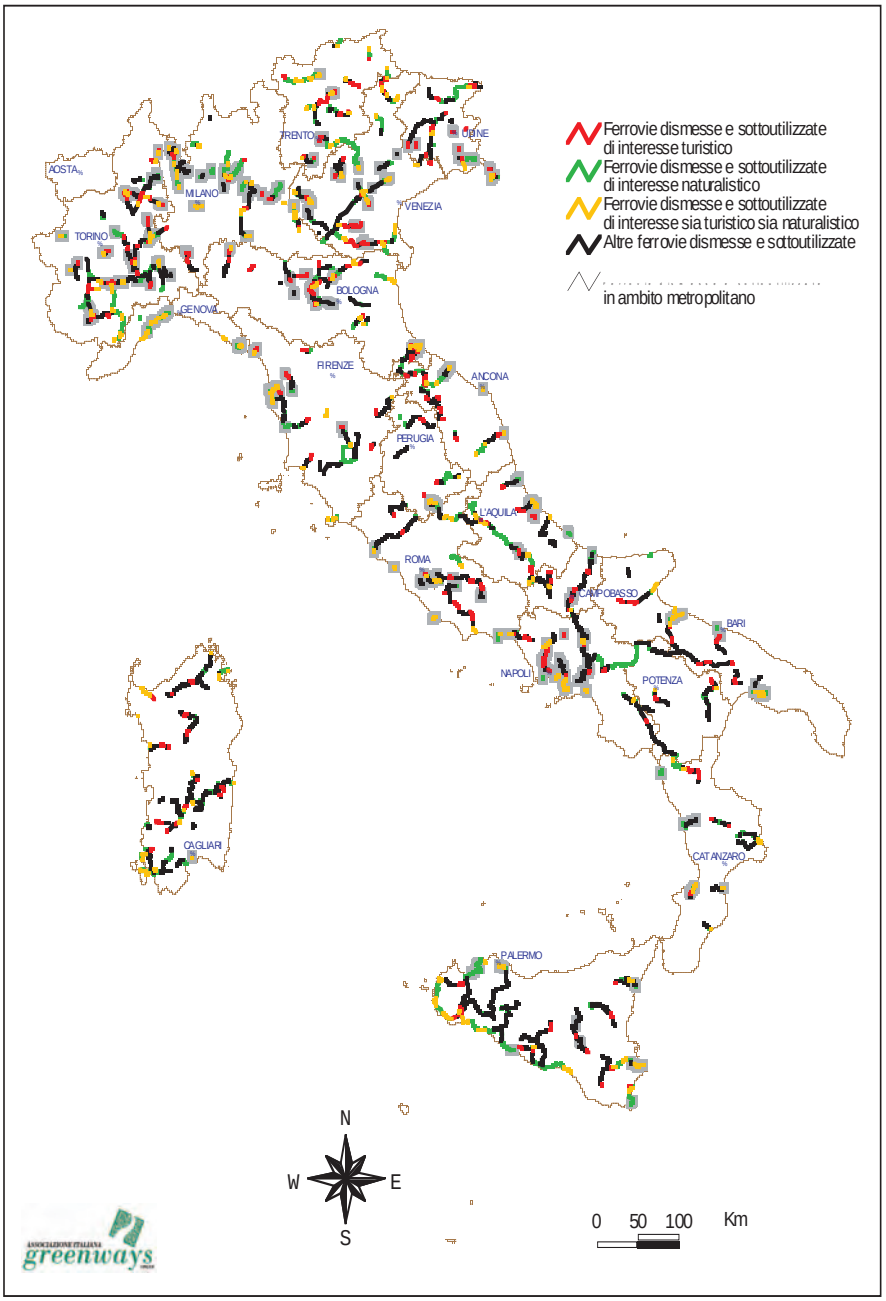
- i tratti di solo interesse turistico (a):	924 km (di cui 517 km di FS)

- i tratti di solo interesse naturalistico
  (e = b + c + d): 2.071 km (di cui 1.262 km di FS)
- i tratti che presentano sia un interesse
  turisticosia un interesse naturalistico: 859 km (di cui 503 km di FS)

3.3.3. Casi di studio: "Rail-trails" e "Rails-with-trails"

La terza parte dello studio per la valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways ha avuto per oggetto l'elaborazione di 4 progetti pilota finalizzati a:
- il recupero come greenways di ferrovie dismesse, con o senza armamento (Ora-Predazzo e Poggibonsi-Colle di Val D'Elsa);
- la valorizzazione a fini turistici di una linea attraverso la creazione di una rete di greenways collegata con le stazioni (Alcantara-Randazzo);
- la riqualificazione di una linea combinata con la realizzazione di un percorso verde secondo l'approccio del "rail-with-trail" (Roma-Viterbo nel tratto Valle Aurelia-Monte Mario).

Fig. 5 - Quadro riassuntivo della caratterizzazione delle ferrovie dismesse e sottoutilizzate



L'ex-ferrovia Ora-Predazzo

La linea ferroviaria che collegava Ora con Predazzo, nota come "Ferrovia della Val di Fiemme" o "Fleimstal", fu soppressa l'11 gennaio 1963, soppiantata dalla concorrenza del servizio automobilistico, dopo quasi cinquant'anni di esercizio.

Costruita dagli austriaci per scopi militari tra il 1916 e il 1917, nel corso della sua storia sottostò a diversi passaggi di gestione (nel 1918 alle Ferrovie dello Stato italiane e nel 1928 alla società "Ferrovia Elettrica della Val di Fiemme") e subì vari interventi di miglioramento, tra cui l'allargamento dello scartamento da 0,76 m a 1 m e l'elettrificazione a corrente continua 2.600 V.

Situata a cavallo tra le province di Trento e Bolzano, la ferrovia da Ora, in val d'Adige, risaliva la valle del Rio Nero fino al passo di San Lugano (1.097 m s.l.m.) e, da qui, scendeva in Val di Fiemme correndo nei prati accanto al torrente Avisio fino a Predazzo, dove giungeva dopo 50,5 km.

L'area attraversata dalla linea si caratterizza per la significativa presenza sia di risorse storico-culturali (chiese, castelli, edifici storici, musei, ecc.) sia di risorse naturalistiche (parchi naturali, biotopi, sorgenti, ecc.). Tali risorse possono costituire un motivo di interesse per i potenziali utenti della greenway in grado di incentivarne l'utilizzo, contribuendo, nello stesso tempo, alla loro valorizzazione, grazie alla maggior fruibilità consentita dal percorso verde.

L'analisi del territorio, che dovrebbe rappresentare la fase preliminare di ogni progetto di greenway, ha consentito inoltre di rilevare l'esistenza di due piste ciclabili, lungo l'argine del fiume Adige, da Bolzano fino a Trento, e nel fondovalle della Val di Fiemme, da Molina a Predazzo. Quest'ultima, nel tratto Cavalese-Predazzo, è stata realizzata in gran parte proprio sul sedime della ex-ferrovia.

Il progetto elaborato propone dunque il recupero come percorso verde del restante tratto di linea ferroviaria, da Ora a Cavalese, che permetterebbe di collegare le due piste ciclabili già esistenti offrendo agli utenti non motorizzati la possibilità di passare dalla valle dell'Adige alla Val di Fiemme attraverso un percorso riservato, sicuro e con pendenze modeste (inferiori al 4 %).

Il rilievo diretto delle caratteristiche e dello stato attuale del tracciato e dei fabbricati di servizio della ex-ferrovia nel tratto Ora-Cavalese ha mostrato che:

- la sede ferroviaria è presente per il 78 % del tracciato rilevato (27,9 km su 35,8 km) ed è generalmente ben leggibile. La sua scomparsa in alcuni tratti è stata determinata principalmente dall'inglobamento nelle carreggiate stradali o dall'urbanizzazione. Tra i tratti mancanti, particolarmente significativi sono quelli all'interno degli abitati di Ora e Cavalese, aventi ciascuno una lunghezza superiore ai 2 km;
- la sede ferroviaria, dove presente, è caratterizzata da una larghezza generalmente superiore ai 2 m;
- le caratteristiche del fondo del tracciato della ex-ferrovia sono abbastanza omogenee: prevale lo sterrato (per ben 20,5 km sui 27,9 km in cui il sedime

è ancora presente), sebbene discreta sia anche la presenza di tratti inerbiti (6,8 km);

- la ex-ferrovia Ora-Predazzo si caratterizzava per la presenza di numerose opere d'arte: sono stati rilevati, nel tratto Ora-Cavalese, 5 ponti, 5 gallerie (per uno sviluppo complessivo di 683 m) e 7 viadotti (per uno sviluppo complessivo di 307 m);
- la sede ferroviaria, nei tratti in cui è ancora presente, interseca strade destinate alla viabilità ordinaria in 10 punti. Di queste intersezioni, però, solo 2 interessano strade statali con elevati volumi di traffico;
- i fabbricati di servizio della vecchia ferrovia ancora esistenti nel tratto rilevato si trovano in uno stato di conservazione generalmente buono, e risultano, ad eccezione dei fabbricati viaggiatori delle stazioni di Pausa e Doladizza, regolarmente abitati o trasformati in strutture pubbliche (bar, ostelli, sedi di enti pubblici);
- molto limitate sono le strutture attualmente a servizio dei potenziali fruitori di un percorso verde derivato dal recupero della vecchia sede ferroviaria. Panchine sono state infatti rilevate solo nel tratto tra Montagna e Pausa.

Sulla base delle analisi e dei rilievi effettuati, si è proceduto alla definizione del tracciato della greenway in progetto, nel tratto Ora-Cavalese. La possibilità di utilizzare la vecchia sede ferroviaria rappresenta la soluzione ottimale, in quanto consente di creare un percorso verde in sede propria caratterizzato da pendenze moderate e da un limitato numero di intersezioni con la rete stradale, garantendo ottime condizioni di sicurezza per gli utenti.
Tuttavia, poiché circa 8 km dell'ex-sedime non sono più disponibili, al fine di dare continuità al percorso verde, in tali tratti si è dovuto ricorrere a soluzioni alternative, quali l'individuazione di altri percorsi in sede propria o l'utilizzo promiscuo di strade a scarso traffico. I criteri guida che hanno ispirato tali scelte sono così sintetizzabili:

- creare una mobilità dolce, per quanto possibile (attraverso la scelta preferenziale di tratti poco pendenti);
- garantire adeguate condizioni di sicurezza ai fruitori, in rapporto con i tipi di utenza prevedibili;
- contenere i costi di realizzazione e manutenzione della greenway;
- connettere, attraverso il percorso verde, le risorse presenti nel territorio.

Unendo i tratti di percorso previsti lungo l'ex-sedime con le soluzioni alternative proposte per i tratti in cui il tracciato ferroviario non è più disponibile, si sono individuati un percorso principale, avente uno sviluppo di circa 31,2 km, e 3 varianti (per complessivi 15,6 km), che offrono percorsi alternativi per la connessione alla piste ciclabili già esistenti in Val d'Adige e in Val di Fiemme (fig. 6).
Relativamente agli interventi di sistemazione necessari lungo tali percorsi (considerando sia il percorso principale sia le varianti), dai rilievi effettuati è risul-

tato che circa 33,8 km versano già in buone condizioni e sono facilmente percorribili sia a piedi che in bicicletta.
Nei restanti 13 km circa (corrispondenti a 18 tratti di percorso), sono necessari, invece, una serie di interventi volti al miglioramento della situazione individuata durante la fase di rilievo o alla realizzazione delle connessioni mancanti. Tali interventi, variabili da tratto a tratto, consistono principalmente nelle seguenti opere:
– per i tratti di percorsi sull'ex-sedime o comunque in sede propria:
  - apertura del tracciato mediante eliminazione della vegetazione infestante ed eventuali sterri e riporti;
  - preparazione del fondo e realizzazione o rifacimento della pavimentazione: a tal fine, si propone l'utilizzo del calcestre o della terra stabilizzata in ambiente rurale (in linea con le soluzioni già adottate in alcuni tratti) e dell'asfalto nelle zone urbane;
  - pulizia del sentiero e dei bordi;
  - messa in sicurezza del percorso mediante opportuno parapetto in legno o metallo, dove necessario;
  - illuminazione di fortuna delle gallerie mediante impianti comandati da fotocellule;
– per i tratti lungo strade ordinarie:
  - realizzazione di corsie riservate al transito pedonale e ciclabile, mediante apposita segnaletica orizzontale e verticale o mediante separazione con guardrail metallico.

Allo stesso modo, è necessaria la sistemazione di 13 attraversamenti tra il percorso verde e la viabilità ordinaria (fig. 6).
I criteri guida che hanno ispirato gli interventi proposti sono così sintetizzabili:
- ottimizzazione delle risorse finanziarie;
- differenziazione degli interventi in funzione dell'intensità del traffico motorizzato lungo la strada attraversata (in situazioni di scarso traffico, infatti, la realizzazione di attraversamenti complessi può essere inutile in quanto, se comportano eccessivi arresti o rallentamenti, finiscono col non essere utilizzati);
- utilizzo, negli attraversamenti di strade di primaria importanza, di pavimentazioni in asfalto colato di colore rosso e di cartelli segnaletici luminosi, per aumentare la visibilità del percorso;
- utilizzo, nei tratti di percorso promiscuo proposti lungo strade ordinarie, dei sistemi di attraversamento già esistenti.

Sulla base di tali considerazioni, per gli attraversamenti tra il percorso verde in progetto e la rete stradale si sono definite tre tipologie di intervento tipo (fig. 7).
Infine, è necessario realizzare lungo il percorso un adeguato numero di aree di sosta (fig. 6), situate preferibilmente in luoghi gradevoli e ombreggiati, e posizionare un'opportuna cartellonistica.

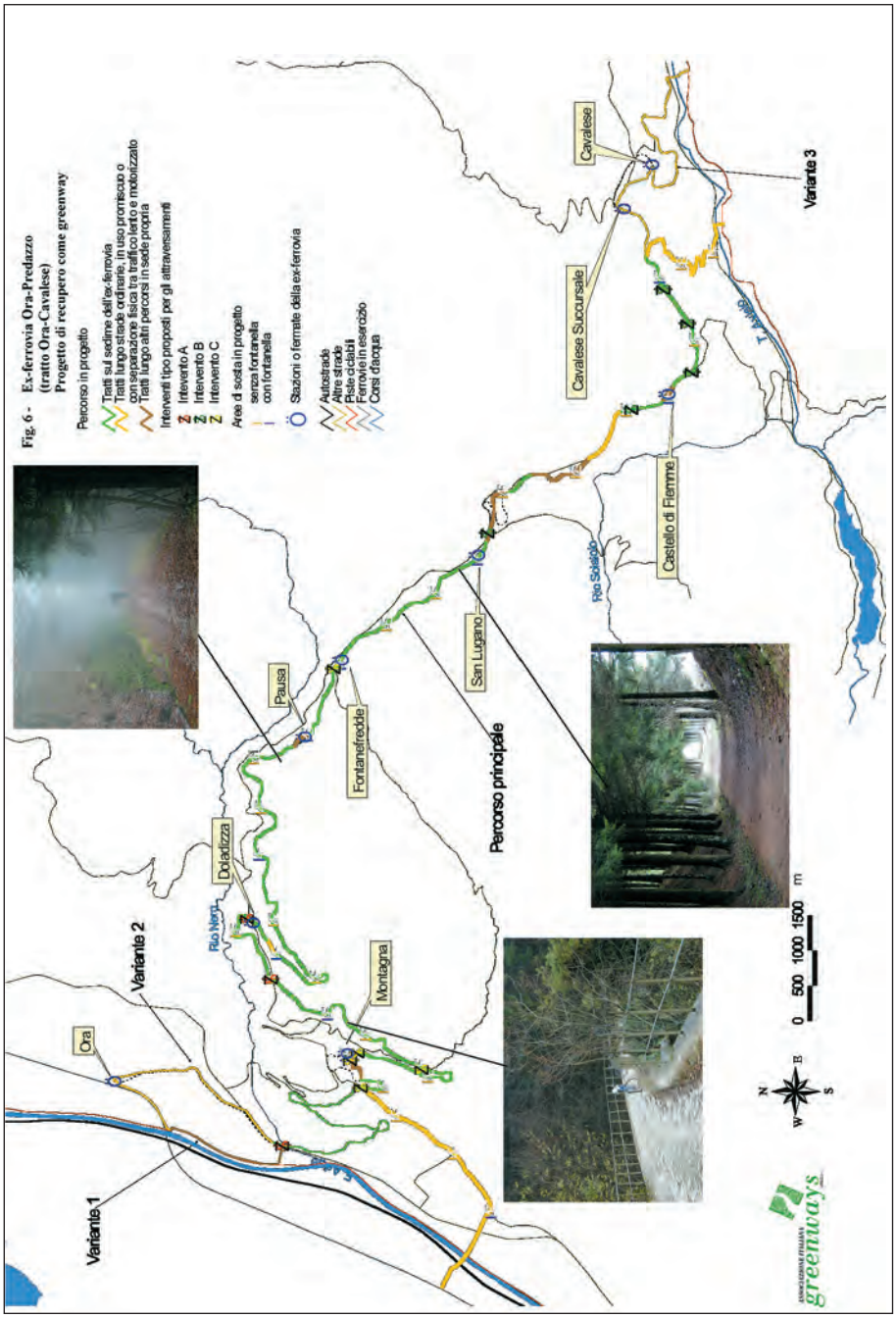


Fig. 6 - Ex-ferrovia Ora-Predazzo (tratto Ora-Cavalese) Progetto di recupero come greenway

Le aree di sosta dovranno essere realizzate ogni 1000 m circa (complessivamente circa 30 lungo il percorso principale), in modo da offrire all'utente in bicicletta la possibilità di disporre di attrezzature per la sosta a intervalli temporali di 5-10 minuti. Tali aree, dotate ciascuna di 2 panchine in ferro e legno e, ogni 3 km circa, di una fontanella di acqua potabile, si dovranno realizzare sfruttando gli allargamenti della sede ferroviaria in corrispondenza delle curve e delle ex-stazioni o sistemando alcune delle aree di sosta già esistenti.
La cartellonistica ha l'obiettivo di offrire un ampio servizio di informazione/segnalazione e dovrà comprendere 3 categorie di cartelli:

A. plateu informativi, contenenti la mappa dettagliata del percorso con le altimetrie, tutte le risorse presenti nel territorio entro un raggio di 1 km e gli indirizzi utili agli utenti. Si propone il loro posizionamento in corrispondenza di tutti i centri abitati attraversati;
B. cartelli di indicazione di direzione, da posizionare a tutti gli incroci;
C. cartelli informativi sulle singole risorse, posizionati davanti agli elementi di maggior interesse storico-culturale e naturalistico.

In sintesi, i costi previsti per i diversi interventi sono:

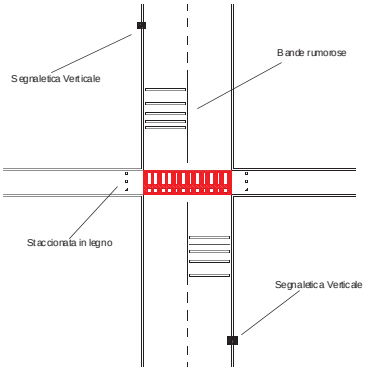
- 620.500 € per la sistemazione o realizzazione di 18 tratti di percorso;
- 23.500 € per la messa in sicurezza di 13 attraversamenti tra la greenway e la rete stradale;
- 62.500 € per la realizzazione di 30 aree di sosta (di cui 10 con fontanella);
- 50.000 € per la cartellonistica.

Il costo totale previsto per la realizzazione della greenway proposta lungo l'ex ferrovia della Val di Fiemme nel tratto Ora-Cavalese (35,8 km), compresi i costi di progettazione e direzione lavori, ammonta quindi a circa 912.000 € pari a 19.500 €/km.

Fig 7 – Interventi tipo proposti per le intersezioni tra il percorso verde e la rete stradale

INTERVENTO TIPO A

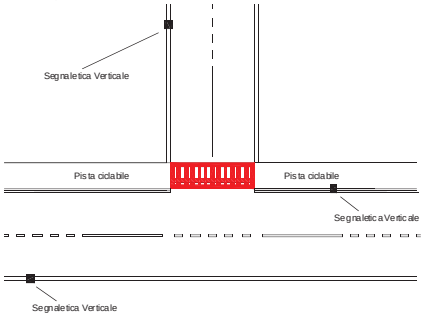
(attraversamento di strada con elevato volume di traffico)



INTERVENTO PREVISTO	COSTO TOTALE
Fornitura e messa in opera di bande rumorose "rallentatrici"	1,000 €
Fornitura e messa in opera di pavimentazione in asfalto colato rosso	750 €
Segnaletica orizzontale	500 €
Segnaletica verticale	250 €
Staccionata in legno e cartellonistica adeguata	750 €
TOTALE	3,250 €

INTERVENTO TIPO B

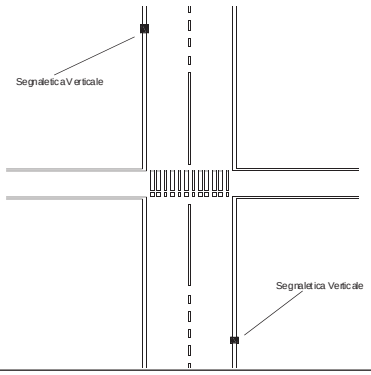
(attraversamento di strada che confluisce in una strada con elevato volume di traffico)



INTERVENTO PREVISTO	COSTO TOTALE
Fornitura e messa in opera di pavimentazione in asfalto colato rosso	750 €
Segnaletica orizzontale	1,000 €
Segnaletica verticale	250 €
TOTALE	2,000 €

INTERVENTO TIPO C

(attraversamento di strada con volume di traffico medio-basso)



INTERVENTO PREVISTO	COSTO TOTALE
Segnaletica orizzontale	500 €
Segnaletica verticale	250 €
TOTALE	750 €

L'ex-ferrovia Poggibonsi-Colle di Val D'Elsa

La ex-ferrovia Colle di Val d'Elsa-Poggibonsi, situata in provincia di Siena, si staccava dalla linea ferroviaria Empoli-Siena presso la stazione di Poggibonsi e, in 7,9 km, giungeva a Colle di Val d'Elsa, seguendo il corso del fiume Elsa. Inaugurata nel 1885 con trazione a vapore, dopo 40 anni di alterne proposte e dispute circa il tracciato della linea, non fu mai elettrificata e rimase in esercizio fino al settembre 1987, sebbene già da molti anni il traffico viaggiatori era stato soppresso e quello merci era ridottissimo.

Inizialmente concessa alla "Società Anonima Ferrovia Colle di Val d'Elsa-Poggibonsi", nel 1934, in seguito al fallimento della società concessionaria, la gestione della linea colligiana, così come gli immobili, gli impianti, i materiali e le sue dipendenze, furono affidati alle Ferrovie dello Stato, tutt'ora proprietarie del sedime.

La ferrovia Colle di Val d'Elsa-Poggibonsi correva lungo l'alta valle dell'Elsa, un'area a carattere tipicamente collinare, con un paesaggio profondamente segnato dall'impronta dell'uomo con l'attività agricola.

L'analisi del territorio circostante il tracciato dell'ex-ferrovia ha permesso di rilevare la presenza di numerosi luoghi di interesse storico-culturale, principalmente legati al culto (chiese, santuari, conventi) o alle fortificazioni (castelli, rocche, mura, torri), che tanta diffusione hanno avuto nell'età medievale in questa zona storicamente contesa tra Firenze e Siena. Significativa è anche la presenza di edifici storici, quasi tutti risalenti all'età medievale, localizzati soprattutto nei due borghi storici di Colle di Val d'Elsa, il Castello e il Borgo.

Scarsi sono invece gli elementi di interesse naturalistico, a conferma dell'elevato livello di antropizzazione dell'area oggetto di studio. L'unica eccezione è costituita dal fiume Elsa, che corre per lunghi tratti accanto alla ex-ferrovia, e dalla quale viene attraversato per ben 3 volte con significative opere d'arte.

Il rilievo diretto del tracciato della ex ferrovia Colle di Val d'Elsa-Poggibonsi ha evidenziato che:

- la sede ferroviaria è presente per oltre il 90 % del tracciato (7,4 km su 7,9 km), è ancora armata e generalmente in un cattivo stato di manutenzione, tale da renderne impossibile la percorrenza anche a piedi per lunghi tratti;
- il sedime non è più presente solo per circa 500 m, corrispondenti al tratto urbano di Colle di Val d'Elsa, in cui l'area una volta occupata dai binari è stata utilizzata per la costruzione di una strada locale;
- la sede ferroviaria, nei tratti in cui è ancora presente, interseca la rete stradale in 7 punti. Solo 2 attraversamenti, però, interessano strade con volumi di traffico medio-alti;
- i fabbricati di servizio della vecchia ferrovia si trovano in un buono stato di conservazione. La sola stazione di Colle di Val d'Elsa pare abbandonata, mentre la stazione di Poggibonsi è ancora attiva (essendo in comune con la linea Empoli-Siena) e la fermata La Rocchetta è usata come abitazione civile.

La valenza turistica della zona e la disponibilità della vecchia sede ferroviaria per la quasi totalità del tracciato, rendono auspicabile il recupero di questa ex-

ferrovia come percorso verde dedicato al traffico "lento".
In tale ottica, il progetto elaborato prevede la realizzazione della greenway interamente lungo l'ex-sedime, senza ricorrere, nei tratti iniziale e finale in cui la sede ferroviaria non è più presente o utilizzabile[1] (complessivamente circa 800 m), all'individuazione di percorsi alternativi che giungano fino alle due ex-stazioni (fig. 8).
Relativamente agli interventi necessari per realizzare il percorso verde, ai fini del recupero dei 7,1 km del tracciato della ex-ferrovia, attualmente ancora armati, è necessario, innanzitutto, rimuovere le rotaie, che possono avere un significativo valore di recupero.
La massicciata, invece, può essere lasciata in sito, in quando può costituire un saldo ancoraggio per la nuova pavimentazione e può svolgere l'importante funzione di sottofondo e strato drenante per il percorso che si va a realizzare. In questo modo, inoltre, si evita di sostenere l'elevato costo necessario per il suo smaltimento, legato alla presenza, al suo interno, di sostanze tossiche, che ne obbligano il trattamento come "rifiuto pericoloso"[2].
Analogo discorso vale per le traverse: anche in questo caso, per evitare gli elevati oneri di smaltimento, è conveniente lasciarle in sito.
Si procederà, quindi, alla risagomatura della vecchia massicciata e alla realizzazione, sopra di essa, della pavimentazione del percorso verde. Per quest'ultima, le soluzioni adottabili sono molteplici ma, sia per l'economicità di realizzazione e manutenzione sia per una migliore "armonia" con l'ambiente circostante, si propone la realizzazione di un percorso in "terra bianca" in ambito rurale e di una pista in conglomerato bituminoso nelle aree urbane.
Infine, attraverso un adeguato riporto di terreno, si dovrà eliminare il dislivello tra il piano di campagna e la nuova pavimentazione, per garantire condizioni di sicurezza agli utenti.

---

[1] I primi 300 m della linea colligiana a partire dalla stazione di Poggibonsi sono recitanti per impedire l'accesso ai binari della linea Empoli-Siena tuttora in esercizio.

[2] Decreto legislativo n. 22/97 "Attuazione delle direttive 91/156/CEE sui rifiuti, 91/689/CEE sui rifiuti pericolosi e 94/62/CE sugli imballaggi e sui rifiuti di imballaggio".

In tab. 2 sono riassunti i costi al chilometro per la realizzazione dell'intervento proposto.

TAB. 2 – SINTESI DEI COSTI AL CHILOMETRO PER LA REALIZZAZIONE DEL PERCORSO VERDE SULL'EX-SEDIME

Intervento previsto	Costo unitario (€./ml)	Costo Totale (in €.)
Eliminazione della vegetazione infestante (erbacea e arborea) per una fascia di circa 4 m lungo il sedime dell'ex-ferrovia	20	20.000
Rimozione delle rotaie e trasporto nel sito di smaltimento[3]		**0**
Risagomatura della massicciata e realizzazione di pista in "terra bianca" o in conglomerato bituminoso (larghezza 2 m) mediante intasamento della massicciata con inerti di opportuna granulometria e additivazione di roccia calcarea macinata	15	15.000
Rifacimento della scarpe con terra di coltivo e loro inerbimento	**10**	**10.000**
TOTALE		**45.000**

[3] Il costo per la rimozione delle rotaie si ritiene compensato dal valore di recupero derivante dalla vendita del ferro (circa 0,15 €/kg).

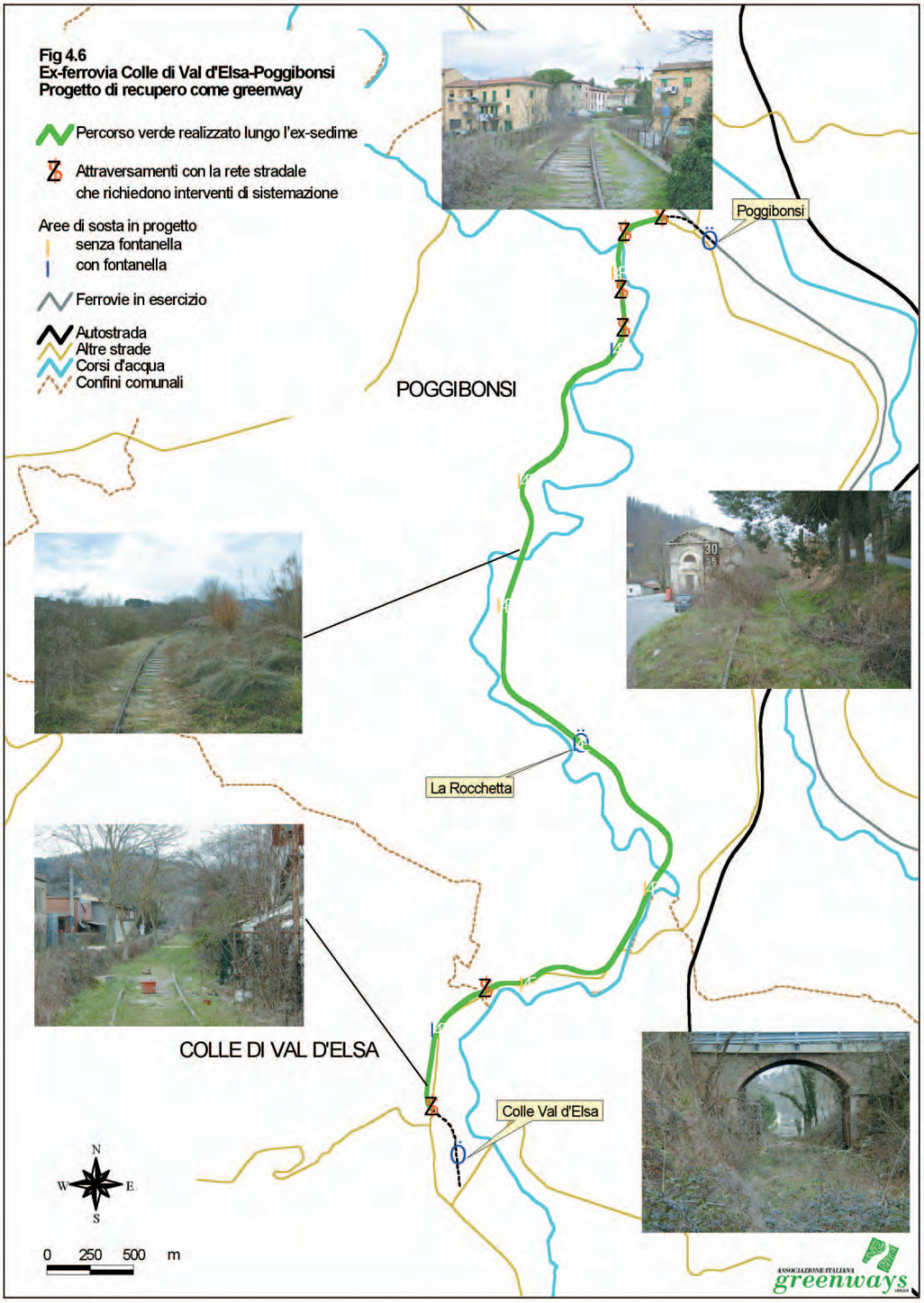


Fig 4.6
Ex-ferrovia Colle di Val d'Elsa-Poggibonsi
Progetto di recupero come greenway
Percorso verde realizzato lungo l'ex-sedime
Attraversamenti con la rete stradale
che richiedono interventi di sistemazione
Aree di sosta in progetto
senza fontanella
con fontanella
Ferrovie in esercizio
Autostrada
Altre strade
Corsi d'acqua
Confini comunali
Poggibonsi
POGGIBONSI
La Rocchetta
COLLE DI VAL D'ELSA
Colle Val d'Elsa
N
W
E
S
0 250 500 m
ASSOCIAZIONE ITALIANA
greenways

Oltre al recupero della vecchia sede ferroviaria, per realizzare il percorso verde è necessaria la sistemazione di 6 attraversamenti con la viabilità ordinaria e la creazione ex-novo di 8 aree di sosta e ristoro lungo il percorso (fig. 8), da posizionarsi a diversa distanza l'una dall'altra in funzione del tipo di utenza prevista: ogni 500 m circa nelle aree urbane, dove si prevede una maggiore utenza pedonale, e ogni 1.000 m circa nelle zone rurali, dove il percorso dovrebbe essere utilizzato principalmente da utenti in bicicletta. In questo modo si offre ai fruitori la possibilità di disporre di attrezzature per la sosta a intervalli temporali di 5-10 minuti.
Il costo stimato per la creazione di ciascuna area di sosta è di circa 1.250 , per quelle prive di fontanella, e di circa 3.750 , per quelle provviste di fontanella.
In sintesi, i costi previsti per i diversi interventi sono:

- 319.500 € per il recupero come greenway dell'ex-sedime;
- 9.500 € per la messa in sicurezza di 6 attraversamenti tra la greenway e la rete stradale;
- 17.500 € per la realizzazione di 8 aree di sosta (di cui 3 con fontanella);
- 10.000 € per la cartellonistica.

Il costo totale previsto per la realizzazione della greenway proposta lungo l'ex ferrovia Colle di Val d'Elsa-Poggibonsi (7,1 km), compresi i costi di progettazione e direzione lavori, ammonta quindi a circa 440.000 €, pari a 62.000 €/km.

La ferrovia Alcantara-Randazzo

La ferrovia Alcantara-Randazzo corre lungo la valle dell'Alcantara, nella Sicilia orientale, a cavallo tra le province di Catania e Messina.
I lavori per la sua costruzione iniziarono nel 1929, ma la linea fu inaugurata solo nel 1959. Il traffico passeggeri e merci fu fin dall'inizio scarso ma, ciò nonostante, l'esercizio ferroviario continuò, seppure con alcune interruzioni, fino al 1994, anno in cui la linea venne chiusa per eseguire lavori di ammodernamento, con l'obiettivo di trasformarla in linea "a spola".
Terminati i lavori nel 1996, il servizio regolare non venne però mai riattivato, e la linea è stata utilizzata, nei primi anni, solo per il passaggio di alcuni sporadici treni turistici a vapore.
Nell'ottica di una sua possibile riattivazione proprio a scopo turistico (che sembra la più plausibile al momento), con il presente studio si è individuata una rete di percorsi, pedonali e ciclabili, che partendo dalle stazioni della linea ferroviaria, consentano di raggiungere i siti di maggior interesse del territorio.
Essendo questa rete di percorsi destinati ad una fruizione di tipo prevalentemente ludico e turistico, fra tutti i percorsi possibili sono stati scelti quelli che:

- consentono di raggiungere elementi di interesse;
- consentono di attraversare aree di interesse;

- per pendenza e caratteristiche costruttive si adattano ad una circolazione dolce e quindi sono utilizzabili dal maggior numero possibile di persone;
- sono riservati ad una circolazione non motorizzata.

Lo studio si è articolato in tre fasi:
- definizione del bacino d'utenza della ferrovia, in funzione della distanza e della localizzazione dei centri abitati, dell'orografia del territorio, ecc.;
- analisi del territorio e censimento delle risorse presenti e dei percorsi esistenti;
- pianificazione del sistema di greenways.

Il bacino d'utenza della ferrovia è stato identificato con le aree di 11 comuni della valle dell'Alcantara[1], attraversati direttamente o non dalla linea, escludendo le porzioni di territorio comunale più distanti dal fondovalle e i comuni costieri, i cui centri abitati gravitano sulla linea Messina-Catania.
L'analisi del territorio ha messo in evidenza l'elevata naturalità della valle, di cui ampie aree sono incluse in parchi naturali, così come la ricchezza di elementi di interesse storico-architettonico, localizzati principalmente all'interno o nelle vicinanze dei centri abitati.
Sono stati rilevati quasi 200 km di percorsi che si sviluppano prevalentemente nel fondovalle e sulla destra idrografica del fiume Alcantara, dove sorge la maggior parte dei centri abitati.
I percorsi individuati sono stati suddivisi tra (fig. 9):
- percorsi nord-sud: connettono il fondovalle con i centri abitati e le risorse poste a quote più elevate; costituiscono la parte più consistente della rete; possono a loro volta essere suddivisi in due tipologie; quelli più brevi di collegamento fra le stazioni della linea ferroviaria e i centri abitati possono rappresentare un'alternativa ai percorsi motorizzati per poter raggiungere i centri e gli elementi di interesse, prevalentemente di tipo storico-architettonico che questi presentano. Quelli più lunghi che partendo dagli stessi centri abitati o dalle ferrovia consentono di attraversare aree di elevato pregio naturalistico;
- percorsi di fondovalle: si sviluppano lungo il corso del fiume Alcantara e della linea ferroviaria Alcantara-Randazzo per oltre 15 km;
- percorsi ad anello: sono percorsi che, dopo un tragitto più o meno lungo, riportano gli utilizzatori nel punto di partenza; permettono quindi di effettuare escursioni di durata variabile senza percorrere due volte lo stesso tratto; consentono, quindi, di conoscere diverse parti del territorio;
- percorsi di collegamento: sono indicati come percorsi di collegamento quei

[1] Gaggi, Graniti, Motta Camastra, Francavilla di Sicilia, Castiglione di Sicilia, Malvagna, Mojo Alcantara, Randazzo, Roccella Valdemone, Santa Domenica Vittoria e Floresta.

tratti che consentono di unire due o più tracciati; hanno sviluppo prevalentemente in direzione est-ovest e possono avere una duplice valenza: permettere di seguire due diversi tracciati in andata e ritorno dalle stazioni della linea ferroviaria e scoprire elementi di interesse posti lungo queste varianti;

- deviazioni: sono varianti, in genere di lunghezza limitata, individuate lungo il tracciato degli altri percorsi al fine di permettere di raggiungere elementi di interesse posti nelle vicinanze ma non direttamente lungo i tracciati principali. Possono prevedere l'andata e il ritorno lungo lo stesso tracciato o rappresentare delle varianti ai tracciati principali.

I percorsi di fondovalle e quelli nord-sud sono quelli più significativi per una valorizzazione ai fini turistici della linea ferroviaria Alcantara-Randazzo, sia perché utilizzabili dal più ampio numero di persone sia perché consentono di connettere la ferrovia con gli elementi di maggior interesse posti lungo il fiume e all'interno dei centri abitati.
La fase successiva, affinché si realizzi concretamente questo sistema di greenways, è il rilievo diretto di tutti i percorsi inclusi nel piano, al fine di individuare le possibili soluzioni per le connessioni mancanti, progettare gli eventuali interventi di sistemazione necessari, individuare le aree di sosta lungo i percorsi e posizionare la cartellonistica necessaria.

La ferrovia Roma-Viterbo
La ferrovia Roma-Viterbo fu inaugurata nel 1894 ed attualmente è ancora in esercizio. Tuttavia, tra il 1998 e il 2000, FS, proprietaria della linea, ha proceduto al raddoppio del tratto Roma S. Pietro-Cesano (ridenominato FM3) e all'interramento di un tratto di circa 5 km tra Valle Aurelia e Monte Mario.
Contemporaneamente, nel progetto di ITALFERR (società del gruppo FS) è prevista la realizzazione, sopra la struttura di copertura della linea, di un'area verde lineare di circa 7 ha. Quest'opera dovrebbe essere realizzata dall'Amministrazione comunale, ma attualmente i lavori non sono ancora iniziati. L'obiettivo di questo intervento di riqualificazione ambientale è quello di creare degli spazi verdi facilmente accessibili da parte delle popolazioni residenti nelle zone adiacenti, che colleghino, mediante un percorso "nel verde", le altre aree verdi già esistenti accanto alla ferrovia (S. Maria della Pietà, Pineto, Monte Ciocci).
Il progetto prevede la creazione di un percorso ciclo-pedonale, con separazione tra via pedonale e pista ciclabile, da realizzarsi sulla struttura di copertura della linea (fig. 10). Non essendo tuttavia disponibile, per l'intero tratto, la copertura della linea ferroviaria, che in alcuni punti corre a cielo aperto o già in galleria, al fine di garantire la continuità del percorso in tali tratti è stata prevista la realizzazione della pista accanto alla ferrovia ("rail-with-trail"), sfruttando opportunamente il sistema del verde già esistente nella zona.
Il suddetto percorso ciclo-pedonale sarà accompagnato da adeguate aree di

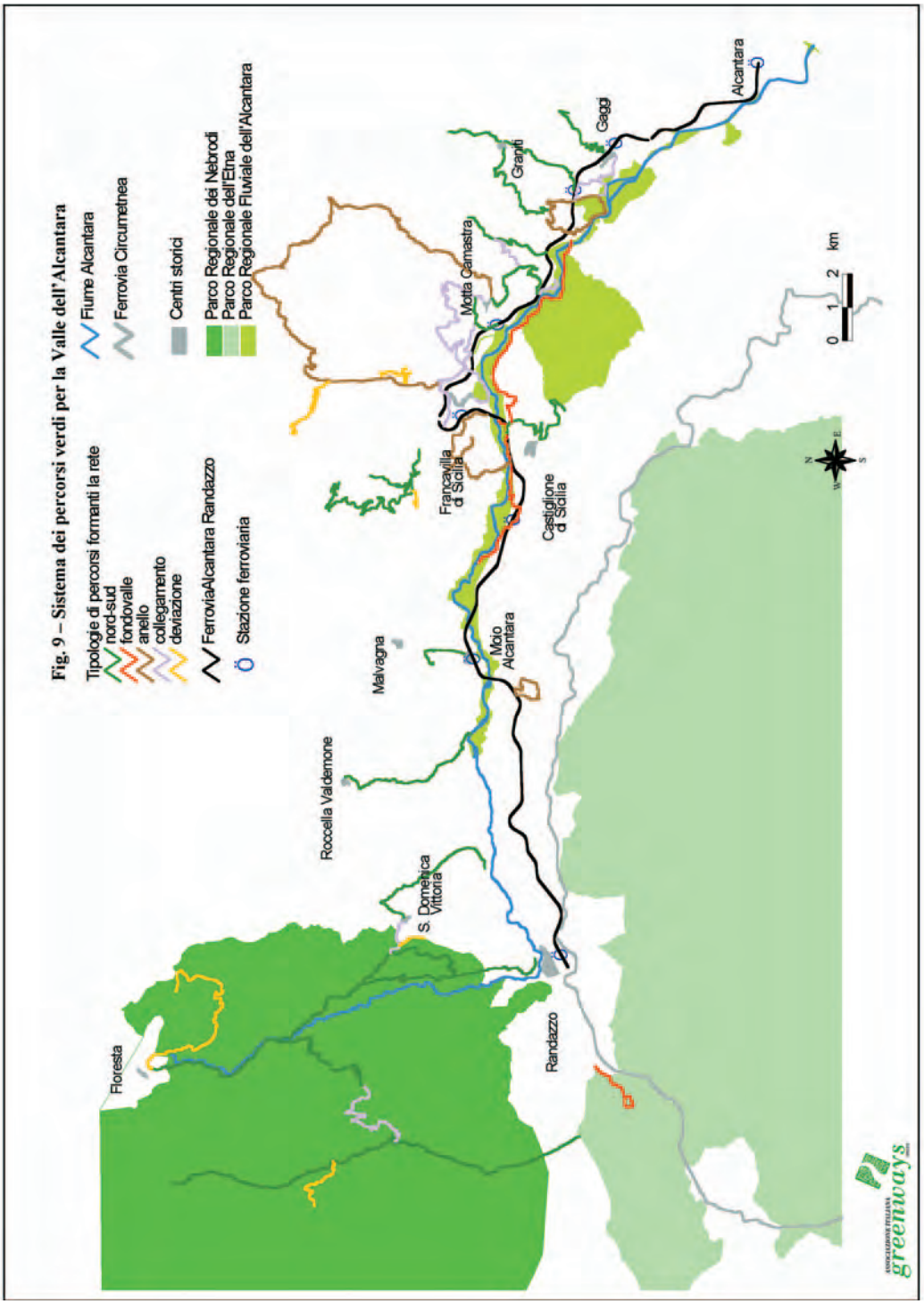
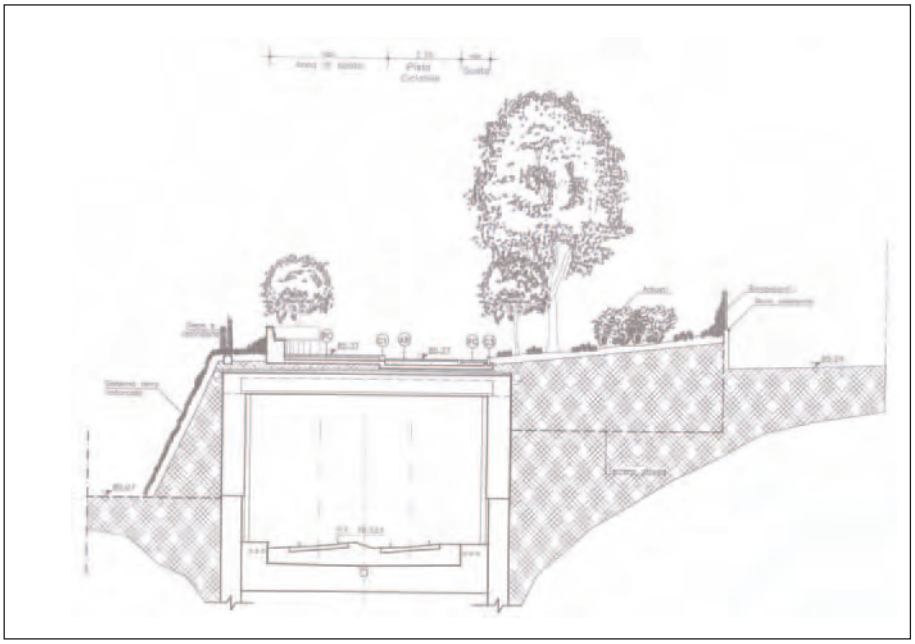


Fig. 9 – Sistema dei percorsi verdi per la Valle dell'Alcantara

sosta, provviste anche di fontanelle, già previste nel progetto, e poste a distanza tale l'una dall'altra da soddisfare i bisogni sia di pedoni che di ciclisti. Tali aree andranno realizzate con strutture e arredi semplici e robusti, usando essenze forti e adattabili al contesto urbano che, al contempo, garantiscano livelli di confort e piacevolezza visuale adeguata.
Particolare attenzione dovrà essere posta, infine, nella progettazione dei 7 attraversamenti che si vengono a creare tra il percorso in progetto e la rete viaria, localizzati principalmente in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, al fine di garantire un adeguato livello di sicurezza agli utenti più deboli. In tal senso è importante considerare le seguenti necessità:

- garantire un'ottima visuale sia agli utenti non motorizzati sia agli automobilisti;
- fornire adeguati spazi di sosta in condizioni di sicurezza per gli utenti del percorso verde in attesa di attraversare;
- predisporre una segnaletica orizzontale e verticale chiara e di facile lettura, preferibilmente illuminata e mantenuta in perfette condizioni, che avverta e richiami l'attenzione di tutti i soggetti coinvolti.

Fig 10 – Una sezione dell'intervento previsto



Fonte: ITALFERR, Progetto definitivo, 1999

Capitolo 4

"VALORIZZAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE NON UTILIZZATE ATTRAVERSO LA CREAZIONE DI UN SISTEMA DI GREENWAYS"

(ATTI DEL CONVEGNO TENUTO A ROMA IL 20 OTTOBRE 2003)

INTRODUZIONE AGLI ATTI

Il 20 ottobre 2003 si è tenuto a Roma, presso l'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti (Isfort, il centro di ricerca del Gruppo Ferrovie dello Stato) un convegno dal titolo "La valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways".
Il convegno è stato promosso dalle Direzioni Politiche Ambientali e Politiche Sociali del Gruppo Ferrovie dello Stato. Moderatore è stato il responsabile della Direzione Politiche Ambientali, Francesco Mauro.
Durante il convegno sono state presentate (dai professori Giulio Senes e Alessandro Toccolini) le conclusioni della ricerca che Ferrovie dello Stato ha commissionato alla Associazione Italiana Greenways sui possibili modi di riutilizzare in una prospettiva ambientale le linee ferroviarie dismesse[1].
Lo studio ha consentito sia di quantificare le linee potenzialmente interessate (circa 5.100 chilometri di linee già non più in esercizio – di cui 1.900 delle Ferrovie dello Stato e 3.200 delle ferrovie in concessione – e circa 2.700 chilometri di linee delle Ferrovie dello Stato che sono ancora in esercizio ma sono poco o per nulla utilizzate e che dunque potrebbero essere in larga parte dismesse) sia di proporre soluzioni per una loro valorizzazione sulla base delle più significative esperienze internazionali.
Dalla ricerca è emerso che circa il 49% di tali linee può essere destinato a progetti di valorizzazione turistica e naturalistica.
Inoltre, l'indagine ha evidenziato che il 14% delle linee dismesse e sottoutilizzate – circa 1.100 chilometri, di cui oltre 600 di proprietà delle Ferrovie dello Stato – si trova in ambiti metropolitani densamente popolati, dove è potenzialmente più elevata la domanda di percorsi verdi, alternativi alle strade immerse nel traffico.
Due delle principali esperienze internazionali rilevate nella ricerca sono state presentate direttamente dai loro protagonisti: la spagnola Carmen Aycart ha illustrato il progetto "Vias Verdes" e la portoghese Lourdes Centeno ha illustrato il progetto "Ecopistas".

---

[1] La sintesi dello studio condotto da una équipe di docenti e ricercatori dell'Università degli Studi di Milano facenti parte dell'Associazione Italiana Greenways è pubblicata nelle pagine precedenti di questo volume.

All'interno del convegno è stato dato ampio risalto alle complesse problematiche relative, nel contesto italiano, alla alienazione delle linee ferroviarie dismesse (intervento di Francesco Notaro, di Rete Ferroviaria Italiana). Sull'impatto ambientale delle strutture delle ferrovie italiane non più in funzione si è soffermato Francesco Mauro, responsabile della Direzione Politiche Ambientali del Gruppo FS; mentre sulla valorizzazione sociale del patrimonio immobiliare dismesso è intervenuto Amedeo Piva, responsabile della Direzione Politiche Sociali.
Sia nell'ambito della presentazione della ricerca svolta dall'Associazione Italiana Greenways sia con interventi diretti di alcuni rappresentanti di Enti locali, sono stati presentati, nel corso del convegno, alcuni progetti pilota che coinvolgono, in Italia, le Ferrovie dello Stato e gli Enti locali.
In alcuni casi si tratta del recupero di linee ormai dismesse: due ex ferrovie che attraversano zone di alto valore naturalistico (la linea che va da Ora a Predazzo, in Trentino Alto Adige, e la Poggibonsi-Colle di Val d'Elsa, in Toscana) e due tratte ferroviarie situate nella trafficatissima provincia di Modena (le linee Modena-Vignola e Modena-Mirandola), quest'ultime riconvertite a piste ciclabili per favorire l'uso di mezzi di trasporto non motorizzati. Un altro progetto riguarda la valorizzazione a fini turistici di una linea non più utilizzata (la Alcantara-Randazzo, in Sicilia), con la creazione di una rete di percorsi pedonali e ciclabili collegati a luoghi di interesse artistico e paesaggistico. L'ultimo progetto riguarda la riqualificazione della linea Roma-Viterbo nel breve tratto cittadino Valle Aurelia-Monte Mario, di grande suggestione ambientale, con la realizzazione di un percorso verde che si snoda lungo quel tratto della linea ferroviaria.
Dal convegno è, dunque, emerso come il recupero delle linee ferroviarie dismesse potrebbe avere importanti risultati in termini di riduzione del traffico urbano e del relativo inquinamento, di ampliamento della mobilità dolce, sia urbana sia in aree verdi, e di sviluppo di nuove forme di turismo ecocompatibile.

Il criterio seguito per la redazione degli Atti è il seguente: per gli interventi per i quali non è stata presentata una relazione scritta si è operato un riadattamento del testo dell'intervento così come tratto dalla registrazione; tali testi non sono stati rivisti dagli autori. Mentre, per gli interventi accompagnati dalla presentazione di una relazione scritta, si è pubblicato prima il riadattamento del testo orale tratto dalla registrazione (anch'esso non rivisto dall'autore) e, di seguito, il testo scritto. Si è ritenuto di seguire questo criterio, da un lato, per mantenere la vivacità e l'immediatezza del Convegno, e, dall'altro, per offrire al lettore dati ed elementi di riflessione più puntuali e circostanziati.

ELEMENTI INTRODUTTIVI DEL CONVEGNO

Le strategie del Gruppo FS
Vincenzo Soprano
Responsabile Direzione Strategie di Ferrovie dello Stato s.p.a.

Esprimo, a nome dell'ing. Cimoli, amministratore delegato del Gruppo FS, il forte interesse della nostra azienda per questo incontro, che rappresenta il completamento di una ricerca iniziata circa tre anni fa in collaborazione con l'Università degli Studi di Milano. Noi siamo, ormai da alcuni anni, particolarmente attenti a questo tipo di problematiche. So che nel corso di questo lavoro di ricerca vi sono state alcune difficoltà, che hanno allungato i tempi: difficoltà in relazione alla raccolta completa dei dati e anche in relazione all'avvicendamento di alcuni dei nostri responsabili. Anche per questo ringrazio in modo particolare l'Università, che è stata paziente e tenace, e soprattutto l'ingegner Toccolini che ha avuto la responsabilità della conduzione della ricerca. Ringrazio ugualmente, per la loro presenza e per il contributo che porteranno al convegno, le Ferrovie spagnole, con la dottoressa Carmen Aycart, e le Ferrovie portoghesi, con la dottoressa Lourdes Centeno.
Vorrei spendere qualche parola per illustrarvi, ovviamente solo per sommi capi, quella che è la nostra previsione dello sviluppo del mercato ferroviario nei prossimi anni in Europa. Vi sono tre ordini di questioni: una di carattere politico, una di carattere infrastrutturale e una che ha a che vedere con la competitività.
Sul piano politico, non si può non constatare che c'è un'Europa a doppia velocità. Anzi, forse, bisognerebbe dire che c'è un'Europa che va avanti e una che sta ferma. In alcuni paesi, infatti, la liberalizzazione del mercato ferroviario è sostanzialmente ancora inattuata. In altri paesi, invece, è molto avanti. Così per esempio è in Germania; e così è in Italia. In questi paesi vi sono già quote di mercato ferroviario, sia pur minimali, che sono in mano ai privati.
Sul piano infrastrutturale, finalmente quest'anno è stato recepito il primo "pacchetto infrastrutture" dopo le direttive europee della fine degli anni '90. Ciò sta portando a grandi modifiche in numerose regioni europee. L'80 per cento della spesa promossa a livello europeo per infrastrutture riguarda le ferrovie. Questo è molto positivo. E se teniamo in conto anche il progetto dello ponte sullo Stretto di Messina, la quota di spesa che riguarda le ferrovie raggiunge il 90 per cento del totale. Non dimentichiamo che una parte importante della spesa complessiva coinvolge l'Italia.
E' anche molto positivo che si sia affermato il concetto, da noi già da tempo elaborato, delle cosiddette "linee miste". Cioè, non solo linee ferroviarie ad alta velocità, ma linee ad alta velocità e anche ad alta capacità, linee sia per passeggeri sia per merci. Questa scelta ha anche un notevolissimo impatto positivo in termini ambientali.
Siamo anche di fronte ad un prevedibile, netto, incremento di passeggeri. Por-

tando, entro il 2010, le linee ad alta velocità dagli attuali 3.300 chilometri ai circa 10.000, l'incremento passeggeri dovrebbe essere circa del 40% per i tratti a media e lunga percorrenza.
Altra sensibile opportunità di sviluppo riguarda il traffico merci. Già oggi circa il 50% del traffico intermodale mondiale interessa oggi l'Europa. E' ora possibile aumentare questa percentuale attraverso la crescita delle merci che dalla riva sud del Mediterraneo passino per l'Italia, per le ferrovie italiane, per raggiungere l'Europa.
In questo contesto è rilevante segnalare il buon risultato industriale delle ferrovie dello Stato, che mediamente hanno migliorato di 2.400 milioni di euro l'anno negli ultimi anni, contribuendo così in modo significativo a ridurre il deficit pubblico. Anche sul piano degli investimenti l'incremento è molto rilevante: si è triplicato il volume degli investimenti tra il 1997 e oggi. Nel 2005 dovremmo raggiungere i 10 miliardi di euro di investimenti, di cui l'85% in infrastrutture. Così riusciremo a colmare, o quasi, il gap dell'Italia rispetto ai principali sistemi ferroviari europei. Tutto ciò ha conseguenze importanti in vista di una riduzione della mobilità su gomma, il cui maggior costo, in proporzione, tende ad aumentare.
Vorrei, infine, aggiungere i buoni risultati raggiunti in tema di puntualità dei treni e di sicurezza. Abbiamo praticamente dimezzato, dal '97 ad oggi, l'indice di incidentalità, E, per converso, abbiamo un indice di sicurezza che è doppio rispetto a quello delle principali ferrovie europee.
Credo che siano ben comprensibili a tutti i legami tra questi traguardi e la dimensione ecologica e ambientale del problema del trasporto. In questo senso la tematica che si discute oggi nel nostro convegno è tutta dentro l'impegno per una mobilità sostenibile del Gruppo Ferrovie dello Stato.

[4] Id., pag. 12

PRESENTAZIONE DELLA RICERCA CONDOTTA DALL'UNIVERSITÀ DI MILANO SULLE GREENWAYS

Alessandro Toccolini
Docente di Urbanistica rurale alla Facoltà di Agraria dell'Università di Milano e presidente dell'Associazione Italiana Greenways

Sono particolarmente lieto di presentare una ricerca che ha impegnato l'Università di Milano e l'Associazione Italiana Greenways per tre anni. Voglio ricordare che la ricerca è stata promossa attraverso una serie di contatti che all'inizio abbiamo avuto anche con l'Accademia dei Georgofili. Ringrazio per questo il prof. Podestà e il prof. Pellizzi. Facemmo, allora, una proposta all'ingegner Cimoli, il quale aderì e propose a sua volta alcune correzioni ed integrazioni. Successivamente abbiamo lavorato con numerosi funzionari delle Ferrovie: dapprima con il dottor Celentani e il dottor De Lazzari; poi con l'ingegner Soprani; e infine con il dottor Piva e il dottor Mauro, coadiuvati dal dottor Torella. E' stata una gestione un po' travagliata, sul piano burocratico. Ma, alla fine, fruttuosa.
La convenzione che stipulammo si componeva di tre parti.
Una prima parte ci indicava il compito di spiegare il significato di "greenways", illustrando anche le prime esperienze internazionali di questa nuova forma di mobilità sostenibile, a valenza ricreativa, ecologica e storico-culturale. Oggi sentiremo direttamente le esperienze spagnola e portoghese. Nella nostra ricerca abbiamo soprattutto analizzato l'esperienza della "Rails to trails" americana, che è una grandissima associazione che gestisce la trasformazione dell'immenso patrimonio ferroviario dismesso negli Stati Uniti; e poi anche l'esperienza belga.
Nella seconda parte, che era un po' il cuore della convenzione, l'obiettivo era di realizzare un data- base, strutturato mediante la tecnologia informatica del geographical information system riportata in scala 1:250.000, di tutto il patrimonio delle linee ferroviarie italiane delle FS (comprese le linee in concessione) dismesse o sottoutilizzate[2]. Si doveva anche cercare di stabilire la qualità delle linee dismesse, mettendole in rapporto con le caratteristiche del territorio, valutando cioè se esse attraversassero territori caratterizzati da maggior o minor attrattività dal punto di vista turistico e ambientale.
Nella terza parte della convenzione si prevedeva di realizzare degli studi sul campo.
Abbiamo individuato e sviluppato quattro casi significativi di possibile utilizzo di linee ferroviarie dismesse.

---

[2] Il Geographical Information System" (GIS) è un sistema di mappatura che combina vari livelli di informazione circa una data località per consentire una migliore conoscenza della località stessa. E' un sistema che può essere usato per scopi molto diversi (trovare la migliore localizzazione di un supermercato, analizzare i danni ambientali in un territorio, etc.). Usa un software particolare e una metodologia specifica.

L'utilizzazione più classica è quella che gli anglosassoni chiamano "rail to trail", cioè la conversione di una ex ferrovia in un percorso verde, cioè una greenway. Un altro tipo di utilizzo è quello misto, il "rail with trail", che è forse il più affascinante: si tratta di creare, accanto alla linea ferroviaria, un percorso pedonale o ciclabile a valenza ricreativa e turistica o anche di mobilità per lavoro e studio. Un'altra opportunità è quella che gli anglosassoni chiamano il "rail banking", cioè il fatto di dire che una determinata linea, attualmente poco utilizzata o parzialmente dismessa, può essere per un certo tempo "messa in banca", utilizzata per scopi ricreativi o sociali, e poi, un domani, recuperata ad altri utilizzi o di nuovo all'utilizzo ferroviario qualora fosse utile.
Per quanto riguarda il termine "greenways", vorrei dire che le sue radici le possiamo riscontrare nella storia stessa del nostro paese. Sono le radici del grand tour, dell'Italia del '700 visitata da artisti e uomini di cultura di ogni parte d'Europa. In tempi recenti, una commissione, voluta dal presidente degli Stati Uniti nel 1987, si propose di fornire alla popolazione dei modi di accesso facile agli spazi verdi, fuori dal traffico, per collegare le abitazioni delle aree urbanizzate alle aree rurali; e questo attraverso un articolatissimo sistema di mobilità alternativa. E il mio auspicio sarebbe, come presidente dell'Associazione Italiana Greenways, di poter arrivare ad avere un giorno un'informazione cartografica dei percorsi verdi pari a quella che oggi possediamo per i percorsi in automobile. Ma si tratta di conquiste per le quali ci vuole tempo. Il movimento delle greenways americano, in realtà, viene da lontano. Lo si può far risalire a Frederick Law Olmsted, un grande paesaggista che aveva già ideato, alla fine dell'800, una rete verde per la città di Boston. Egli fu, tra l'altro, il progettista del Central Park di New York.
In sostanza, le greenways possono essere definite come un sistema di territori lineari, tra loro connessi, che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale[3]. Possono essere realizzate attraverso lunghi corridoi naturali: è questo il caso più tipico negli Stati Uniti. Oppure, secondo un approccio più europeo, possono essere costituite da un sistema di percorsi che si snodano lungo canali, strade rurali, ferrovie, sentieri…L'articolo 2 dello statuto dell'Associazione Italiana Greenways sottolinea il fatto che questo sistema di percorsi ha come sua funzione principale quella di connessione: non esiste una vera greenway se non connette qualcosa, Cioè se non connette le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico-culturali) e con i "centri di vita" degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali.
Un professore inglese, mio amico, Tom Turner, sintetizza questi concetti in un modo estremamente semplice. "Tutto sommato – dice -, una greenway è un percorso piacevole dal punto di vista ambientale". In questo senso potremmo dire che è più greenway un percorso che si snoda in un ambito urbano che ha va-

[3] E' questa la definizione contenuta nell'articolo 1 dello statuto dell'Associazione Italiana Greenways.

lenze storiche e culturali – come accede in moltissime città europee -, e quindi senza un filo d'erba, che non una pista ciclabile che scorre al fianco di una strada provinciale ad alto traffico. Quest'ultima è, sì, una pista ciclabile ma non è una greenway. So di fare una provocazione, ma è una cosa in cui credo profondamente. Le greenways, per essere tali, debbono avere la valenza di educare la popolazione a riscoprire i valori del proprio territorio. Valori – ripeto – ecologici, turistici, ricreativi, culturali. La loro caratteristica peculiare è di consentire una mobilità lenta, l'unica adatta a svolgere una funzione di tipo educativo.
L'Associazione Italiana Greenways (A.I.G.) è nata nel luglio 1998, come Onlus, in seguito ad un incontro seminariale tenutosi nel mese di aprile presso la Facoltà di Agraria dell'Università di Milano. Relatore fu il professor Julius Fabos, dell'Università del Massachusetts (Usa), capofila del movimento internazionale delle greenways. Parteciparono anche esponenti di enti locali e di associazioni professionali. Tutti i partecipanti hanno sottolineato l'importanza di sviluppare il movimento delle greenways anche in Italia.
Infatti, il territorio nazionale, con i suoi parchi fluviali, il sistema di canali, la rete di vie ferroviarie dismesse e il sistema di strade rurali e sentieri di pianura e montagna, inseriti in un contesto di valori storico-culturali e agricolo-forestali unico al mondo, rappresenta uno scenario ideale per uno sviluppo progettuale legato al concetto delle greenways.
Dopo il seminario di Milano abbiamo organizzato una serie di altri convegni, alcuni presso l'Accademia dei Georgofili. E questo delle ferrovie dello Stato si inserisce in questa attività di ricerca e di sensibilizzazione.
Il movimento, dunque, è nato negli Stati Uniti. E' importante sottolineare come gli Stati Uniti avevano una rete ferroviaria estremamente estesa, diversa da quella italiana quanto al regime delle concessioni. Si trattava di 270.000 miglia di strade ferrate, che sono poi state progressivamente dismesse. E l'associazione "Rail to trail" ha contribuito a tutt'oggi al recupero di 12 mila miglia, pari a circa 20.000 chilometri, di ferrovie dismesse. L'associazione conta 80 mila soci.

Vantaggi e svantaggi

Vengo al tema. L'impegno a recuperare le ferrovie dismesse per farne dei percorsi verdi ha dei vantaggi, ma naturalmente anche qualche svantaggio.
I vantaggi – lo dico soltanto con dei rapidi cenni - sono numerosi. Si tratta dei percorsi che hanno una propria ben definita sede. Hanno un numero generalmente limitato d'intersezioni. Sono soggetti a controllo pubblico. Hanno una pendenza per lo più modesta e comunque regolare (ricordo una bellissima gita tecnica fatta lungo una delle vias verdes in Spagna, vicino a Toledo, in un percorso di circa 40 chilometri, con una pendenza molto lieve; ero senza allenamento, ma ho fatto l'intero percorso senza sentire affatto la fatica). Ma ancora altri sono i vantaggi: l'interconnessione con altre articolazioni del sistema di tra-

sporto pubblico, la funzione di conservazione del patrimonio storico, l'opportunità di recupero di strutture presenti lungo il percorso.
Gli svantaggi sono soprattutto due. Il primo è che non sempre la rete ferroviaria è collegata con località di interesse secondario. E il secondo è che, in genere, nei luoghi impervi sono scarsi i punti è possibile accedere ai tracciati ferroviari.

Il nostro studio in estrema sintesi

Punto centrale della nostra ricerca era il censimento delle linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate.
Abbiamo verificato l'esistenza di oltre 5.000 chilometri di linee non in esercizio, di cui 1.900 chilometri di proprietà FS e 3.200 chilometri in concessione. A questa cifra si possono aggiungere circa 2.700 chilometri di linee FS non utilizzate o molto sottoutilizzate. Si arriva così ad un totale di quasi 8.000 chilometri. Le linee dismesse o non utilizzate si concentrano in particolare in alcune aree. Segnalo le due regioni in cui il fenomeno è più marcato: la Sicilia e l'Alto Adige.
Naturalmente il nostro studio aveva lo scopo di verificare che rapporto ci fosse tra l'esistenza di queste linee non in esercizio ed eventuali elementi di interesse naturalistico e culturale presenti nelle aree attraversate da queste stesse linee ferroviarie. Abbiamo rilevato che vi è un 50 per cento delle tratte ferroviarie in questione che sono meritevoli di essere recuperate perché hanno una valenza turistico-culturale oppure una valenza naturalistica, o, in alcuni casi, perché presentano contemporaneamente elementi di interesse in entrambe le direzioni.
Vi sono infine i passaggi in aree metropolitane, i quali offrono uno specifico interesse sul piano della mobilità dolce, della mobilità in sicurezza e con valenza ecologica. Segnalo che quest'ultimo punto – il discorso delle ferrovie in ambito metropolitano – merita, a mio avviso, un approfondimento particolare perché si apre uno scenario di trasporto alternativo che è assai ricco di implicazioni e di opportunità.
Per quanto riguarda la parte conclusiva del nostro studio – i progetti-pilota relativi ad alcune linee ferroviarie particolarmente significative (per tutte la linea Alcantara-Randazzo nella stupenda valle dell'Alcantara) – rimando all'intervento successivo del prof. Senes. Vorrei, invece, soffermarmi brevemente su alcuni punti conclusivi, che emergono dalla ricerca e che vorrei potessero portare a dei risultati concreti.
Io ritengo che, da quanto emerge dalla nostra ricerca, così come da quanto era emerso anche al convegno tenuto nel dicembre del 2000 all'Accademia dei Georgofili di Firenze, ci siano gli elementi per un intervento legislativo che sia finalizzato a garantire l'integrità dei tracciati ferroviari e delle infrastrutture. Sappiamo bene come questa garanzia in realtà non ci sia, e cioè come spesso accada che di una tratta ferroviaria si finisca per perdere, nei fatti, il possesso. Credo che basterebbe una leggina di due o tre articoli per stabilire delle ga-

ranzie da questo punto di vista. Dico questo rivolgendomi in modo particolare ai dirigenti delle Ferrovie qui presenti. Per adesso, il nostro impegno, grazie ovviamente al supporto delle Ferrovie dello Stato, è quello di connettere e coordinare le diverse iniziative, definire e sviluppare alcune procedure e alcuni standard per la realizzazione dei percorsi verdi, e diffondere questa idea attraverso i mezzi di comunicazione e i convegno, come quello di oggi. Ma dobbiamo osare di più.

L'integrità delle infrastrutture ferroviarie è un tema decisivo. Sappiamo che l'abbandono non solo può finire con l'aprire contenziosi giudiziari complessi ma provoca problemi di sicurezza, di rischio di incendi, e implica responsabilità civili e penali. E poi vi sono strutture lungo le tratte ferroviarie che sono davvero molto belle e che offrono straordinarie possibilità di recupero. Si pensi quanto si può fare – in Sicilia, in Alto Adige, ma anche in molte altre zone – in termini di recettività alternativa, di piccoli "bed and breakfast", di paesi-albergo, che potrebbero davvero essere motori di uno sviluppo locale sostenibile. Si pensi all'opportunità unica di arricchimento naturalistico e culturale che si avrebbe con il riuso come percorso verde di quel tratto metropolitano della Ferrovia Roma-Viterbo che attraversa la zona di Monte Mario.

Insomma, le speranze, le possibilità sono davvero molte. Ci sono situazioni in cui tratti ferroviari, ancora in esercizio ma oggi non utilizzati, potrebbero tornare ad avere una funzione importante anche se diversa dal passato: incentrata, ora, su un'offerta di turismo di nuovo tipo, in grado di portare sviluppo.

Vorrei concludere il mio intervento con una frase di Daniel Burnham, che è stato uno dei promotori dello sviluppo in altezza degli edifici alla fine dell'800 e ai primi del '900: "Non dobbiamo pensare in piccolo. Facciamo grandi piani. Perché i grandi piani hanno il vantaggio di eccitare la mente degli uomini, mentre quelli piccoli non lo fanno. Hanno il vantaggio di scuotere, di rinvigorire il sangue degli uomini. Dunque, pensiamo in grande, pensiamo a scopi alti. Lavoriamo per questo, ricordando che un'idea nobile e logica, una volta che è stata fatta propria, non morirà mai". E' questo l'auspicio con cui concludo il mio intervento di oggi sulla tematica delle greenways.

IL CENSIMENTO DELLE LINEE FERROVIARIE DISMESSE IN ITALIA

Giulio Senes
Docente alla Facoltà di Agraria dell'Università di Milano e vice-presidente dell'Associazione Italiana Greenways

Mi è stato dato il compito di descrivere in modo dettagliato i risultati della ricerca condotta dall'Università di Milano. In questo primo intervento mi soffermerò sulle prime due parti della ricerca: da un lato, la rassegna di che cosa si sta facendo nel mondo in tema di valorizzazione delle ferrovie dismesse e di greenways e, dall'altro, il censimento delle linee dismesse nel patrimonio ferroviario italiano. Nel pomeriggio riprenderò la parola per riferire di alcuni progetti-pilota che abbiamo esaminato.
In realtà, avevo pensato inizialmente di concentrare questo primo intervento sul censimento delle ferrovie dismesse e del loro possibile utilizzo perché è stato questo, certamente, l'elemento portante della ricerca. Ma penso che sia importante dire che la prima parte del nostro studio non è stata affatto inutile o puramente introduttiva. Mi vorrei perciò soffermare, riprendendo anche alcuni accenni già fatti dal prof. Toccolini. Vedere quanto si è mosso sin qui in altri paesi e imparare, per quanto è possibile, dall'esperienza altrui, è certamente una cosa di buon senso e di molta utilità.
Il "rail to trail", termine anglosassone che in altri paesi ha assunto altre denominazioni, è un concetto che indica il recupero di alcune ferrovie non più utilizzate per farne dei percorsi verdi multifunzionali, i quali possono servire sia per esigenze di turismo e di svago sia per facilitare gli spostamenti nell'ambito della vita di tutti i giorni.
I problemi che tutti quelli che si occupano di questa tematica a livello internazionale devono affrontare relativamente alla conversione di vecchie ferrovie in percorsi verdi sono legati, schematicamente, ai seguenti punti: l'acquisizione del sedime, il reperimento dei finanziamenti, l'individuazione delle diverse tipologie costruttive, la manutenzione e la sicurezza.
Vorrei affrontare qui uno di questi problemi: quello dell'acquisizione dei sedimi. Mi sembra utile farlo perché abbiamo visto nella nostra indagine che in ogni paese esaminato vi sono soluzioni interessanti a questo problema che è opportuno tenere in considerazione. In linea generale si può dire che l'acquisizione del sedime, cioè di un dato percorso, può avvenire attraverso l'acquisizione della proprietà oppure attraverso l'acquisizione del diritto, normato in modo differente secondo i paesi, ad utilizzare temporaneamente quel percorso.
Orientativamente si possono evidenziare due filosofie. Nel mondo anglosassone – quindi negli Stati uniti e in Gran Bretagna, ma anche in Australia e Nuova Zelanda – la costruzione di una linea ferroviaria veniva fatta, normalmente, ricorrendo all'espropriazione forzata oppure, in misura pressoché paritaria, ricorrendo all'utilizzo di una sorta di servitù di passaggio sui terreni dei

proprietari. In questo caso, una volta che l'esercizio ferroviario viene abbandonato, la proprietà del sedime o passa alla Compagnia ferroviaria oppure ritorna nella piena disponibilità dei proprietari originari (la servitù scade perché viene a scadere il servizio). In Europa e in Sud America, invece, generalmente, l'approccio è stato diverso. Il controllo dello Stato, anche sul piano dell'intervento finanziario per l'acquisto dei sedimi, è stato molto maggiore e ha portato, per lo più, all'acquisto della proprietà e alla espropriazione.
Che cosa accade poi quando si vuole procedere ad interventi di "rail to trail"? Se guardiamo all'Italia, dobbiamo dire che in questi ultimi anni abbiamo assistito a realizzazioni piuttosto sporadiche, lasciate molto spesso all'iniziativa di alcuni enti locali, quelli più lungimiranti, senza che vi sia stata una strategia univoca, un quadro d'insieme.
In altri paesi, invece, una strategia c'è stata. Abbiamo osservato delle esperienze che dimostrano come possa esservi una visione strategica anche nel recupero dei sedimi. Non mi soffermo sull'esperienza spagnola di cui ci parlerà nel pomeriggio la dottoressa Aycart. Mi soffermo, invece, sull'esperienza statunitense e su quella belga.
Abbiamo sentito da Toccolini qual'era l'estensione della rete ferroviaria americana e quale era il ritmo di abbandono delle ferrovie. Era un fenomeno talmente rilevante che già negli anni '60 il Senato degli Stati Uniti si pose la questione. Il ritmo di abbandono era talmente elevato che qualcuno cominciò a pensare che nel giro dei successivi 40-50 anni sarebbe cambiato il sistema di trasporto, sarebbero cambiate le esigenze della collettività. E ci si sarebbe trovati senza avere più a disposizione questi "grandi corridoi" costituiti dalle linee ferroviarie; questo avrebbe comportato costi enormi nel caso in cui si fosse manifestata l'esigenza di riappropriarsi di quei corridoi.
Pertanto, fin dagli anni '60, negli Stati Uniti, ci sono stati esempi di "rail to trail". Ma l'enorme sviluppo di questo tipo di movimento c'è stato quando, nel 1983, fu approvata una norma che emendava la legge federale in vigore, permettendo quello che viene chiamato il "railbanking", cioè una procedura volontaria che consente di salvaguardare i corridoi ferroviari. Questa norma è nata proprio per rispondere alle esigenze di tutela dei corridoi ferroviari da parte delle compagnie ferroviarie.
Cosa succedeva, infatti, negli Stati Uniti? Come abbiamo detto, negli Stati Uniti, per più della metà delle linee ferroviarie – e comunque il discorso vale anche per una stessa linea ferroviaria – la proprietà era frammentata. In una linea ferroviaria si avevano dei tratti di proprietà della compagnia ferroviaria e degli altri tratti di proprietà privata, acquisiti con il sistema delle servitù di passaggio. Nel momento in cui la ferrovia veniva dismessa, automaticamente quella servitù perdeva la sua ragion d'essere poiché veniva a cadere la funzione di pubblica autorità legata al trasporto ferroviario.
Con la nuova norma del 1983 si è sancito, a livello federale, che, se esiste una possibilità di recuperare in altro modo il corridoio ferroviario, e quindi attra-

verso la costruzione di percorsi verdi, non si ha la perdita della pubblica utilità, non si ha la perdita della funzione di trasporto. Dunque, il corridoio ferroviario resta valido dal punto del trasporto e la servitù di passaggio non decade. L'accordo che viene stipulato è di tipo volontario. Riguarda la Compagnia ferroviaria e un ente locale, una provincia, una contea. Consente alla Compagnia ferroviaria di attribuire i costi di gestione legati a quel patrimonio immobiliare ad un ente pubblico o a una associazione privata; come pure la responsabilità per gli incidenti alle persone. La Compagnia, però, o rimane anche proprietaria del sedime o comunque ha la possibilità in qualsiasi momento di richiedere indietro il sedime per poterci riattivare il servizio ferroviario. E' evidente che in questo modo la Compagnia ferroviaria può mantenere l'integrità del corridoio ferroviario e, dunque, la proprietà non viene smembrata. Questi sono alcuni dei vantaggi del "railbanking". Ci sono stati di recente tre casi in cui un corridoio che era stato in "railbanking", quindi in gestione per scopi tipo greenways, è ritornato alla sua funzione ferroviaria perché erano mutate le condizioni economiche in quelle aree. Questo dimostra proprio come il "railbanking" possa funzionare e possa salvaguardare questo patrimonio.
Sull'esperienza spagnola, ripeto, non mi soffermo. Mi piace solo osservare che essa è sorta all'interno della Compagnia ferroviaria e che si iniziato con un censimento, perché davvero capire la situazione è il primo passo per poter poi intervenire.
Il caso del Belgio presenta un certo interesse: alla fine della seconda guerra mondiale il Belgio aveva la rete ferroviaria più densa del mondo. 5.000 chilometri di linea a scartamento normale e 5.000 chilometri di linea tramviaria. E' cominciato proprio in quegli anni il fenomeno della graduale dismissione. I primi progetti di recupero di queste linee come greenways risalgono agli anni '70. Non è stata una scelta nazionale perché la realtà belga presenta due governi regionali molto autonomi, le Fiandre e la Vallonia. Ciascuno ha operato a suo modo. L'azione nelle Fiandre fu più decisa e a metà degli anni '90 vi erano già 250 chilometri di strade ferrate recuperate e trasformate in quelli che lì chiamano "chemins du rail". In Vallonia fu fatto, nel 1987, un primo inventario e ci si rese conto che le linee tranviarie erano troppo frammentate e, dunque, non si potevano utilizzare, mentre quelle dismesse dalla Compagnia ferroviaria nazionale, che erano circa 1.000 chilometri nella regione, potevano rappresentare l'ossatura di una rete di greenways da completare con altri tipi di percorsi, come le alzaie, le pista ciclabili, etc. Nacque, così, un progetto chiamato RaveL (Reseau Autonome de Voies Lentes) che è appunto una rete autonoma di vie verdi. La cosa interessante è che è stato siglato un accordo tra la Regione Vallonia e la Compagnia ferroviaria nazionale in cui si prevede una concessione delle linee dismesse alla Vallonia per 99 anni. La rete verde è composta, ad oggi, di circa 900 chilometri, di cui 200 sono su linee ferroviarie dismesse.
Prima di passare al censimento fatto in Italia, vorrei fare solo un accenno alla particolare tipologia di greenways che è il "rail with trail" perché è un feno-

meno in grande espansione nonostante fino a qualche tempo fa molti operatori e amministratori fossero scettici. C'era l'impressione che percorsi verdi posti accanto a linee ferroviarie in servizio costituissero una fonte di pericolo. In realtà, le indagini fatte su una cinquantina di questi percorsi dimostra come il rischio sia esattamente uguale a quello che vi è nei percorsi in cui non passa il treno. E' chiaro che bisogna avere certi accorgimenti, però questo tipo di soluzione rappresenta una grande possibilità per incrementare l'accessibilità a determinati territori sfruttando proprio i corridoi ferroviari e le porzioni di territorio ad essi attigue.
Vengo, dunque, alla seconda parte della nostra indagine. Si articolava in due fasi. La prima fase era l'indagine generale sulle ferrovie dismesse o sottoutilizzate in territorio italiano. E' un'indagine che è servita molto perché al momento in cui siamo partiti, tre anni fa, non si aveva ancora neppure l'ordine di grandezza di quello che era effettivamente il patrimonio in gioco. Le informazioni erano davvero molto frammentate. Abbiamo preso in considerazione anche le linee sottoutilizzate perché le FS ritenevano che, nel lungo periodo, anche quel tipo di linee ferroviarie potesse rappresentare una risorsa per lo sviluppo delle greenways.
Come ha detto il prof. Toccolini, l'indagine è stata svolta con l'obiettivo di creare una banca dati, strutturata tramite il sistema GIS. Il risultato a cui siamo pervenuti e che ora spiegherò deve, però, rappresentare il punto di partenza per un'ulteriore azione di confronto; confronto su tutta una serie di dati che sono in possesso di ferrovie dello Stato e diffusi nelle varie realtà territoriali e sui quali è assolutamente necessario potersi confrontare per avere un riscontro più oggettivo e attendibile della situazione.
Ci siamo mossi, per questa prima fase importante dell'indagine, cioè il censimento delle linee, su una premessa: l'opportunità di fare un confronto tra la situazione attuale dell'utilizzo delle linee e quella che era l'estensione della rete ferroviaria nel suo periodo di massimo sviluppo. Pertanto ci si è riferito, come pietra di paragone, alla cartografia del 1936 del Touring Club Italiano.
Vi assicuro che è stato estremamente complesso e difficile il riuscire a capire che cosa era avvenuto nel corso degli anni. Abbiamo preso in esame una quantità enorme di fonti diverse, e non sempre le informazioni che arrivavano da queste diverse fonti erano congruenti. Dopo questo lungo lavoro è stato digitalizzato il tracciato delle ferrovie dismesse su una carta 1 a 200.000. Poi è stata costruita una banca dati alfanumerica e sono state realizzate le diverse mappe tematiche.
Nella banca dati ogni linea ha il suo identificativo, il nome, il decreto di soppressione (ma non sempre il decreto di soppressione lo si è trovato…), e poi ancora il tipo di linea, la lunghezza, se era in esercizio o no, il tipo di soppressione (se tutta la linea o se solo il servizio viaggiatori o quello merci), etc.
E' emerso un quadro generale che parla di circa 2.000 chilometri di linea ferroviaria non più in esercizio, di proprietà FS, e altri 3.000 chilometri in con-

cessione. E poi circa 2.700 chilometri di linee in esercizio, ma poco o nulla utilizzate. Va detto, a proposito della distinzione tra linea non in esercizio e linea non utilizzata, che la soppressione del servizio è un fenomeno in continua evoluzione, che andrebbe quindi monitorato costantemente. La banca dati dovrebbe venire aggiornata periodicamente con tutte le informazioni che di volta in volta arrivano.
E' chiaro che questa quantificazione ha dei limiti. Il limite principale è che si è trattato del primo grande studio di questo tipo a carattere nazionale, con l'obiettivo di offrire un quadro generale, e quindi non sono stati presi in considerazione – per la difficoltà di reperire le informazioni necessarie – i tratti abbandonati all'interno delle città; come pure non sono state prese in considerazione (tranne alcuni casi) le cosiddette varianti di tracciato. In realtà, per quanto riguarda le città, molto spesso il sedime della linea abbandonata non può essere più utilizzato perché è stato convertito in viabilità urbana.
Per quanto riguarda le varianti di tracciato, i tratti di cui abbiamo avuto notizia, sia localmente sia dalle Ferrovie dello Stato, li abbiamo censiti; ma anche qui si tratta di situazioni in continuo divenire e per i quali si dovrebbe tenere costantemente aggiornata la banca dati. Il discorso delle varianti di tracciato è molto interessante perché si ricollega con la questione della normativa che regola la gestione della proprietà del sedime. Quando, infatti, con la variante di tracciato, viene abbandonato un tratto di linea a favore di un altro, si viene ad avere immediatamente un patrimonio disponibile, senza che vi sia bisogno del decreto di soppressione.
Vi è stata una discussione iniziale, con i referenti delle Ferrovie, se il censimento dovesse riguardare soltanto le linee di FS. L'orientamento era in questo senso, ma poi si è deciso di comune accordo di estendere il censimento a tutte le linee. Il problema era che, di molte linee, non era chiaro quale fosse il proprietario, il destino, il referente… Alcune linee erano state date in concessione ma poi erano tornate di proprietà di FS. Ma le informazioni erano molto spesso contraddittorie; e dunque la decisione di mappare tutte le linee, rimandando a un momento successivo il controllo della veridicità della proprietà, ci è parsa la soluzione migliore.
La seconda fase del nostro studio sul patrimonio delle linee dismesse ha riguardato il rapporto tra queste linee e il loro contesto territoriale. Era chiaro, infatti, che la possibilità di utilizzare una linea dismessa come percorso verde dipende da due fattori fondamentali: innanzitutto, le caratteristiche della linea stessa, e quindi come è utilizzata attualmente, quale è il suo stato di conservazione, il regime di proprietà, etc., e, in secondo luogo, il contesto territoriale, cioè le caratteristiche degli ambiti che vengono attraversati. Del contesto sono importanti due caratteristiche. La prima è costituito dalle esigenze della popolazione locale: si tratta di verificare se vi è una domanda potenziale di mobilità di tipo alternativo, cosa che dipende dal raggio di influenza della linea, ovvero da come essa è posizionata rispetto alla presenza nei dintorni di sedi che la po-

polazione ha necessità di a raggiungere. La seconda caratteristica importante del contesto territoriale è la sua offerta di elementi di attrattiva. E' chiaro che una linea che attraversa un paesaggio interessante, ricco di risorse naturali, boscoso o vicino alla costa, e così via, ha un'attrattività maggiore, offre un interesse maggiore rispetto ad una linea che non abbia certe caratteristiche.
Il nostro compito era, dunque, di cercare di elaborare un metodo di analisi utile ad individuare i contesti territoriali attraversati dalle linee dismesse e, in tal modo, poter avere un quadro globale dei diversi tipi di possibile valorizzazione del patrimonio ferroviario dismesso. E, in modo particolare, i possibili sviluppi nel senso delle greenways. Quando parliamo di greenways dobbiamo pensare, come si diceva prima, a sistemi di mobilità non motorizzata capaci di connettere le popolazioni con le risorse del territorio – i parchi e il verde piuttosto che le risorse storico-culturali o quelle ricreative – e con i "centri di vita" costituiti dagli insediamenti sia residenziali sia di vacanza o anche di lavoro, in aree urbane come in aree rurali.
Per questo compito avevamo due vincoli. Da un lato, bisognava ottenere una visione d'insieme, a livello nazionale, e quindi non era possibile, visti i tempi limitati e le stesse risorse finanziarie limitate, poter fare un'indagine linea per linea. E, dall'altro, dovevamo, appunto, produrre questo quadro generale in tempi brevi; e perciò avevamo bisogno di informazioni relative all'intero territorio nazionale, facilmente reperibili e con costi ragionevoli, che fossero georeferenziabili e dunque riportabili poi sulla cartografia.
Il metodo prescelto ha previsto diverse fasi: prima l'individuazione degli elementi d'interesse, poi l'individuazione delle fonti informative, e infine la costruzione della mappatura con il sistema GIS (Geographic Information System). Gli elementi di interesse del contesto territoriale che abbiamo individuato, dopo un ampio confronto anche con i referenti di FS, sono i seguenti: l'altimetria, distinguendo territori di pianura e di montagna, la densità abitativa, l'attrattività turistica (usando come fonte il Touring Club e classificando le mete turistiche come grandemente interessanti, o molto , o interessanti), le aree protette (suddivise in parchi nazionali, parchi regionali e riserve naturali), e i "corpi idrici", termine tecnico che indica zone costiere marine, zone lacustri o territori solcati da fiumi (classificati in ordine di importanza).
Per rapportare le linee ferroviarie dismesse o sottoutilizzate (che abbiamo digitalizzzato, come del resto abbiamo fatti per tutte le linee ferroviarie, anche quelle in esercizio) con il loro contesto territoriale, abbiamo introdotto il concetto di "raggio di influenza", un criterio, cioè, che ci consentisse di capire quanto ciascuno degli elementi di interesse presi in esame in un dato contesto territoriale potesse avere peso nella decisione dell'utente di scegliere un determinato percorso e, appunto, di percorrerlo. Abbiamo, perciò, distinto, da una parte, gli elementi di interesse del contesto, cioè quei fattori che possono far sì che un dato territorio sia considerato come una "meta" (interesse turistico, parchi, zone di mare, di lago o di fiume), e, dall'altra, gli elementi che ci aiutano,

anche se indirettamente, a capire la potenziale domanda di fruizione di quelle "mete", e cioè l'altimetria e la densità abitativa del contesto.
L'unità di misura dei raggi di influenza è stata individuata in base al tempo di percorrenza che un utente potenziale, a piedi o in bicicletta, sarebbe stato disposto ad affrontare per raggiungere le località di interesse. Abbiamo utilizzato parametri temporali diversi per misurare i raggi di influenza a seconda dei diversi elementi di interesse considerati (località turistiche oppure zone d'acqua); ma non abbiamo definito il raggio di influenza per le aree protette dal momento che l'area protetta è per lo più un'entità molto vasta, che racchiude al suo interno situazioni molto variegate.

A questo punto, utilizzando il GIS, la mappa delle ferrovie dismesse o sottoutilizzate è stata trasformata in un'altra mappa dove compaiono tutti i raggi di influenza dei vari elementi di interesse. In pratica si è operata una sovrapposizione delle mappa delle linee dismesse con la mappa degli elementi di interesse del contesto territoriale di ciascuna linea e con il raggio di influenza misurato per ciascun elemento di interesse. In questo modo, è stato possibile classificare le varie linee ferroviarie in funzione dei parametri prescelti. Ecco, dunque, che possiamo evidenziare le ferrovie di interesse turistico, che sono circa il 23% del totale. Poi le ferrovie prossime alle zone d'acqua interne e ai fiumi, che sono circa il 26%. Con percentuali inferiori sono poi classificate le ferrovie prossime alle coste marine e quelle all'interno di aree protette.
Naturalmente una stessa linea dismessa, che può raggiungere anche più di 100 chilometri, presenta tratti differenziati, caratterizzati da diversi elementi di interesse. Come pure ci sono tratti di linea che presentano tutte e quattro le caratterizzazioni prescelte.
Il nostro lavoro ha prodotto un'ampia serie di mappe, ciascuna delle quali ha una sua banca dati dalla quale possono essere tratte tutte le informazioni utili. Complessivamente abbiamo riscontrato circa 3.850 chilometri di linee dismesse o sottoutilizzate che si trovano in zone di interesse. Di queste circa 2.400 chilometri sono di proprietà FS. La linee di proprietà FS che presentano un certo grado di interesse raggiungono il 50% del totale. Si arriva al 53% se si considerano anche le linee che attraversano gli ambiti urbani. Se prendiamo in considerazione soltanto i tratti dismessi, che si trovano in zone interessanti, arriviamo circa a 1.000 chilometri.
Questi, dunque, i principali risultati tratti dall'indagine. E' stato un lavoro irto di ostacoli, come ha riconosciuto lo stesso ing. Soprano in apertura. Ed è stato solo l'inizio di un lavoro. Ora andrebbe completato con alcuni passi successivi. Il primo di questi passi è il censimento dei tratti abbandonati che si trovano in ambito urbano. E' un compito difficile, come dicevo, perché si tratta di recuperare una memoria storica, che spesso appare smarrita. Ma è anche un compito interessante perché nelle città vi una forte domanda di mobilità dolce, sicura, al di fuori del traffico. Per città intendiamo dire non solo i grandi ambiti metro-

politani, ma anche i piccoli centri. Prendiamo la linea ferroviaria Poggibonsi-Colle Val d'Elsa; all'interno di questi due nuclei urbani ci sono tratti di ferrovia dismessa che potrebbero essere validamente utilizzati per altri tipi di mobilità, contribuendo alla formazione di una rete locale di mobilità alternativa che consenta spostamenti da casa a scuola, da casa all'ufficio postale, e così via.
Un secondo passo è il censimento delle varianti di tracciato, attraverso la verifica puntuale di tutte le informazioni in possesso delle Ferrovie dello Stato.
Terzo passo: il rilevo dello stato reale del sedime. Perché un conto è dire che una linea è dismessa e un conto è andare fisicamente sul territorio – come noi abbiamo fatto in quattro casi di studio -, percorrerla metro per metro, e capire realmente che cosa c'è, che cosa è successo. La nostra esperienza ci dice che questa indagine assai di rado si può fare con metodi indiretti, o comunque senza recarsi sul posto. Certo, c'è la fotografia aerea, ci sono altre tecniche; c'è l'informazione che arriva da gente appassionata. Però, in realtà, se si vuole avere il quadro obiettivo della situazione bisogna andare sul posto e percorrere la linea in questione. Questo richiede tempo e richiede denaro. Ma, lo ripeto, vale la pena di farlo. Si potrebbe, naturalmente, cominciare con un'indagine mirata, che serva a mettere in luce le situazioni che sono di maggiore interesse per FS o per gli enti locali. E dunque finalizzando bene l'uso delle risorse finanziarie.
Concludo segnalando un progetto europeo finanziato e realizzato, nella sua prima parte, nel 2001. Il progetto dimostra l'interessa che anche l'Unione Europea ha per l'esperienza delle greenways. Il progetto, chiamato "Rever Nord" (Rete Verde Nord, ha riguardato l'area metropolitana del Nord-Ovest d'Europa ed è stato coordinato dall'Associazione Europea di Greenways, sorta nel 1998, di cui l'Associazione italiana fa parte. E' stato il primo passo per costruire la rete verde europea. La prosecuzione di quel progetto è il "Rever Med" (il cui costo è di 2 milioni e mezzo di euro). Con esso si sta realizzando un'autentica Rete Verde per l'area mediterranea occidentale, che interessa il Portogallo, la Spagna, la Francia e l'Italia. Questa Rete verde sarà riservata a utenti non motorizzati e sarà costituita principalmente dalle greenways, basate sul recupero del patrimonio ferroviario dismesso presente in questi quattro paesi. Per assicurare la continuità dei percorsi tale rete sarà costituita anche, in misura minore, da strade a scarso traffico. La creazione di questa rete offrirà sia itinerari continui di lunga distanza sia soprattutto itinerari in ambito locale, utilizzabili per gli spostamenti quotidiani e per la ricreazione vicino a casa.
I partners di "Rever Med" sono ben 30, appartenenti a tutti e quattro i paesi coinvolti. Del progetto, anche se solo come osservatore, fa parte anche FS. I partners di questo progetto, infatti, hanno considerato l'importanza di poter avere come interlocutore le Ferrovie dello Stato italiano vista l'importanza che anche in altri paesi ha avuto, per la costruzione di questa rete, il patrimonio ferroviario.

LE ESPERIENZE INTERNAZIONALI DEL SISTEMA DI GREENWAYS

Il progetto spagnolo per le Vias Verdes[1]

di Carmen Aycart
Direttrice del Dipartimento Vias Verdes della Fundaciòn de los Ferrocariles Espanoles

Vorrei in primo luogo ringraziare chi ci ha invitato qui: i rappresentanti delle Ferrovie dello Stato e l'Associazione Italiana Greenways, che sta svolgendo un ottimo lavoro nell'ambito della promozione dello sviluppo delle Vias Verdes in Italia. Accompagnerò la mia presentazione con illustrazioni, poiché credo che questo rappresenti il modo migliore per spiegare ciò che sta accadendo in Spagna per quanto riguarda il programma delle Vias Verdes.
Per prima cosa voglio spiegare che io lavoro per la "Fondazione delle Ferrovie Spagnole" che è un'istituzione non a scopo di lucro, dove sono rappresentate tutte le compagnie ferroviarie spagnole, prima tra tutte la RENFE, che detiene le linee spagnole di lunga percorrenza (differenti da quelle europee), nonché le linee ferroviarie regionali, le compagnie metropolitane, le imprese costruttrici delle infrastrutture ferroviarie e di materiali ferroviari, etc.
Tra i molteplici obiettivi della Fondazione, oltre quello di promuovere lo sviluppo e la ricerca nell'ambito ferroviario, c'è quello di coordinare e promuovere il progetto spagnolo delle Vias Verdes. Questo progetto nacque dieci anni fa, nel 1993, con l'obiettivo primario di ristrutturare i tracciati ferroviari non utilizzati e adattarli ai nuovi usi richiesti dalla società, come la pratica del cicloturismo o delle passeggiate a piedi.
Analizziamo ora i diversi aspetti di questo programma.
In un primo momento, nel 1993, l'Inventario delle Linee Ferroviarie non utilizzate ci permise di scoprire l'esistenza di 7.600 chilometri di linee abbandonate, oltre a circa un migliaio di stazioni e di ponti assai belli in disuso e circa cinquecento gallerie.
In questo stesso anno, organizzammo un primo seminario internazionale per avere informazioni riguardo alle ferrovie in disuso negli altri paesi europei. E' così nacque l'idea del progetto delle Vias Verdes, che essenzialmente è il frutto della collaborazione tra diverse istituzioni, delle quali la più importante è l'odierno Ministero per l'Ambiente (nel 1993 questo Ministero era unito al Ministero per i Trasporti; oggi invece in Spagna sono due ministeri differenti) che costituisce il maggior finanziatore per il compimento dei lavori delle Vias Verdes sui vecchi tracciati ferroviari. La RENFE e la FEVE, che l'altra compagnia ferroviaria nazionale pubblica (ma a breve percorrenza), forniscono le infra-

[1] L'intervento è stato svolto in lingua spagnola. Pubblichiamo di seguito anche la traduzione del testo scritto presentato al Convegno.

strutture necessarie allo sviluppo delle Vias Verdes, di solito attraverso accordi sulla cessione d'uso per le attività dei Comuni. Di fatto la FEVE vende il patrimonio in disuso e la RENFE lo affitta.
La Fondazione Ferroviaria Spagnola, che è la struttura coordinatrice, promotrice e fautrice di tutte queste iniziative, elabora i piani di fattibilità. Verifica le condizioni di viabilità, valutando, caso per caso, se realmente un tracciato ferroviario può essere trasformato in una via verde. Si occupa, inoltre, di una serie di altre attività, come ad esempio l'esecuzione di opere edili.
Certamente, nel progetto delle Vias Verdes la partecipazione dei governi regionali, dei governi provinciali, dei comuni, nonché del settore sociale, è stata fondamentale. E' il servizio sociale pubblico, infatti, che promuove l'uso della bicicletta, l'accessibilità all'ambiente naturale e culturale dei nuclei urbani e si adopera affinché aree territoriali non più utilizzate e divenute marginali siano recuperate e riutilizzate per nuove finalità.
Dicevo dei 7.600 chilometri di ferrovie non utilizzate inventariati in Spagna. Attualmente ci sono già 46 Vias Verdes operative. Per 4 linee vi sono i lavori in corso, e per altre15 il progetto è già pronto e in un futuro prossimo potrebbero essere trasformate in Vias Verdes.
Le Vias Verdes sono uno strumento ideale per promuovere la mobilità sostenibile nel nostro territorio, il trasporto ecologico, il turismo attivo, lo sport e varie attività all'aria aperta, la salvaguardia del patrimonio ferroviario abbandonato, l'accesso della popolazione alla natura, l'attività di educazione ambientale etc. Si può veramente parlare di mobilità sostenibile perché non si tratta solo di percorsi ricreativi o culturali. Come già le linee ferroviarie, così anche le Vias Verdes mettono in comunicazione gruppi di popolazione anche con luoghi di produzione. E', infatti, anche questa la funzione delle piste ciclabili costruite vicino o intorno ai nuclei urbani, utilizzando le infrastrutture fornite dalle Vias Verdes. Inoltre, noi ci adoperiamo affinché all'interno del nucleo urbano vengano costruite piste ciclabili collegate alle Vias Verdes.
Molto importante è il tema dell'accessibilità universale. Il 30% della popolazione, in un modo o nell'altro, momentaneamente o permanentemente, ha una capacità di mobilità che è ridotta. E' così per i bambini, gli anziani, le donne in stato di gravidanza, le persone con problemi fisici e, logicamente, tutte le persone con capacità ridotta in modo permanente. Le Vias Verdes sono realmente accessibili all'intera popolazione, da quando si nasce a quando si è adulti o anziani. Promuovono, per tutti, una vita sana, poiché consentono anche alle persone poco allenate di fare esercizio fisico all'aria aperta. Promuovono l'integrazione di tutti i settori della società senza distinzione di età, di capacità fisiche e persino di risorse economiche: è una risorsa gratuita, accessibile a tutta la società. Grazie a progetti mirati, le Vias Verdes possono potenziare il multiuso, cioè far sì che persone in bicicletta, a piedi, con i pattini o su sedie a rotelle siano in grado muoversi simultaneamente.
Inoltre, il progetto delle Vias Verdes pone l'accento sulla questione sicurezza.

Le Vias Verdes devono essere proibite al traffico motorizzato, tranne in casi molto particolari; per esempio, quando è necessario che un veicolo vi transiti per poter raggiungere la propria abitazione. Non è raro, poi, che, in seguito a molti anni di abbandono, si siano venuti a creare, lungo una ferrovia, tratti in cui l'uso di veicoli a motore sia necessario. Diventa, quindi, essenziale l'installazione della segnaletica stradale lungo le intersezioni; e, laddove sia possibile, è importante cercare di rievocare immagini ferroviarie, attraverso l'uso di traversine o il recupero di altri elementi ferroviari. Inoltre, laddove la via verde attraversi una strada ad alta percorrenza di veicoli a motore, una strada realmente pericolosa, è necessaria la creazione di passerelle o di sottopassaggi che consentano di preservare la sicurezza degli utenti.
Altro aspetto positivo. Le Vias Verdes rappresentano una possibilità per riabilitare il patrimonio ferroviario abbandonato e che, però, non può essere lasciato a se stesso.
Interagiscono con l'ambiente rispettandolo. Essendo infrastrutture già esistenti, non danneggiano spazi protetti o spazi ad alto valore ecologico; al contrario arricchiscono l'ambiente naturale, costituendo uno strumento perfetto per le attività di educazione ambientale.
Sono uno strumento per il potenziamento del trasporto pubblico, e soprattutto quello ferroviario. In molti casi le Vias Verdes costituiscono, di fatto, una diramazione dei tronchi ferroviari principali ancora in uso, così che spesso si può accedere alle Vias Verdes direttamente dalle stazioni ferroviarie.
Anche in Spagna esiste il caso di una ferrovia mineraria, lunga 200 chilometri, che corre parallela ad una linea attiva della RENFE. Attraverso la ferrovia in servizio, si ha un accesso facile alla ferrovia mineraria, che oggi è diventata una via verde.
Per noi le Vias Verdes rappresentano progetti integrali di sviluppo. Noi lavoriamo su livelli differenti, ma complementari e coincidenti nel tempo. Questi tre livelli - infrastruttura, servizi e informazione - sono imprescindibili.
Per quanto riguarda l'infrastruttura, i processi fondamentali sono quelli che riguardano la riorganizzazione dei tracciati abbandonati, delle superfici, dell'illuminazione all'interno delle gallerie, il rimboschimento dei terreni e la costruzione di ringhiere nei punti più pericolosi. In questo campo i fondi, 50 milioni di euro, sono stati stanziati principalmente dal Ministero per l'Ambiente, ma anche dall'Amministrazione Pubblica Locale e Regionale.
E' sempre più frequente che gli stessi Governi Regionali o Locali decidano di investire sulle Vias Verdes perché ritenute redditizie dal punto di vista dei servizi sociali. Esistono vari progetti per ristrutturare vecchie stazioni ferroviarie e adibirle a nuovi usi. Esiste un progetto, in Spagna, che permette ai giovani disoccupati di apprendere una professione grazie alla ristrutturazione di edifici in disuso: tra questi edifici sono comprese le stazioni ferroviarie. Si tratta di giovani del luogo che, lavorando per circa due anni alla ristrutturazione di questi stabili, hanno la possibilità di apprendere un lavoro.

Ci sono tanti esempi di usi sociali delle vecchie stazioni abbandonate. C'è una stazione in cui ogni stanza prende il nome da altre stazioni ferroviarie esistenti e le pareti raffigurano alcune peculiarità delle zone circostanti. Ci sono stazioni adibite a ristoranti, a strutture ecoturistiche, a musei dedicati all'ingegneria ferroviaria o all'etnografia, o alla fauna e alla flora se sono situati nelle vicinanze di un parco naturale. Tutto ciò consente la realizzazione di una serie di servizi, quali l'affitto e la riparazione di biciclette, l'erogazione di informazioni ambientali o turistiche etc. ma non viene mai perso di vista l'aspetto ferroviario. Come ho già detto, riutilizzare tutti gli elementi ferroviari è molto importante.
Il terzo livello di intervento è costituito dall'informazione. Per informazione intendiamo sia quella che si trova lungo le Vias Verdes, utile per i visitatori che si trovano a fare quel percorso, sia quella indirizzata al pubblico che invece si vuole attirare all'uso delle vie verdi.
In Spagna, come sta accadendo in Portogallo e in Messico, e come credo sarà anche per l'Italia, si considera che sia un grande vantaggio quello di avere un'immagine unica, un logo, un marchio che racchiude tutti i provvedimenti relativi ai vecchi tracciati ferroviari e alle stazioni. Il nostro logo "Las Vias Verdes" è stato registrato ed è ormai consolidato nel nostro paese. Chi già conosce questa infrastruttura sa perfettamente che questo è un marchio di qualità del prodotto; è il simbolo di un prodotto ritenuto sicuro. E il prodotto in questione non è altro che una ferrovia adibita oggi a via verde. Questo per noi è stato fondamentale. Ci ha consentito di fare molte promozioni. Ad esempio la Guida alle Vias Verdes, dove vengono descritti 1.800 chilometri di percorsi nati da antichi tracciati ferroviari, di cui 1.200 sono stati riutilizzati. 600 chilometri, già in funzione, ci hanno dato la possibilità di far qualificare le Vias Verdes come prodotto ben differenziato e ben individuabile nel piano della viabilità generale del ministero spagnolo dei Trasporti.
La Spagna è il primo paese dove le vie verdi vengono incluse nel piano della viabilità generale come vie di comunicazione non motorizzate. Questo ci permette di divulgare informazioni anche attraverso opuscoli e di apparire continuamente sui mezzi di comunicazione, anche sulla stampa specializzata. Una delle attività svolte negli ultimi anni è stata "Il Tour Magico attraverso le Vie Verdi Spagnole". A questo proposito è qui presente, e spero soddisfatta della sua esperienza, una giornalista italiana che è appena tornata dall'ultimo Tour Magico, che rappresenta per noi un'opportunità per far conoscere ai giornalisti e ai tour operator nazionali le Vias Verdes del paese, seguendo un percorso organizzato. Siamo anche presenti alle fiere del turismo e dell'ambiente e, tra le altre attività più emblematiche, c'è la celebrazione della "Giornata Nazionale delle Vie Verdi", la seconda domenica del mese di Maggio, che è un'ottima opportunità per coinvolgere i politici e quanti decidono del futuro delle Vias Verdes.
A questo proposito, in Spagna esiste un gruppo di ciclisti parlamentari, 50 tra deputati e senatori, che abbiamo invitato a percorrere anche le Vias Verdes;

ed è forse proprio perché hanno conosciuto questa realtà che poi hanno approvato una mozione al Senato Spagnolo che sollecita il Governo affinché si impegni concretamente nell'attivazione del programma delle Vias Verdes a livello nazionale. Abbiamo anche un sito web che vi invito a visitare ed è molto facile da ricordare: www.viasverdes.com
che registra 8.000 visitatori a settimana. Abbiamo anche "Info Vias Verdes", un bollettino elettronico che viene distribuito ogni mese via e-mail. In queste pagine web si trovano le informazioni fondamentali sulle Vias Verdes già esistenti, nonché informazioni più dettagliate che prendono il nome di "visita virtuale", dove si trovano descrizioni puntuali, mappe e il profilo altimetrico (utile se si desidera passeggiare a piedi o in bicicletta, dal momento che si tratta di percorsi ferroviari dove i dislivelli possono essere frequenti), dati di interesse ecoturistici sulla zona etc.
Motivo di orgoglio per il Programma spagnolo è stato ricevere nel 2000 un riconoscimento da parte delle Nazioni Unite, che anche se indirettamente riguarda le Vias Verdes di tutti quei paesi che stanno scommettendo su questa risorsa. Il riconoscimento consiste nel Premio Internacional de Buenas Prácticas del Programma Habitat. Il premio delle Nazioni Unite riconosce che questo programma ha un ruolo di promozione del miglioramento della qualità della vita dei cittadini. Per dare un'idea dell'importanza di questo riconoscimento si può ricordare che, nell'ultimo periodo, hanno ricevuto il premio anche progetti di grande rilevanza sociale come il la sperimentazione del microcredito in Pakistan o come la costruzione di abitazioni per persone a basso reddito in un paese africano. Anche nei paesi sviluppati tali progetti riscuotono un grande interesse e riescono ad incidere sul miglioramento della qualità della vita dei cittadini.
È inoltre importante menzionare un altro premio che ricevemmo lo scorso anno nell'ambito della seconda fiera mondiale del settore turistico in ordine di importanza. E' un'ulteriore conferma che oggi il settore turistico sta scommettendo anche su un turismo alternativo: rurale, ecologico, attivo, basato non soltanto sulle spiagge e sul sole, ma anche su attività riguardanti l'accostamento della natura. Si tratta, in effetti, di una nuova fonte di entrate per i paesi che puntano sul turismo moderno.
Non possiamo di certo tralasciare il sostegno della Commissione Europea. Credo, anzi, che si possa parlare di una "lobby" europea delle Vias Verdes. Sia la Direzione Generale dei Trasporti che la Direzione Generale dell'Ambiente, nell'ambito della Unione Europea, stanno sostenendo lo sviluppo delle associazioni europee per le Vias Verdes nelle quali si sta ormai lavorando congiuntamente. Si sta dando vita ad attività come, ad esempio, la "Giornata Europea delle Vias Verdes", all'interno della "Settimana Europea della Mobilità", o l'istituzione del "Premio Europeo per le Vias Verdes" che è consegnato dallo stesso Commissario europeo dell'Ambiente.
Sempre nell'ambito internazionale, è molto interessante l'esperienza con i paesi

dell'America Latina, fatta con un primo seminario tenutosi in Bolivia lo scorso anno, organizzato dalle Nazioni Unite e dal Governo Spagnolo e con la stretta collaborazione di molti paesi.
Molto importante è anche il progetto REVER-MED che intende collegare le Vias Verdes di Portogallo, Spagna, Italia e Francia tramite infrastrutture non motorizzate ai fini della costruzione di una "Rete Verde".
Ci tengo, infine, a fare qui un accenno alla volontà della RENFE, la Rete ferroviaria nazionale spagnola, di creare un gruppo di lavoro operativo sulle Vias Verdes, che metta insieme le ferrovie italiane, portoghesi, francesi ed anche di altri paesi. E con questo concludo, invitandovi a lavorare a fondo per le Vias Verdes, affinché abbiano realmente un riscontro economico e sociale. Per la Spagna – ve lo assicuro - ha rappresentato una scelta vantaggiosa.

IL PROGRAMMA SPAGNOLO DI VIE VERDI

Relazione scritta di Carmen Aycart[2]

Le Vie Verdi, un idea di futuro

La ferrovia è un gran mezzo di trasporto per il presente ed il futuro, che ha dietro di sé un ricco passato. Per decenni ha potenziato lo sviluppo economico delle regioni spagnole, condizionandone l'organizzazione territoriale e i dinamismi di crescita economica. È servita per avvicinare le città tra di loro e facilitare la mobilità dei loro abitanti, rendere accessibili le zone rurali e trasportare le merci.... Ha dato il suo contributo a fare progredire la nostra storia.

Negli ultimi tempi la situazione è cambiata. Le strade, soprattutto, hanno messo fuori gioco, in tanti casi, la "vecchia ferrovia", e numerose linee ferroviarie sono state messe fuori servizio. Molte zone rurali hanno visto decadere le loro attività e appaiono adesso attraversate da vecchi sentieri di ferro, diventati sentieri di terra o di asfalto, relegati ad un progressivo abbandono.

D'altra parte, la nostra società si è evoluta, sviluppando un forte interesse a preservare e migliorare il patrimonio naturale e culturale, accostandovisi in maniera attiva e partecipe. Così si capisce il successo che il cicloturismo sta avendo negli ultimi tempi e le vendite straordinarie di biciclette in Spagna. Il numero di potenziali ciclisti ormai oltrepassa il totale dei proprietari d'automobili.

E' dunque necessario offrire a tutti loro l'opportunità di un uso sicuro e attivo del tempo libero, così come bisogna offrirla a coloro che amano camminare e, in generale, agli affaticati abitanti delle nostre città perché possano godersi il nostro prezioso patrimonio culturale e ambientale.

E' nata, dunque, un'idea che sembra (e, in sostanza, è) molto semplice: riutilizziamo i tratti della ferrovia non più in uso per farne percorsi per viandanti, escursionisti, cicloturisti, pattinatori, ed evitiamo per tutti costoro il pericolo che costituito dal traffico delle automobili. Utilizziamo questi vecchi tracciati della ferrovia, che possono essere ricuperati a basso costo, sono facili da percorrere e sicuri, avvicinano tanta gente agli ambienti naturali, rendono possibile la "mobilità leggera" tra i nostri paesi, una mobilità molto più ecologica, salutare, pulita ed economica, sfuggendo ai veicoli motorizzati. Questi vecchi percorsi permettono, inoltre, ai nostri giovani di partecipare alla riscoperta del territorio e alla gestione di tante attività complementari, che favoriscono lo sviluppo rurale e la creazione di nuove professioni e di nuova occupazione...

Ecco, sono queste le "Vie Verdi".

Il patrimonio ferroviario spagnolo in disuso

Da quella data nella metà del secolo scorso, il 1848, nella quale si apriva al servizio pubblico la nostra prima linea di ferrovia, l'evoluzione della rete ferro-

[2] Traduzione dallo spagnolo del testo scritto consegnato al Convegno da Carmen Aycart.

viaria ha seguito un ritmo ciclico, affrontando ambiziosi programmi di costruzione, non sempre con successo. Alcuni progetti superarono le vicissitudini del momento, ed altri, meno fortunati, soccombettero alla prova; ma il fatto è che, agli esordi del novecento, il nostro paese possedeva una rete ferroviaria di notevole entità, pari a oltre 13.000 km.
I decenni conflittuali della prima metà del secolo, scossi da recessioni economiche e conflitti bellici nazionali ed internazionali, interferirono nel progressivo aumento della rete ferroviaria spagnola, che raggiunse verso il 1950 la sua massima estensione: oltre 18.000 km. Da questa data in poi inizia un lento processo di diminuzione del numero di km di linee ferroviarie in servizio. Nelle decadi degli anni '60 e '70 cresce l'esodo rurale verso le città e verso l'estero, e molte regioni dell'interno vengono abbandonate. I cambiamenti socioeconomici nazionali somigliano sempre di più a quelli dei paesi vicini, sebbene avvengano con evidenti ritardi. Primo tra tutti la motorizzazione del Paese. Si produce una conseguenza quasi inevitabile: la crisi del treno di fronte ai nuovi mezzi di trasporto, in modo particolare l'automobile, ma anche, seppure con minore importanza, l'aereo.
Il risultato di questo fenomeno fu l'arresto di grandi opere d'infrastruttura ferroviaria che erano già state iniziate, e il sorgere di due tendenze che presto si sarebbero affermate nei fatti: la chiusura delle vecchie linee e la gestazione di una nuova ferrovia. La rete ferroviaria attiva soffre di una progressiva riduzione della sua lunghezza totale, molto accentuata specialmente negli anni '80.
Così, agli inizi degli anni '90, il nostro territorio è attraversato da dozzine di linee abbandonate, che costituiscono un patrimonio ferroviario molto prezioso, per la maggior parte di proprietà pubblica, che può essere riutilizzato dalla società per nuovi scopi.
Si tratta di un insieme di linee chiuse al traffico ferroviario per ragioni diverse. Molte di loro erano legate all'attività d'impianti industriali e di miniere che smettono la loro produzione in quegli anni. In altre casi, sono linee di servizio pubblico che, per problemi dovuti alla bassa redditività, perdono la competizione con la mobilità su strada e che, nella maggioranza dei casi, e vengono progressivamente abbandonate: oggi giacciono ormai smantellate, anche se alcune ancora conservano i binari. Ci sono anche dei complessi ferroviari la cui costruzione fu fermata prima della conclusione, ma che conservano una gran parte dei lavori d'ingegneria svolti; si tratta di grandiosi manufatti e magnifiche stazioni che mai videro viaggiatori scendere o salire da un treno sulle loro banchine.

Il primo passo per il programma Vie Verdi: un inventario delle linee ferroviarie fuori uso

Per la pianificazione di un programma di riconversione del patrimonio ferroviario che si trovava fuori uso o sottoutilizzato fu necessario realizzare uno studio preliminare di queste infrastrutture, così come di tutti gli elementi che, in mag-

gior o minor grado, condizionano la fattibilità e il successo di un utilizzo alternativo.
Gli organismi coinvolti direttamente nello sviluppo iniziale del Programma Vie Verdi – l'allora Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (MOPTMA), RENFE e FEVE - decisero, conseguentemente, di incaricare la Fundación de los Ferrocarriles Españoles dell'elaborazione di un inventario delle linee ferroviarie fuori uso, il quale fu terminato nell'ottobre del 1993.
Quest'inventario fu realizzato, con una spesa di 10 milioni di pesetas (60.100 Euro), da un team moltidisciplinare di tecnici che raccolsero dati sia sull'infrastruttura ferroviaria sia sull'ambiente naturale e culturale circostante. La ricerca permise, inoltre, di stabilire un primo approccio con più di mille autorità locali a cui si chiesero informazioni sullo stato di conservazione del patrimonio ferroviario nei loro territori municipali e sui loro progetti di ricupero.
Questo lavoro permise di identificare ed analizzare dettagliatamente 98 linee ferroviarie che dipendevano dai tre organismi pubblici che avevano l'incarico dell'inventario. Questi tracciati, che ammontavano ad una lunghezza totale di 5.764 chilometri, includevano una gran ricchezza d'opere di fabbrica e d'immobili: 954 stazioni, 501 gallerie e 1.070 ponti e viadotti. I progetti di Vie Verdi, infatti, come sarà spiegato in seguito, riguardano non solo la sistemazione del tracciato della ferrovia, ma anche l'utilizzazione degli immobili annessi, e in conseguenza una gran parte di queste mille stazioni e caseggiati abbandonati potranno recuperare qualcosa di quel protagonismo nella vita quotidiana, sociale ed economica, dei nostri villaggi che ebbero per decenni.
Inoltre, durante il lavoro dell'inventario si raccolsero dati relativi ad altre 89 vecchie linee ferroviarie ad uso esclusivamente minerario o industriale, che non dipendevano da nessun organismo pubblico e che ammontavano a 1.920 chilometri.
Se questa sbalorditiva rete di ferrovie abbandonate (più di 8.000 chilometri!) rimanesse inutilizzata, andrebbe definitivamente persa, distrutta; le sue stazioni non sarebbero che rovine, i suoi viadotti andrebbero smantellati o crollerebbero, le gallerie e le trincee precipiterebbero. Questi tracciati perderebbero la loro continuità fisica, il loro carattere di corridoi di comunicazione.
Di fronte alla costruzione di nuove strade e alla ristrutturazione di quelle già esistenti, essi sparirebbero ingoiati dall'espansione dei nuclei urbani e dalla costruzione di nuove aree industriali. Porre il tema del riutilizzo di questo prezioso patrimonio è l'argomento più efficace per evitare la sua rovina, dovuta al passare del tempo e all'azione della natura, e per frenare l'impossessamento abusivo di questi terreni e di questi immobili da parte di quei cittadini che spesso si impadroniscono impunemente delle cose pubbliche come fossero proprietà loro.

Fonte: Fondazione delle Ferrovie Spagnole
Elaborazione: Propria a partire dall'Inventario delle Linee Ferroviarie in Disuso (1993)

In base alle linee studiate nel già menzionato Inventario delle Linee Ferroviarie in Disuso è stato realizzato il Quadro 1, che dà una visione globale della distribuzione territoriale delle nostre linee dismesse e sottoutilizzate (ma bisogna tener conto che oggi molti chilometri sono già diventati magnifiche Vie Verdi).

Vivi le vie facendole vivere: il programma Vie Verdi

A partire dal 1993 comincia a svilupparsi in Spagna il Programma Vie Verdi, che fu preso in considerazione dall'allora MOPTMA nel suo Piano d'Infrastrutture (1993-2007), all'interno del Piano Verde. Da allora, questo programma si è sviluppato, sostenuto dal Ministero dell'Ambiente (MIMAM) dal momento della sua creazione, in stretta collaborazione con RENFE, FEVE, Comunità Autonome, Deputazioni e Comuni. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE) svolge da allora le funzioni di coordinamento, animazione e promozione del Programma a livello nazionale e, negli ultimi anni, anche internazionale.

Il Programma Vie Verdi, in breve, ha per oggetto il riutilizzo di tratti ferroviari in disuso per scopi alternativi a carattere ambientale, adattandoli come itinerari non motorizzati per chi vuol passeggiare, praticare podismo o trekking, cicloturismo, sentierismo e passeggiate a cavallo.

L'obiettivo del Programma Vie Verdi è il recupero di queste infrastrutture ferroviarie, suscettibili d'altri usi, per rafforzare gli spazi collettivi di tipo ricreativo e di accostamento all'ambientale, collaborando allo stesso tempo in modo si-

gnificativo con le politiche nazionali di sviluppo rurale e di promozione di nuove forme di turismo. Si cerca, dunque, di sfruttare i corridoi ambientali costituiti dalle linee ferroviarie dismesse per stabilire un intreccio di infrastrutture lineari pubbliche, collegate tra loro e che mettano in contatto gli spazi naturali e i punti d'interesse storico-artistico, facilitando il cittadino ad accostarsi a questi spazi in maniera cosciente e responsabile. Le Vie Verdi costituiscono il fulcro di future reti di trasporto motorizzato che si possono configurare tramite l'utilizzo di strade che mettano in collegamento tra loro le Vie Verdi (i percorsi usati dai pastori, i cammini tradizionali per pellegrinaggi, ecc.).

QUADRO 1: DISTRIBUZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE FUORI USO PER REGIONE AUTONOMA

COMUNIDAD AUTONOMA	KM.	%	KM/KM2
Andalucia	1.626	24,3	18,6
Castilla y León	799	12,0	8,5
Aragón	726	10,9	15,2
Castilla-La Mancha	643	9,6	8,1
Cataluna	471	7,0	14,8
Comunidad Valenciana	429	6,4	18,4
Pais Vasco	378	5,7	52,1
Comunidad de Madrid	313	4,7	39,1
Murcia	264	4,0	23,3
Extremadura	202	3,0	4,9
Navarra	200	3,0	19,2
Baleares	186	2,8	37,1
Asturias	173	2,6	16,4
Cantabria	144	2,2	27,2
Galicia	78	1,2	2,6
La Riojia	69	1,0	13,7

Fonte: Fondazione delle Ferrovie Spagnole
Elaborazione: Propria a partire dall'Inventario delle Linee Ferroviarie in Disuso (1993)

Principi base del programma Vie Verdi

Il disegno e l'implementazione delle vie verdi favorisce e ottimizza la specificità del tracciato ferroviario sul quale si sviluppano e che le distingue dal resto dei sentieri rurali, dei percorsi delle mandrie o delle piste ciclabili. Le esigenze di costruzione per il primitivo uso ferroviario, con pendenze leggere e curve aperte, determinano che le future vie verdi possano apportare condizioni molto speciali di accessibilità, che si traduce in alti livelli di domanda, dato che interessa ad un segmento di utenti veramente ampio. Sono queste caratteristiche tecniche a offrire agli utenti delle vie verdi il massimo grado di facilità e comodità nel loro percorso.

Ci sono altre antiche infrastrutture lineari di comunicazione che in pratica possiedono queste stesse caratteristiche del tracciato: ad esempio le alzaie lungo i canali, che sono state considerate vie verdi anche all'estero.
Le Vie Verdi favoriscono, grazie alla facilità e dolcezza del suo tracciato, l'integrazione di persone che hanno una riduzione della loro mobilità (disabili, anziani, bambini, ecc.) oppure cittadini normalmente lontani dallo sport e dall'abitudine di trascorre il tempo libero all'aria aperta. Permettono, così, l'universalità degli utenti, diventando un punto d'incontro tra persone provenienti da ogni settore della popolazione, senza discriminazione di nessuno per motivi di età o per le caratteristiche fisiche.
Il loro percorso lontano dalle strade, e l'interdizione della circolazione con macchine a motore, le fanno diventare, inoltre, percorsi di mobilità leggera, di passeggiata e di comunicazione, caratterizzati da un elevato livello di sicurezza. Si evita così il perenne rischio di incidenti stradali di cui soffrono ciclisti e viandanti quando praticano i loro hobbies nelle strade provinciali e statali e nelle vie urbane. Nelle intersezioni che occasionalmente si presentano tra le vie verdi e altri viali di traffico motorizzato, è previsto l'inserimento di diversi tipi di segnaletica e di restrizioni al passaggio dei veicoli a motore, adattabili ad ogni caso specifico, allo scopo di preservare in ogni momento l'integrità fisica e la tranquillità degli utenti di questi itinerari.
D'altra parte, è evidente il vantaggio che offre lo sfruttamento di un patrimonio pubblico come quello ferroviario per farne zone verdi, polmoni per le città, possibilità di stare all'aria aperta e di convivenza, di fronte alla speculazione e alla concentrazione urbana che favoriscono unicamente l'espansione di zone di servizi. Le vie verdi permettono di incrementare, adottando una forma longitudinale, l'accessibilità a spazi naturali e ricreativi per la popolazione.
Come già è stato detto, le Vie Verdi fanno parte di un piano di attuazione a livello nazionale, che conferisce un'immagine globale ed omogenea a ciascuna di esse. Così si produce un vantaggio indotto, perché si crea un prodotto unico, la cui promozione a livello individuale in qualsiasi posto del paese ha una ripercussione positiva sulle altre iniziative. L'identità grafica del Programma è riconoscibile in numerosi elementi del disegno delle Vie Verdi, tramite la copertura di un logotipo unico e generale. Questo provoca delle esigenze di uniformità nel disegno delle Vie Verdi, che deve essere completata e arricchita - non poteva essere diversamente in un paese di cosi grande diversità paesaggistica e culturale come il nostro - con una profonda diversità, che permetta di mostrare la singolarità e l'identità propria di ciascuna via.
La segnaletica creata espressamente per le Vie Verdi costituisce uno degli strumenti fondamentali per garantire il loro elevato grado di sicurezza e di chiarezza informativa, rinforzando allo stesso tempo questo concetto di identità nazionale, come prodotto differenziato e di qualità. Questi segnali, così come l'attrezzatura di protezione complementare (balaustre soprattutto), cercano di unire nel loro disegno il carattere ferroviario e quello ambientale che contrad-

distinguono le Vie Verdi utilizzando materiali e forme proprie della ferrovia (traversine, rotaie...).
Il programma Vie Verdi si ripromette che lo sviluppo di questi percorsi di ecoturismo dinamizzi socialmente ed economicamente ciascuna regione, stimoli le trasformazioni in infrastrutture turistiche e favorisca l'occupazione locale. Per questo, è importante completare l'offerta essenziale della Via Verde - cioè, la pratica del sentierismo, del cicloturismo, del pattinaggio e delle passeggiate a cavallo - con dei servizi aggiuntivi: edifici per l'alloggio e il ristoro, centri di noleggio di biciclette e cavalli, centri di educazione ambientale ed etnografica, musei, punti vendita della produzione e dell'artigianato locale, ecc. Questi servizi si insediano negli immobili di origine ferroviaria annessi al tracciato e recuperati a questo scopo, o si sviluppano su attrezzature sociali già esistenti.
La messa in moto e la gestione di questi servizi possono essere promossi tanto dall'iniziativa pubblica quanto da quella privata; la formula ideale coniuga entrambe le linee, in maniera che il finanziamento e il sistema di utilizzazione applicati siano frutto di una stretta collaborazione tra il settore pubblico e quello privato.
Il successo di una Via Verde è determinato, senza dubbio, dal grado di consenso e partecipazione dimostrato da tutti i settori coinvolti nella sua ideazione, e poi nella creazione, nel finanziamento, nella gestione e, certamente, nel suo utilizzo. È fondamentale favorire e sollecitare il contatto tra tutte le istituzioni e associazioni che, in qualche modo, sono interessate dalla creazione di una Via Verde. Fin dalle fasi iniziali dello sviluppo di una Via Verde si deve cercare di massimizzare il coinvolgimento della popolazione locale mediante programmi di partecipazione. Questo progetto deve diventare il pretesto ideale per riuscire a fare che i cittadini di tutte le età - specialmente bambini, giovani e persone di età avanzata - possano partecipare e collaborare in maniera attiva nel disegno, nella costruzione e nel proseguimento del progetto comune.

Le Vie Verdi, un programma che va avanti

Il programma Vie Verdi ha progredito in modo rapidissimo, fino a diventare una realtà tangibile per i cittadini, dopo diversi anni nei quali sono stati realizzati numerosi progetti di Vie Verdi in tutto il territorio spagnolo. Fino ad oggi sono state eseguite 45 Vie Verdi, che ammontano ad una lunghezza totale di oltre 1.200 chilometri; per la loro sistemazione ci è voluto un investimento di più di 50 milioni di Euro. Abbiamo operato la sistemazione del 15% dell'infrastruttura in disuso. È importante segnalare che in queste cifre non sono stati inclusi gli investimenti relativi allo sviluppo di servizi e attrezzature ecoturistiche e sportive intorno alle Vie Verdi.
La mappa che riportiamo qui di seguito riflette la situazione delle Vie Verdi sistemate come tali fino all'autunno 2003, così come i tratti della ferrovia che, senza essere stati ancora riabilitati per un uso non motorizzato, sono transitabili per ciclisti e viandanti.

Fonte: Fondazione della Ferrovia Spagnola. Settembre 2003
Elaborazione: Propria

Gli strumenti per la divulgazione e la promozione

Si può, dunque, affermare che la messa in moto del Programma Vie Verdi ha permesso di verificare l'ampio interesse esistente nella società spagnola per le iniziative di riabilitazione e riutilizzazione del nostro patrimonio ferroviario in disuso a scopo turistico, sportivo e ludico.

Gli organi del potere locale e regionale, con i Comuni e Deputazioni Provinciali al primo posto, hanno sempre manifestato il loro appoggio entusiastico al Programma Vie Verdi, sviluppando progetti concreti di recupero di vecchie ferrovie, in stretta collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, RENFE e FEVE.

Ugualmente, si è visto il massimo interesse da parte dei mezzi di comunicazione, i media specializzati in ecologia e in turismo, in ciclismo e in sport all'aria aperta, in persone con mobilità ridotta, e da parte dei gruppi ecologisti, degli operatori turistici, delle Associazioni di Amici delle Ferrovie, e di tanti altri.

La FFE, come organo coordinatore del Programma Vie Verdi, ha spinto e incoraggiato in continuazione alla partecipazione e alla collaborazione di tutti i settori coinvolti. Da una parte, mediante l'organizzazione di eventi che hanno ra-

dunato tutte le istituzioni e i gruppi interessati allo sviluppo di Vie Verdi, con un alto grado di partecipazione, dibattito e, sopratutto, tanta creatività, come il I Seminario Internazionale "Vive la Via" (Gijón, giugno 1993) e il II Seminario "Vivendo la Via" (Arcos de la Frontera, aprile 1995). Più recentemente, sono state organizzate le I Giornate Tecniche su Gestione, Mantenimento e Promozione di Vie Verdi (Madrid, ottobre 1998) e le I Giornate sulle Vie Verdi Andaluse (Huelva, aprile 1999). Nell'ultimo di questi grandi incontri, il coinvolgimento istituzionale di organismi internazionali fu specialmente significativo: sia la Direzione Generale dell'Ambiente della Commissione Europea sia l'Agenzia Europea per l'Ambiente hanno appoggiato espressamente la celebrazione del III Congresso Internazionale di Vie Verdi allo scadere del Millennio (Gijón, ottobre 2000).
Uno degli eventi internazionali più importanti è stata la celebrazione del I Seminario Iberoamericano sulle Vie Verdi in Santa Cruz de la Sierra (Bolivia, luglio 2002), che ebbe, tra gli altri, il patrocinio della Organizzazione delle Nazioni Unite. Questo incontro mise ancora una volta in evidenza l'interesse che le Vie Verdi riscuotono a livello internazionale.
Più recentemente, si sono organizzate le II Giornate tecniche su Gestione, Mantenimento e Promozione di Vie Verdi (Madrid, Novembre 2002).
Inoltre, tra le iniziative che la FEE ha realizzato per far conoscere l'esistenza delle Vie Verdi si può sottolineare l'elaborazione di guide. Nella primavera 1997 la Fondazione pubblico con l'editrice Anaya Touring Club una Guida delle Vie Verdi (1º volume), con la descrizione di 30 itinerari (nell'insieme ammontano a più di 1.000 km di lunghezza) che percorrono tracciati ferroviari, dei quali una ventina sono stati sistemati come Vie Verdi. Questa pubblicazione sta permettendo di divulgare l'esistenza di questi percorsi, di promuovere il loro utilizzo da parte dei cittadini, e di spingere la riconversione in Via Verde di tutti i tracciati dismesi che ancora non sono stati ricuperati come tali. Nell'autunno 2002 è stata pubblicata la quarta edizione aggiornata di questo volume primo.
Nel gennaio 2000 la FFE ha pubblicato con la stessa casa editrice un 2° Volume della Guida delle Vie Verdi, con 31 nuove piste, che costituiscono quasi 800 chilometri di itinerari. Questa Guida è stata ristampata diverse volte a seguito dell'esaurimento delle 5.000 copie dell'edizione iniziale in soli tre mesi. Entrambi i volumi possono essere acquistati in qualsiasi libreria specializzata, oltre che nella sede della stessa FFE.
La FFE ha preparato anche un'edizione speciale della Guida delle Vie Verdi con l'editrice Anaya Touring Club, con una tiratura speciale di 65.000 copie. Questa nuova edizione, che proponeva 16 piste, si è inserita dentro la collezione "Piste Fine Settimana", che il giornale ABC ha distribuito ai suoi lettori il 7 giugno 2001 a un prezzo contenuto. Un'altra di queste edizioni speciali fu distribuita nei giornali baschi nella primavera 2002.
Una delle importante diffusioni delle Vie Verdi è la loro inclusione nella Mappa Stradale Ufficiale dall'anno 2002. Pubblicata dal Ministero dei Trasporti con una

tiratura di 120.000 copie annui, questa pubblicazione include, oltre alla mappa convenzionale, un CD-ROM con più dettagli su tutte le vie verdi spagnole.
Ugualmente, la FFE creò nel dicembre 1999 un sito web www.viasverdes.com, nel quale offrì abbondante e aggiornata informazione sulle Vie Verdi spagnole, con collegamento ad altri web esteri interessati a questi argomenti. Su questo sito si trovano informazioni sugli scopi e sul livello di sviluppo del Programma, sulle attività, sulle pubblicazioni, oltre a una descrizione (una "visita virtuale") di diversi piste di Vie Verdi (il numero medio di visite settimanali di questo sito è di 10.000).
Di recente, la FFE ha avviato l'invio di un nuovo bollettino mensile chiamato Info Vie Verdi, realizzato dal Dipartimento Vie Verdi. Ogni mese in maniera gratuita si spedisce questo bollettino via posta elettronica con le ultime convocazioni, attività, inaugurazioni, pubblicazioni e notizie in relazione alle Vie Verdi di tutta la Spagna e dell'Europa.
Tra le attività più consolidate va menzionata la convocazione della Giornata delle Vie Verdi che si svolse per la prima volta il 9 Maggio 1999. Con la collaborazione degli organismi gestori di diversi Vie Verdi spagnole vengono organizzate camminate e feste su tutti questi itinerari in quello stesso giorno. La risposta da parte dei cittadini e dei responsabili politici è stata straordinaria.
Dal anno 2002, l'estensione europea delle Vie Verdi si esprime nella I Giornata Europea delle Vie Verdi, il giorno 20 settembre. La convocazione internazionale è coordinata dall'Associazione Europea di Vie Verdi, con una decisiva collaborazione da parte della Commissione Europea e di molti organismi nazionali e regionali di altri paesi europei. In Spagna è la FFE, promotore originaria di questa iniziativa, a coordinare questa attività, che nel nostro paese viene sviluppata all'interno della Settimana Europea della Mobilità.
Ugualmente rimarchevole è la celebrazione del Tour Magico delle Vie Verdi Spagnole, del quale si sono già svolte cinque edizioni (ottobre 2000, maggio ed ottobre 2001, ottobre 2002 ed ottobre 2003) con grande successo e ripercussione nei media stranieri. Si tratta di in un viaggio organizzato dalla FFE, che nelle prime occasioni contò sulla collaborazione di Tuerespaña, Renfe e un gran numero di patrocinatori (Comunità Autonome, Deputazioni, Comuni...), per percorrere 13 Vie Verdi di tutta la Spagna, indirizzato specialmente a giornalisti e tour operator stranieri e spagnoli. Nelle ultime convocazioni è stato concepito a carattere commerciale, aperto al pubblico in generale, specialmente raccomandato e utile per i responsabili politici e tecnici di vie verdi che vogliano conoscere in situ altre esperienze simili in questo paese. Nel 2004, l'appuntamento del Tour Magico delle Vie Verdi Spagnole avrà ancora luogo a maggio ed ottobre.

Connessioni tra le Vie Verdi ed il trasporto pubblico

Molte delle Vie Verdi hanno un accesso ferroviario, ed è questo il modo migliore per accedere alle piste. L'integrazione tra queste nuove infrastrutture di

trasporto non motorizzato ed il trasporto pubblico tradizionale trova la formula migliore tramite la ferrovia. Il successo di alcune delle migliori Vie Verdi si deve precisamente alla possibilità di connessione tra entrambi i tipi di infrastruttura. Le Vie Verdi che partono o arrivano a Gijòn, Oviedo, Girona, Jaén, Valencia, Vitoria, ecc. possono beneficiare della possibilità che offre loro la relazione Via Verde- trasporto pubblico mediante ferrovia.
In molte cittadine di minore entità, nel corso della messa in funzione delle Vie Verdi, le stazioni ferroviarie stano riprendendo vigore grazie ai visitatori che arrivano per godersi questi itinerari.
Nel caso di Renfe, specie nei suo servizi regionali e locali, si offrono agevolazioni per il trasporto di biciclette.
In breve, nei treni regionali, eccetto i TRD, le biciclette sono ammesse, con l'unico limite di evitare di ostacolare il movimento dei viaggiatori all'interno dei treni. Nei treni locali si permette l'accesso in quasi tutti i treni, tranne a certe ore dove l'afflusso di viaggiatori è più elevato e con le stesse limitazioni che sui treni regionali.

La dimensione internazionale delle Vie Verdi spagnole
Negli ultimi anni, le Vie Verdi stanno raggiungendo un'importante ripercussione internazionale. Non deve stupire, perché in altri paesi – con gli Stati Uniti e il Regno Unito al primo posto - si sviluppano progetti di Vie Verdi con una qualità creativa molto alta e con grande impegno sociale già da alcune decadi. In Europa questo movimento sta intensificando la sua attività in maniera molto evidente negli ultimi anni. Nel gennaio 1998 si è costituita a Namur (Belgio) l'Associazione Europea di Vie Verdi (AEVV, EGWA in inglese), e la sua presidenza ricade su la FFE, membro fondatore della stessa. Questa Associazione aspira a promuovere lo sviluppo di itinerari non motorizzati su vecchie infrastrutture non più in uso, così come il coordinamento e lo scambio d'informazioni tra i differenti organismi che svolgono questo tipo d'iniziative in Europa, e la divulgazione ai potenziali utenti. Nel novembre 1999, durante la I Assemblea Generale, è stato rieletto come presidente della AEVV Joaquín Jiménez, Direttore di Studi e Programmi della FFE.
La AEVV sta realizzando diversi progetti di carattere internazionale sulle Vie Verdi, con il sostegno attivo delle Direzioni Generali dell'Ambiente e dei Trasporti della Commissione Europea, così come della Agenzia Europea dell'Ambiente. Concretamente, ha coordinato il Progetto REVER-AMNO, sviluppato tra cinque paesi europei (Inghilterra, Irlanda, Francia, Lussemburgo e Belgio) che riceve un apporto dalla Commissione Europea (Programma Interreg-IIC) di 2,5 milioni di Euro. Nel 2003 si sta già lavorando alla messa in moto del Progetto REVER-MED, di caratteristiche simili, allo scopo di creare una "Rete Verde" nelle regioni mediterranee di Portogallo, Spagna, Francia ed Italia. In questo caso agisce come "socio leader" la Comunità Autonoma di Andalusia, con la collaborazione speciale della FFE, che coordina i soci spagnoli.

Un'altra delle iniziative tenuta per la prima volta nel 2003 è stato il I Premio Europeo delle Vie Verdi. Il Commissariato dell'Ambiente della UE ha concesso numerosi premi a diverse Vie Verdi spagnole: tra esse la Via Verde dell'Aceto (Jaén) e le Vie Verdi di Girona.
La AEVV ha pubblicato nel maggio 2000, con la collaborazione della Direzione Generale dell'Ambiente della Commissione Europea, una Guida di Buone Pratiche sulle Vie Verdi d'Europa, nella quale si includono diversi esempi spagnoli. È una pubblicazione in quattro lingue (spagnolo, inglese, francese e tedesco) che viene distribuita in maniera gratuita dalla FEE agli organismi e ai gruppi interessati allo sviluppo delle Vie Verdi.
Per ultimo, la massima riconoscenza raggiunta a livello internazionale dal Programma Vie Verdi spagnolo è stata la concessione nell'anno 2000 da parte delle Nazioni Unite di un Premio Internazionale di Buone Pratiche del Programma Habitat. Il programma spagnolo di Vie Verdi, proposto per questa convocazione dal FFE, fu selezionato tra 770 iniziative presentate da più di 110 paesi. Il criterio della giuria delle Nazioni Unite per la selezione di queste "best pratics" è che siano progetti che migliorino le condizioni di vita dei cittadini, che siano sostenibili nel tempo, in grado di spingere a cambiamenti nelle politiche e nei comportamenti sociali, e che siano iniziative partecipate, risultato della cooperazione e della collaborazione.
Inoltre, la prestigiosa fiera di turismo internazionale World Travel Market (WTM), che si tiene a Londra e che premia le migliori iniziative collegate al turismo e all'ambiente, concesse nel 2002 alla FFE il "World Travel Market Enviromental Recognition Award" per l'importante lavoro che svolge come coordinatrice del Programma Vie Verdi.

Per concludere

La situazione attuale delle Vie Verdi spagnole è, senza dubbio, eccellente, per quanto riguarda la quantità di chilometri già sistemati, la qualità di progettazione degli interventi e, anche, per il grado di divulgazione raggiunto nella società e nei media.
La domanda di questo tipo di risorse da parte della società spagnola diventa sempre più grande e sono già molti i cittadini che hanno trovato nelle Vie Verdi un mezzo per godere l'ambiente, per migliorare la sua qualità di vita. È il momento adatto per divulgare l'esistenza delle Vie Verdi.
È molto gratificante e soddisfacente che un'iniziativa di questo tipo riceva così tante e così diverse dimostrazioni di appoggio. Il fatto che coincidano su una stessa direzione tanti interessi diversi permette di essere molto ottimisti sul futuro che auguriamo alle nostre Vie Verdi.[3]

---

[3] Per maggiori informazioni: Departamento de Vías Verdes- Fundación de los Ferrocarriles Españoles C/ Santa Isabel, 44 - 28012 Madrid Tel: 91 151 10 62/63/64/65. Fax: 91 151 10 68. E-mail: viasverdes@ffe.es web:www.viasverdes.com

IL PROGETTO PORTOGHESE DI "ECOPISTAS"[4]

di Lourdes Centeno
Direttrice del Patrimonio Immobiliare della REFER

Le ferrovie portoghesi sono articolate in due imprese, una si occupa dell'infrastruttura e l'altra dei treni. La REFER è l'impresa a cui è affidata la gestione del patrimonio non più utilizzato ed è l'impresa in cui lavoro. La REFER è piuttosto recente, nasce nel 1997. Negli anni '80, tra il 1985 ed il 1987, ci si rese conto dell'eccessivo sfruttamento dell'infrastruttura ferroviaria, e questo obbligò alla chiusura al traffico di passeggeri e merci in alcuni tratti.
Con l'affidamento della gestione del patrimonio non utilizzato alla REFER, la riutilizzazione di queste linee cominciò ad essere considerata in modo sistematico e orientato. L'impresa sta cercando soluzioni efficaci nell'ambito della riutilizzazione della rete ferroviaria e del patrimonio immobiliare. I tratti di ferrovia, naturalmente, vengono adattati a Vie Verdi. In Portogallo le chiamiamo Ecopistas, perché il termine Vias Verdes in Portogallo ha a che fare con le autostrade.
Le Ecopistas vengono definite come infrastruttura indistruttibile, facile, sicura, piacevole da percorrere e progettata per permetterne un facile riconoscimento. Rientrano in un quadro di elementi che ricordano la funzione originaria del tratto ferroviario: stazioni, caselli, ponti, tunnel e altre componenti che possono essere riqualificate ed essere impiegate in relazione al nuovo tipo di funzionalità. L'esistenza di questi elementi storici conferisce a queste componenti una loro propria identità che le differenzia da altre vie di comunicazione.
Per poter essere qualificate come Ecopistas ed essere riconosciute a livello internazionale, queste infrastrutture devono possedere determinate caratteristiche fisiche che rispettino le seguenti condizioni. Devono:

- presentare pendenze leggere e preferibilmente non faticose da percorrere;
- essere fisicamente autonome rispetto alla strada;
- presentare un numero ridotto di incroci in corrispondenza delle strade;
- mantenere la continuità dei tratti percorribili e, sempre che esistano ancora, garantire collegamenti con spazi pubblici.

I tracciati spesso, in Portogallo, passano attraverso zone urbane e permettono la comunicazione tra zone commerciali, che offrono vari servizi e rifornimenti, e zone residenziali, aree verdi, ecc., e a volte possono anche essere allacciate a reti di trasporto collettivo. Questo tipo di infrastrutture costituisce un insieme di assi di comunicazione che si adegua perfettamente alla mobilità non motorizzata, dal momento che rappresenta sia un modo per contribuire al benes-

[4] L'intervento è stato svolto in lingua portoghese.

sere fisico, sia un mezzo per combattere lo stress della vita moderna.
La trasformazione degli antichi tratti ferroviari in Ecopistas permette anche di andare incontro ai seguenti obiettivi:

- arrestare il loro degrado;
- incentivare attività alternative: culturali, educative e ricreative;
- promuovere attività economiche e lavorative, permettendo alla popolazione di stabilizzarsi nel suo luogo di origine e combattendo, così, la desertificazione delle regioni;
- integrare le infrastrutture non utilizzate dando loro nuovo valore ed utilizzandole nell'ambito di iniziative sociali, come elementi complementari di altri tipi di sviluppo alternativo: turistico, ricreativo, etc.

Come ha detto Carmen Aycart, l'immagine è importante. Anche noi abbiamo creato un logo per le Ecopistas in Portogallo. E' un marchio registrato. E' formato dall'unione dei due loghi della REFER, due "R" rovesciate, e presenta i colori della natura.
Quello che vorrei illustrarvi è il piano strategico che presenteremo al governo, al Ministero dei Trasporti e al Ministero dell'Ambiente del Portogallo, e che sottoporremo alla loro approvazione.
Premetto che nello studio del concetto di Ecopistas e delle pratiche da attuare hanno contribuito molto i nostri amici spagnoli, soprattutto la Fondazione delle Ferrovie Spagnole.
REFER ha assunto la gestione di quest'attività con l'obiettivo di riqualificare le linee dismesse e di valorizzare il patrimonio immobiliare in disuso.
Come avviene in Spagna, la REFER segue la strategia che consiste nello stipulare con i comuni contratti di concessione dei tratti ferroviari della durata di 25 anni. Il contratto di concessione prevede la cessione dei diritti di utilizzo, mantenendo una posizione di dominio pubblico ferroviario sulla gestione della REFER e ricorrendo al concetto americano di "terreni in banca ferroviaria". Per l'utilizzo, i concessionari pagano un valore annuale per chilometro (250 euro per chilometro all'anno), con l'intenzione di generare dei redditi capaci di sostenere il progetto della rete nazionale delle Ecopistas. In questo contesto, è il concessionario il responsabile del recupero dei tratti ferroviari e del loro adattamento a Ecopistas, dal momento che è responsabilità della RENFE l'ideazione dei progetti di recupero e di trattamento del paesaggio, autorizzando lo studio per l'installazione della segnaletica e per altri interventi necessari per l'adattamento, in modo da garantire una uniformità di criteri, in vista della costruzione di una rete nazionale.

I vantaggi li conosciamo:

- mobilità non motorizzata in aree urbane o rurali;
- impatto sociale;

- recupero e riqualificazione del patrimonio non più utilizzato;
- sviluppo di attività ricreative e del turismo della natura.

Relativamente alla mobilità, le Ecopistas permettono:

- disponibilità d'infrastrutture per spostamenti non motorizzati sicuri, facili, accessibili e continui;
- una mobilità migliore, attraverso una maggiore autonomia di spostamento dei bambini, delle persone anziane e di quelle con mobilità ridotta.;
- stimolo ad usare veicoli non a motore;
- riduzione dell'isolamento in cui vive la parte di popolazione non motorizzata, visto che offrono la possibilità di sviluppare relazioni sociali e di migliorare l'accessibilità;
- impatto sulla configurazione della possibilità d'impiego nelle vicinanze;
- aumento del valore patrimoniale dei beni immobiliari.

Per quanto riguarda il recupero del patrimonio non più utilizzato, possiamo citare alcuni dei loro benefici:

- instaura e mantiene degli ecosistemi speciali, dal momento che costituiscono dei "corridoi" ecologici che, salvaguardando la biodiversià, contribuiscono al disinquinamento dell'aria e al miglioramento della bellezza del paesaggio;
- riduce il congestionamento del traffico e della popolazione urbana, favorendo l'uso di metodi di spostamento puliti e silenziosi, nella partecipazione attiva ad uno sviluppo sostenibile;
- fa sì che restino di dominio pubblico le antiche piattaforme ferroviarie, il cui sottosuolo potrà eventualmente essere utilizzato con altri fini e con tutti i vantaggi inerenti;
- costituiscce spazi privilegiati per l'organizzazione di lezioni specifiche su temi ecologici, offrendo alle nuove generazioni l'opportunità di scoprire le zone rurali;
- permette la conservazione della continuità degli antichi tratti ferroviari con i loro edifici e con gli altri elementi che costituiscono il patrimonio culturale e che testimoniano la storia di una regione e del suo sviluppo.

In Portogallo, la popolazione attribuisce un valore affettivo alle ferrovie, perché ama moltissimo mantenere vivo il ruolo che esse ricoprivano nel passato del paese.
Le Ecopistas agevolano le attività ricreative ed il turismo della natura attraverso:

- la garanzia di percorsi accessibili;

- l'opportunità di praticare un'attività fisica separata;
- l'inserimento di negozi, alberghi e servizi.

Sono competenze della REFER la programmazione e la coordinazione delle attività che portano a:

- la costruzione e la conservazione degli edifici;
- la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio architettonico;
- la valutazione e la promozione della qualità della costruzione.

La valutazione dello stato di conservazione del patrimonio costruito si svolgerà ricorrendo a nuove tecnologie che raccolgono ed elaborano elementi e informazioni sulle condizioni fisiche della struttura considerata.
La valutazione del livello di degrado degli edifici e la loro vulnerabilità di fronte a rischi estrinseci ed intrinseci servirà da punto di partenza per la definizione delle priorità di intervento e per la preparazione di piani preventivi.
Con l'obiettivo di salvaguardare e di valorizzare il patrimonio architettonico, la REFER dovrà organizzare gruppi di lavoro interdisciplinare e riuscire ad incentivare la ricerca tecnica e scientifica necessaria.
Dal momento che contribuisce al miglioramento e alla valorizzazione del patrimonio, la REFER dovrà condividere le conoscenze e le informazioni che possiede con i differenti agenti che controllano il patrimonio e con gli utenti in generale, attraverso:

- apertura al pubblico di locali in cui poter consultare le informazioni relative al patrimonio architettonico e alle Ecopistas;
- allestimento di esposizioni temporanee;
- uso di nuove tecnologie di informazione;
- organizzazione, collaborazione e partecipazione a conferenze, seminari e congressi.

L'uso dei tratti ferroviari non più utilizzati costituisce solo una delle possibilità per l'effettiva attuazione delle Ecopistas. Bisogna prestare attenzione al fatto che le linee ferroviarie non più attive si distribuiscono nel paese, seppur piccolo, e si inseriscono in realtà distinte del territorio. Si nota una maggiore disponibilità di risorse nel nord e nel sud, mentre la zona centrale presenta un solo canale, il Ramal de Viseu. Inoltre, i tratti sono distanziati tra loro e lo sviluppo di una rete che abbia la continuità desiderata dovrà tenere in considerazione questo aspetto.
Volendo fare un'analisi ambientale è importante evidenziare alcune situazioni tra cui particolare risalto meritano le aree cosiddette "sensibili" dal punto di vista ambientale. La definizione più generale di questo concetto rimanda alle aree di protezione del patrimonio.

Tra le aree sensibili spiccano le Rete Nazionale delle Aree Protette, i luoghi presenti nella Lista Nacional de Sitios e le zone a protezione speciale. A queste aree, di competenza del Ministero dell'Ambiente, bisogna aggiungere quelle tutelate dal Ministero competente nel campo della cultura, come ad esempio le zone speciali di protezione di monumenti nazionali, e qualsiasi altro vincolo conservativo sul patrimonio. Vincoli vengono posti anche dall'ICN (Istituto della Conservazione della Natura) e, pertanto, bisogna dialogare con questo ente.
Oltre a queste zone sensibili di cui abbiamo parlato esiste, e non è meno importante, il territorio inserito nei piani regolatori comunali e da questi gestito. Lo sviluppo dei progetti delle Ecopistas dovrà essere conforme alle regole previste dal piano regolatore, in modo particolare nei vari PDM (Plan Director Municipal), ovvero gli strumenti più potenti e comuni in questo ambito (dal momento che sono molto pochi i comuni con un PDM non efficace).
Partendo da quello che ho detto, si potranno identificare le principali istituzioni e enti il cui coinvolgimento o consultazione sono necessari nel processo di progettazione e di sviluppo delle Ecopistas. Nell'ambito del Ministero per la Tutela dell'Ambiente e del Ministero delle Città e della Gestione del Territorio e dell'Ambiente (MCOTA), si sottolineano:

- l'Istituto della Conservazione della Natura, che tutela le aree protette e i luoghi della Red Natura;
- le Direzioni Regionali dell'Ambiente e Gestione del territorio, con specifiche responsabilità a livello di determinati elementi che condizionano il territorio, tra cui risaltano il "Dominio Hídrico" e la Riserva Ecologica Nazionale;
- i vari Comuni, a cui si riserva la decisione di dinamizzare i progetti delle Ecopistas, ottenendo dalla REFER le concessioni per l'uso delle linee appartenenti al dominio pubblico ferroviario. Dall'altro lato, il potere autonomo locale è indirettamente tutelato dal MCOTA (Ministero delle Città e della Gestione del Territorio e dell'Ambiente), e così l'importanza del ministero viene ampliata al ruolo di attore privilegiato in questo processo;
- gli enti pubblici del Ministero della Cultura che tutelano l'area del patrimonio architettonico ed archeologico, in particolare l'Istituto Portoghese del Patrimonio Architettonico (IPPAR) e l'Istituto Portoghese di Archeologia (IPA).

Laddove le Ecopistas intercettano le aree protette, a vario titolo, lo sviluppo dei progetti dovrà essere portato avanti in relazione al dialogo stabilito con l'ICN, dal momento che questo ente possiede delle responsabilità per quanto riguarda il piano regolatore del territorio, nell'ambito dei piani di gestione di cui si fa carico. Come abbiamo già detto, metà delle linee o tratti non utilizzati intercetta zone di competenza di questo istituto. Le Ecopistas che si trovano in queste zone dovranno rispettare le condizioni imposte dall'ICN, giacché è necessario rendere compatibile la loro presenza con la salvaguardia di molte specie di flora e di fauna: ad esempio, attraverso il divieto di calpestare determinati

habitat, evitando l'alterazione delle specie, o stabilendo delle specifiche condizioni in determinati periodi sensibili. Le soluzioni ai fini della compatibilità variano di caso in caso e, come già è stato detto, andranno concordate con il suddetto istituto.
Al di fuori di queste zone classificate bisogna fare attenzione alle peculiarità degli ecosistemi che vengono attraversati. Per fare un esempio concreto, riabilitando alcuni passaggi idrici o creandone di nuovi può accadere di interferire con il naturale flusso delle acque; cosa che può accadere anche nel caso in cui attraversino zone classificate come Riserva Ecologica Naturale. I vari progetti (percorsi, aree e relative attività) dovranno prevedere, dunque, un'analisi specifica in relazione a questi due aspetti, sotto l'osservazione e il consenso delle Direzioni Regionali, nel rispetto delle altre eventuali condizioni previste dai PDM.
La tutela della cultura. Sia l'IPPAR che l'IPA potranno avere un ruolo importante in questo processo, dal momento che possiedono un registro aggiornato del patrimonio e altre informazioni di rilievo. E' importante notare, inoltre, che il patrimonio ferroviario stesso potrà, in alcuni casi, essere classificato, ed è pertanto necessario ed indispensabile un parere preliminare di questi enti. Gli studi archeologici e gli scavi che dovessero essere svolti accanto agli spazi occupati dai canali necessitano di un'autorizzazione dell'IPA nell'ambito della vigente legislazione sui lavori archeologici.
La diversità dei possibili obiettivi previsti dalle Ecopistas, come può essere la stessa eterogeneità dell'ambiente che le circonda, non permette la definizione di un quadro rigido di requisiti e di raccomandazioni. Ciononostante, è possibile identificare delle linee guida che possono essere applicate nel loro sviluppo e realizzazione. Visto che la concretizzazione fisica dei progetti non è un compito della REFER, si ritiene che negli studi precedenti debbano comparire misure e raccomandazioni ambientali e che i concessionari debbano essere vincolati a questo documento.
Tali studi dovranno attenersi ai seguenti requisiti (non escludendone altri che potrebbero essere stabiliti successivamente):

- identificazione e descrizione della linea ferroviaria, con testo supportato in cartografia in scala 1:50000, o altra più dettagliata;
- definizione degli obiettivi della linea e dei potenziali utenti; illustrazione del progetto d'intervento proposto per la zona e degli interventi necessari alla sua attuazione, identificando le azioni necessarie e i meccanismi implicati;
- identificazione e descrizione degli aspetti del piano regolatore del territorio locale, analizzando le caratteristiche degli strumenti di gestione del territorio e delle relative condizioni a cui attenersi;
- identificazione degli elementi di valore naturale o patrimoniale che siano presenti nell'area;
- elaborazione di una diagnosi ambientale della zona, analizzando le caratteristiche di eventuali zone degradate.

E' importante, nell'ambito di uno studio preliminare, fare una valutazione ambientale del progetto, nella prospettiva di dimostrare la sua validità, identificando il modo in cui questo verrà integrato nell'ambiente.
In questo modo, dal punto di vista ambientale, lo studio dovrà dare priorità al trattamento dei seguenti elementi:

- Geologia/Geotecnica - Valutazione degli impatti sulla stabilità geomeccanica delle scarpate e identificazione delle soluzioni per la stabilizzazione e/o sforzo, soluzioni che siano compatibili con la natura del terreno; identificazione di elementi di valore geologico con interesse patrimoniale.
- Suolo - Identificazione e caratterizzazione di eventuali zone ambientali in degrado, come ad esempio aree in cui l'erosione del suolo potrà venire considerata.
- Acqua - Identificazione di punti in cui gli utenti possano usufruire dell'acqua e di altri punti d'interesse che possano avere valore per le zone ricreative; identificazione dei passaggi idrici presenti lungo tutto il percorso e il loro stato di conservazione. Il drenaggio dei percorsi è essenziale per la loro conservazione, dato che anche il loro aspetto deve essere tenuto in considerazione nel progetto. Si ricorda che il drenaggio sarà oggetto di un progetto specifico che dovrà essere sottoposto all'autorizzazione della DRAOT.
- Flora e Fauna - Identificazione degli ecosistemi, degli habitat e delle differenti specie che possono essere presenti nell'area. Questa identificazione deve eventualmente tener conto dello statuto di protezione già esistente. In funzione di questa caratterizzazione si dovranno identificare le opportunità ed i conflitti che si potrebbero presentare illustrando, simultaneamente, le misure da attuare per poter potenziare le opportunità e ridurre al minimo eventuali effetti negativi.
- Paesaggio - Identificazione delle unità di paesaggio e degli elementi di valore paesaggistico presenti nella zona; ci riferiamo, concretamente, a quelle zone che presentano scenari particolarmente suggestivi. Il processo di integrazione proposto per le Ecopistas deve essere elaborato con il rigore di uno studio preliminare, ma deve attenersi alle caratteristiche della flora locale, ricorrere alle specie autoctone per i lavori di integrazione e osservare lo stile architettonico locale.
- Piano Regolatore del Territorio - Identificazione delle differenti categorie del territorio che per le quali è necessario rispettare determinate condizioni; valutazione della compatibilità del progetto con gli aspetti del piano regolatore. E' importante tenere in considerazione il fatto che, per ognuna delle condizioni identificate, bisognerà avviare processi di autorizzazione specifici, nel caso in cui nel piano regolatore siano registrate delle occupazioni di quello spazio. E dovranno essere preparati dei documenti autonomi che prevedano tali autorizzazioni, come accade anche con il Dominio Hídrico.
- Socio-economia - Identificazione, caratterizzazione e localizzazione dei nu-

clei vicini alle Ecopistas, le vie d'accesso, i collegamenti e le interfacce; identificazione delle strutture sociali, alberghiere e di ristorazione ubicati nelle vicinanze; identificazione delle infrastrutture di servizio pubblico e di altri servizi che possano essere di interesse nella gestione delle Ecopistas; identificazione dei differenti luoghi di sosta legati al percorso, incluse le aree di riposo, gli osservatori, i punti di ristoro, ecc., e delle infrastrutture relative (illuminazione, comunicazioni, rifornimento di acqua, ecc.); identificazione di incroci con altre strade; valutazione dell'effetto di una Ecopista sulla mobilità e sulla valorizzazione del patrimonio naturale e culturale; valutazione dell'effetto sull'attività turistica locale e sul resto delle attività commerciali.

- Patrimonio - Identificazione, localizzazione e caratterizzazione degli elementi di valore patrimoniale che potrebbero subire l'influenza diretta dell'Ecopista o che potrebbero trovarsi nelle sue vicinanze e che in questo modo potrebbero costituire dei punti d'interesse; identificazione dei lavori raccomandati per la sua valorizzazione e conservazione, secondo le raccomandazioni ufficiali della tutela. Tali lavori dovranno essere realizzati secondo i termini dettati dalla legislazione attuale.

Oltre ai parametri ambientali precedentemente identificati, dovranno essere individuate eventuali zone ambientali degradate. Tali condizioni di degrado potrebbero essere conseguenza delle pratiche ferroviarie, che nel frattempo sono state abbandonate, ma anche di azioni perpetrate in seguito alla disattivazione della linea. Queste zone richiedono un certo tipo d'intervento che dovrà essere valutato in fase di previsione dei costi del progetto.
Gli studi preliminari dovranno prevedere delle misure specifiche con le quali ridurre al minimo la fase di costruzione e di avviamento. Queste misure devono rispondere agli aspetti specifici del progetto stesso, della natura del luogo e dei mezzi necessari alla sua attuazione.
Va sottolineato che il progetto d'integrazione del paesaggio deve essere visto come un elemento essenziale per la valorizzazione della zona e non come una misura mirata a minimizzare.
In Portogallo, il regime giuridico per il dominio pubblico possiede dignità costituzionale. Nei termini della costituzione della Repubblica, le strade ferrate nazionali appartengono al dominio pubblico, così come altri beni. Attraverso questa norma della Costituzione sappiamo che:

- le strade ferrate nazionali devono, necessariamente, appartenere al dominio pubblico (dominio pubblico ferroviario);
- di conseguenza, altri beni, ovvero i relativi stabilimenti industriali e commerciali, possono essere integrati in questo domino, essendo anch'essi subordinati all'attività ferroviaria.

La costituzione attribuisce alle leggi ordinarie il compito di definire quali sono

i beni che, concretamente, si integrano nel dominio pubblico delle varie collettività territoriali, ovvero lo stato, le regioni autonome e le autonomie locali. Secondo questo quadro costituzionale, i beni sono protetti da disposizioni costituzionali, ed il relativo svincolamento, deve obbligatoriamente avvenire attraverso processi legali. E' in quest'ottica che va inserito il decreto-legge 269/92 che definisce la doppia competenza del Ministro della Tutela e del Tesoro nel decidere il grado di semplicità e le condizioni a cui deve obbedire l'istruzione del processo decisionale.
La possibile giustificazione per lo svincolamento di taluni beni del patrimonio pubblico dello Stato è che questi stessi beni smettano di essere considerati essenziali per lo Stato. In tal caso, potranno essere sottratti al domino pubblico e divenire di dominio privato; da quel momento in poi potranno essere venduti e comprati liberamente, costituendo una fonte di reddito per lo Stato.
Nella prospettiva del controllo delle relazioni con terzi per l'utilizzo di questo tipo di beni (il dominio pubblico ferroviario), il quadro giuridico relativo a queste relazioni dovrà ricorrere alle norme iscritte nel decreto-legge conosciuto come "Reglamento de Explotación y Policía de los Ferrocarriles" e nel regime straordinario di autorizzazione precaria, in funzione delle tariffe approvate dagli agenti ferroviari, consacrati nel decreto-legge n°11928.
E' in questa prospettiva che da molto tempo si stipulano contratti di concessione dei beni del dominio pubblico ferroviario e/o vengono cedute le autorizzazioni per l'uso privato degli stessi. Anche se la classificazione giuridica di questo tipo di relazioni è stata causa di alcune controversie, portando persino alla formulazione di un decreto secolare, il Codice del Procedimento Amministrativo ha fatto chiarezza su questa questione in maniera definitiva, consacrando, nella sua versione originale approvata dal decreto-legge n°442/91, il contratto di concessione amministrativo come relazione giuridica amministrativa.
Per quanto riguarda la creazione o la modificazione delle norme relative al dominio pubblico, la Costituzione riservò al Parlamento (Assemblea della Repubblica) la facoltà di legiferare su queste materie, sottratte alla competenza legislativa generica del Governo. Tuttavia, nonostante la Costituzione abbia affidato al Parlamento la legislazione su materie concrete, tra cui le questioni relative ai beni di dominio pubblico, è (sempre secondo la Costituzione) sotto previa autorizzazione del Parlamento che il Governo può ancora legiferare sulla materia in questione, attraverso una legge di autorizzazione legislativa. E' questo il caso della richiesta di autorizzazione legislativa, a cui il Parlamento ha risposto positivamente al momento di votare la recente Legge n° 51/03 del 22 agosto.
Il Governo è stato autorizzato a legiferare su questo argomento, potendo fare riferimento al diploma che intende raggiungere tre differenti obiettivi:

- la revisione delle norme relative alla protezione dei beni di dominio pubblico;
- la possibilità di una maggiore semplicità e l'istituzione di altre forme di rendimento degli stessi;
- l'aggiornamento delle norme generali che regolano il settore.

- In questo contesto, ed anche di fronte l'analisi generica della bozza del progetto di legge, è bene anticipare gli obiettivi che saranno perseguiti e che si giustificano con:
- la necessità di aggiornare le norme, conseguentemente alle recenti sfide poste al dominio pubblico ferroviario che, paragonate alle norme che regolano questa materia, evidenziano una relativa mancanza di aggiornamento in questo campo;
- la necessità di un trattamento integrato per quanto riguarda le questioni del dominio pubblico ferroviario;
- la necessità di usare al meglio a livello sociale questi beni di dominio pubblico;
- la ristrutturazione del settore ferroviario.

Il Governo ha intenzione di perseverare su due delle sue mansioni: assicurare il perseguimento dell'interesse pubblico e assicurare la gestione efficiente delle risorse disponibili.
La REFER ha iniziato ad esercitare una politica di rendimento del patrimonio che ha il compito di gestire e che attualmente non è soggetto allo sfruttamento ferroviario. Tale politica di valorizzazione si esplica essenzialmente nel contratto di concessione; contratto che è andato via via configurandosi come strumento di contrattazione con differenti comuni per alcuni tratti ferroviari non più utilizzati, in vista del loro riutilizzo come Ecopistas.
Come è evidente, tali contratti sono stipulati d'accordo con le caratteristiche specifiche del quadro legale attuale che mette il visto sul patrimonio integrato nel dominio pubblico ferroviario, non allontanandosi dall'ipotesi concettuale secondo la quale queste concessioni potrebbero essere consegnate ad altre istituzioni dell'amministrazione o a enti di diritto privato che perseguano un obiettivo sociale compatibile.
E' stato fatto un inventario e una definizione della rete, con quattro aree geografiche distinte: il Nord, il Centro, Lisbona e la Valle del Tajo e il Sud. Considerando tutto il patrimonio non utilizzato, a livello degli antichi tratti che si integrano nel dominio pubblico ferroviario gestiti direttamente dalla REFER, abbiamo creato delle mappe che possono rendere sistematiche tutte le informazioni rilevanti per i futuri studi preliminari, per poter scegliere in modo definitivo ogni tratto destinato a Ecopistas.
Questa distribuzione coincide con il potenziale coinvolgimento delle strutture regionali, tenendo in considerazione la possibilità di ricorrere ai fondi del Quadro Comunitario di Apoyo III, indipendentemente dalla naturale articolazione con le comunità direttamente interessate dal Programma Nazionale delle Ecopistas e, se il piano strategico sarà supportato, a livello della decisione competente. Solo in un secondo tempo, e sempre che sia necessario, bisognerà raccordare un progetto all'altro, entro i termini della NUT e attraverso l'Associazione

dei Comuni e/o le previste Comunità Urbane.
Come è avvenuto in Spagna, si cerca di riunire nella scheda di ogni linea/tratto (o parte di linea, tenendo in considerazione la rispettiva lunghezza) le informazioni che possono servire per un primo approccio ad una piccola guida turistica, cioè:

- Localizzazione - Comuni attraversati dal tratto e mappa del relativo lotto di terreno di quell'area del Portogallo.
- Infrastruttura - Lunghezza del tratto, numero totale di ponti, passaggi privi di passaggio a livello, stazioni, caselli.
- Interesse ecologico, storico, artistico e turistico.
- Luoghi di osservazione di rilevate interesse.

Il 28 ottobre 2003 la Ferrovia in Portogallo compie 150 anni. Questo piano strategico delle Ecopistas in ambito nazionale e l'apertura ai potenziali utenti di alcune di queste infrastrutture potranno rappresentare, in termini di immagine pubblica della ferrovia, qualcosa di molto positivo. Da quando è stato disattivato lo sfruttamento delle ferrovie e favorito, di eseguito l'accesso a tutti i luoghi precedentemente percorsi dal treno, nelle rispettive popolazioni è nata una sorta di frustrazione legata a quella determinata disattivazione. Siamo portati inevitabilmente alla riutilizzazione e riqualificazione strutturata degli antichi tratti ferroviari e delle altre strutture del patrimonio costruito che possono essere recuperate, proprio per la memoria storica della ferrovia e per la sua integrazione in tutto ciò che costituisce il patrimonio culturale del nostro paese e delle relative regioni.
Le future Ecopistas come "corridoi strutturati" potranno essere parte integrante e importante di una "rete verde" che comprenda un'infinità di attività che attualmente costituiscono una "nicchia" turistica che non smette di crescere su scala nazionale, europea e mondiale. Per iniziativa delle regioni autonome e/o particolari, nascono sistematicamente nuovi percorsi, legati a un nuovo turismo locale amante della natura e dei centri storici, oggi ricercati per un tipo di turismo che non si conforma agli schemi del turismo "sole e spiaggia".
Le fonti di finanziamento possibile sono: il FEDER, il programma URBAN, il programma LIFE, l'INTERREG III di cui già si è accennato.
In conclusione, in Portogallo esistono attualmente circa 600 chilometri di linee ferroviarie non più attive, di cui già circa il 20% è già sotto contratto con i comuni per la creazione di Ecopistas. A partire dall'approvazione di questo piano strategico saranno avviati contatti più approfonditi con gli altri organi dello Stato che vogliamo coinvolgere in questo progetto, come ad esempio i Ministri dell'Ambiente, quello del Turismo e quello della Cultura e l'Associazione dei Comuni.

LA RIFLESSIONE IN FS

Il riutilizzo dei sedimi ferroviari. Il caso italiano[1]

di Francesco Notaro
Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.

Io mi ero preparato un intervento, ma, dopo aver sentito le relazioni del mattino fatte dai docenti dell'Università di Milano ed anche la bellissima relazione dell'ospite spagnola, preferisco tralasciare questo testo e rovesciare un po' il ragionamento che volevo fare. Sarebbe troppo semplice dire qui, ora, che noi di Reti Ferroviarie Italiane (RFI) stiamo lavorando su 1.300 chilometri di linee, dire che cosa abbiamo fatto in questi anni. E' il mio lavoro dalla mattina alla sera, a contatto continuo con svariati enti istituzionali – Regioni, Comuni, Province -, e quindi sarebbe troppo semplice. Invece, prendo spunto dalla relazione-provocazione fatta dal prof. Senes stamattina. Egli dice, ci chiede: "Che cosa bisogna fare?". Allora, dando per scontata la relazione che troverete nella cartella, vorrei ricostruire il ragionamento che avevo preparato e svilupparlo qui insieme con voi.
Premetto che per Rete Ferroviaria Italiana il tema del riuso delle linee ferroviarie dismesse, come quello della riqualificazione urbana, è da circa dieci anni che fa parte di un pensiero collettivo sui problemi generali dell'urbanistica. Non sono molti, ma è comunque ormai un tempo consistente. Ma, dal punto di vista della effettiva pianificazione territoriale, strutturale, è diventato, solo di recente, un tema abbastanza sentito. C'è una forte differenza tra lo scenario italiano e quello che abbiamo visto stamattina. Una differenza che ruota intorno al termine "valorizzare". Io vi chiedo che cosa significa "valorizzare". Perché qui, per noi, sta il punto cardine della differenza tra gli scenari. Perché dieci anni fa, quando eravamo un'azienda autonoma delle Ferrovie dello Stato, anche noi parlavamo di funzione pubblica, di ruolo pubblico. Ma, ciononostante, non siamo stati capaci di organizzare, in quegli anni, ciò che invece gli americani hanno fatto negli anni '60, e ciò che la Spagna ha fatto negli anni '80. Noi invece ci crogiolavamo a vuoto sul concetto di demanialità. E quello è stato – io lo chiamo così – il peccato originale derivante dalla patrimonializzazione del nostro asset.
Ma, dunque, c'è un dato fondamentale: la differenza dello scenario italiano rispetto a quelli di cui si è parlato stamattina è che noi siamo una società per azioni, e che abbiamo questo tipo particolare di patrimonio con il suo valore. L'immaginario collettivo pensa costantemente che questo patrimonio soggiac-

[1] Quello qui pubblicato è il testo dell'intervento svolto durante il Convegno (tratto, come gli altri, dalla registrazione). Il dott. Notaro ha però consegnato per gli Atti, al momento di prendere la parola, un intervento scritto che pubblichiamo nelle pagine successive, insieme ad un allegato tecnico.

cia ancora ad elementi pubblicistici. Lo percepisco ogni giorno nei miei contatti con le amministrazioni comunali e regionali. C'è ancora questo retaggio culturale. E, dunque, non c'è la dovuta attenzione a quello che invece è il valore economico di questi asset: asset che costituiscono, di fatto, il valore economico della società e il bilancio del Gruppo delle Ferrovie dello Stato, e sui quali noi siamo chiamati a dare, come dire, valore, a generare profitto.
Riprendo, allora, la domanda: che cosa significa "valorizzare"? Che cosa se non, per un verso, ridare una rendita fondiaria agli asset industriali che ormai hanno però perso il loro carattere industriale, e, per l'altro verso, e soprattutto, lavorare per la riqualificazione del contesto urbano, prima ancora che per la riqualificazione delle risorse naturali, dei siti archeologici, del sistema ambientale? E questo che cosa significa se non investire in cultura, investire nel concetto di bellezza?
Noi invece che cosa ci troviamo di fronte? Qui è bene dircelo. Noi ci troviamo con oltre 1.300 chilometri di linee ma non abbiamo dei veri interlocutori, interessati a mettere in piedi processi di pianificazione e riqualificazione territoriale. Non c'è attenzione a questi processi. E non c'è perché non ci sono risorse. Questo è il punto. Noi offriamo gratuitamente a Comuni e Province, e perfino a Regioni, tutte le stazioni impresenziate; offriamo gratuitamente chilometri e chilometri di linee ferroviarie, comprese le opere d'arte che vi sono sparse. E le amministrazioni comunali nemmeno le prendono. E così accade che ci portiamo dietro la responsabilità, civile e penale, che deriva dallo stato di abbandono di queste linee: nascono discariche abusive, si verificano occupazioni abusive dei vari manufatti, ci sono rischi di crolli e di incendi. Ma i Comuni, le Province non hanno la disponibilità per intervenire. Siamo arrivati a fare la provocazione - a proposito di sedimi ferroviari nei centri urbani di cui si è parlato questa mattina - di dare al Comune di Siracusa 14 chilometri di linea per 5 euro all'anno.
Allora, se mi chiedete che cosa c'è da fare, io vi rispondo che c'è da investire in cultura. Valorizzare le linee ferroviarie significa, prima di tutto, investire in cultura. Ma questo è un paese che vuole investire? Trovate che vi sono risorse a livello di pianificazione territoriale o di sistema ambientale? Trovate risorse se le chiedete al Ministero dell'Ambiente? Ma, allora, chi ripristina le linee deve farne carico alle Ferrovie dello Stato? Nel momento in cui noi cediamo a Comuni, province e Regioni questi manufatti, questi sedimi dismessi, dove sono le risorse per mettere in sicurezza le opere d'arte, i ponti, le gallerie? Questo è il tema.
Ma, dunque, che cosa intendiamo quando diciamo che si deve andare verso il pubblico? Io non capisco bene come si possa ragionare in questo modo. Certo, capisco bene che possa essere comodo per un'amministrazione comunale, per risolvere alcuni problemi (non credo che pensino tanto alle greenways), che noi si metta a loro disposizione queste aree, questi sedimi, questi fabbricati. Comunque, noi siamo ferrovieri, e il nostro problema è quello di in-

cidere sul concetto di mobilità, di interscambio, e di cercare di cambiare i comportamenti di chi usa altri mezzi di trasporto e non quelli ferroviari. Però il punto è sempre lo stesso: dove sono i finanziamenti? Rimettere in sicurezza i sistemi ferroviari costa. Prendiamo il caso della Liguria. Lì stiamo portando avanti una delle più grandi operazioni di valorizzazione di una linea dismessa. Sono 24 chilometri di linea che è stata dismessa in seguito a varianti di tracciato. Lì si è fatto un PRUSST, cioè un programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio che interessa alcuni Comuni del Ponente[2]. Ma perché si è riusciti a definire questo programma e ad avere i finanziamenti necessari? Perché la linea ferroviaria inserita nel PRUSST-Liguria attraversa Sestri Levante e Sanremo, e poi Arma di Taggia, fino ad arrivare a Ospedaletti. E' un problema immobiliare, non è un tema da aree verdi e da passeggiate; è un tema da 100 milioni di Euro.

Ecco che, allora, quando parliamo di attraversamenti di centri abitati, non si tratta, come è stato fatto nelle grandi città, di pensare alle piste ciclabili. Si tratta di aree di sedimi che sono dentro i centri edificati e, perciò, il problema è di risistemazione dei centri urbani. Ed è quello che noi di RFI diciamo sempre: vogliamo partecipare ai problemi veri delle città, ai progetti di riqualificazione urbana. Gli asset ferroviari che hanno ormai perso la loro caratteristica funzionale possono concorrere ad una diversa funzionalità urbana; e, nel farlo, possono avere ancora una loro rendita, così come è doveroso in un ambito di società per azioni. Certo, se parlassimo di un bene pubblico, allora potremmo fare quello che facevamo prima. Ma il tema è cambiato. Questi asset devono avere una rendita. O forse pensiamo di no? Del resto, se non ho capito male, dei circa 8.000 chilometri di linee dismesse in Spagna quelli che passano alla Fondazione per essere valorizzate come Vias Verdes sono un terzo; e questo perché gli oneri di manutenzione e di custodia sono molto alti. Tutte le altre linee rimangono in capo a società di gestione delle infrastrutture.

Voglio concludere il mio intervento facendo una proposta operativa. Facciamo modo che emergano gli attori della pianificazione strutturale del territorio: Comuni, Province e Regioni. Non battezziamo dei progetti soltanto perché è bello farlo; facciamo in modo di garantirci prima che siano progetti con la P maiuscola. Poi, con operazioni di project financing o con un promoter, cerchiamo di capire dove sono i capitali di rischio, se è vero che questi asset debbono avere una loro redditività.

Guardate, il problema della valorizzazione non è solo quello di ricostituire rendita fondiaria per Reti Ferroviarie Italiane o il Gruppo FS. Si tratta, certo, an-

---

[2] I PRUSST sono programmi innovativi in ambito urbano oggetto di bandi nazionali del Ministero dei Lavori Pubblici (il primo è contenuto nel DM 8.10.98) che si propongono di favorire la realizzazione o il completamento di infrastrutture di importanza strategica per il contesto e lo sviluppo sostenibile del territorio. La Regione Liguria ha presentato il progetto "riuso dell'ex ferrovia del ponente ligure nella tratta Ospedaletti-San Lorenzo al Mare e realizzazione di interventi di riqualificazione urbana, ambientale e paesistica della fascia costiera". Il progetto è stato approvato.

che e soprattutto di fare in modo che la parte ambientale, la parte archeologica, la parte artistica e paesaggistica (la parte che contiene la "bellezza") possano dare effettivamente una redditività al paese. Mettere in piedi operazioni di questa natura significa promuovere processi di lunga durata. Ma allora perché non intervengono la Società per l'Imprenditorialità Giovanile o Sviluppo Italia? Ma non debbono intervenire solo per avere in concessione i sedimi, questo è banale. Si tratta di prendere in concessione intere linee, garantirne la custodia e la manutenzione, gestire progetti (e non solo la singola casa cantoniera). Si tratta di mettere in moto cooperative di giovani che aprano servizi, creino sviluppo, diano vita a processi che abbiano una ricaduta sul sistema sociale del paese e non solo sul singolo cespite che, alla fine, diventa un business solo di una singola persona. Quando noi, su 14 chilometri di linea, abbiamo fatto una trattoria o una pizzeria, non possiamo credere di aver risolto il problema.
Dunque, valorizzare le linee dismesse significa mettere in moto questo tipo di processi, da cui verranno rendite per Reti Ferroviarie Italiane ma anche processi di sviluppo locale. E questo è possibile solo quando non ci limitiamo a battezzare due o tre progetti ma, invece, partecipiamo a pianificazioni strutturate, che riguardano l'ambiente nel suo insieme e che coinvolgono stabilmente la Regione, le Province, i Comuni. Gli attori devono essere interconnessi, devono stare insieme. Insieme si devono andare a cercare i capitali di rischio. Noi dobbiamo capire bene dove è il vero valore, quale è il business indotto, ed individuare l'imprenditoria privata che può mettere i suoi capitali per gestire questo sistema.

IL RECUPERO DEI SEDIMI FERROVIARI DISMESSI

Relazione scritta, di Francesco Notaro

Le ragioni che portano alla definitiva dismissione di una linea ferroviaria sono legate sempre alla perdita di interesse a mantenere quell'esercizio ferroviario locale, ma possono essere le più svariate: si va infatti dalla alluvione o dallo smottamento che rende inutilizzabile un ponte ferroviario o un tronco di linea e costringe alla interruzione dell'esercizio ferroviario ed alla attivazione di un servizio sostitutivo su gomma, che poi con il passare del tempo perde anch'esso la sua utilità, all'abbandono di fatto di certe linee locali per la perdita delle loro finalità iniziali di tipo sociale e/o commerciale, fino alla disabilitazione di un tratto di linea a causa della realizzazione di una variante di tracciato.
Le ragioni che invece inducono a prestare particolare attenzione a questo segmento di portafoglio immobiliare, seguendone costantemente il monitoraggio, sono essenzialmente le seguenti:

- evitare consistenti spese di manutenzione e sorveglianza;
- evitare lo stato di abbandono delle aree e dei fabbricati, perché - oltre che a comportare costi passivi di gestione - si presta a favorire fenomeni di degrado e di utilizzo abusivo (dall'occupazione illecita degli edifici, alle discariche non autorizzate, fino addirittura al furto del materiale ferroviario);
- evitare eventuali responsabilità civili e penali per RFI S.p.A., conseguenti ad un mancato controllo e ad una mancata azione diretta in termini di manutenzione e sorveglianza;
- assicurare la disponibilità sul mercato dei medesimi compendi immobiliari, che si rende possibile solo dopo i corrispondenti provvedimenti di dismissione;
- consentire di mettere a reddito tali compendi immobiliari tramite alienazione, commercializzazione, valorizzazione o diversificazione, incrementando la redditività di ogni cespite.

Valorizzare questi compendi immobiliari significa dunque per un verso ridare rendita fondiaria ad asset che hanno perso negli anni il loro carattere industriale, per l'altro finalizzare lo sviluppo dell'immenso patrimonio al contorno di risorse naturali, storiche, paesaggistiche, archeologiche ed ambientali.
Problematiche ed opportunità, il tema del convegno chiede di argomentare: ritengo nessuna per le prime e tante per le seconde, ma solo se l'approccio al tema è essenzialmente quello della consapevolezza di investire in cultura.
Puntare quindi sulla realizzazione di nuovi luoghi e promuovere il coinvolgimento delle Comunità locali nel mutamento della morfologia urbana crea un interesse positivo ed una spinta a ricercare non solo risorse di investimento, di competenze e di professionalità, di spesa e di consumo, ma anche nuove forme di socialità.

Si vuole con ciò dire che il recupero dei sedimi ferroviari dismessi – Rete Ferroviaria Italiana sta lavorando, in Regioni diverse, su circa 1300 km di linee - deve vedere il pieno coinvolgimento e l'assenso di tutti gli attori deputati allo sviluppo della zona ai diversi livelli istituzionali e di imprenditoria privata.
Ognuno deve fare la sua parte:

- i Comuni attraversati dalla linea ferrata, nel ruolo di iniziali e principali promotori;
- Rete Ferroviaria Italiana, proprietaria dei sedimi e delle stazioni;
- Ministero dei Trasporti ed Infrastrutture, Ministero dei Beni Ambientali e Sovraintendenze locali;
- Organizzazioni Sindacali ed imprenditoriali, per il coinvolgimento del mondo produttivo;
- le Banche.

Là, dove si è riusciti a creare tale sufficiente consenso tra Attori sociali, Istituzionali, Imprenditori, il risultato è stato raggiunto. Ad esempio:

- in Piemonte, Linea BRA–CEVA, 5 km sono stati ceduti alla Provincia di Cuneo;
- in Lombardia,, Linea Como S.Giovanni-Como lago è stata ceduta al Comune di Como;
- in Friuli Venezia Giulia le Linee Trieste C.M-Confine cedute alla Regione Autonoma Friuli e la Linea Tarvisio-Fusine laghi al Comune di Tarvisio è in via di cessione;
- in Liguria, su 24 km di linea abbiamo elaborato un Piano di Riqualificazione Urbana PRUSST LIGURIA e sta per essere ceduto alla Regione;
- ed altri casi ancora in Campania, Sicilia, ecc.

Ma il potenziale è ancora inespresso, basti pensare ai destinatari dei progetti: Residenti, Turisti, Esercizi, Alberghieri, Esercizi di accoglienza, Agenzie di viaggio e turistiche, Trasporto, Artigianato, Commercio, Edilizia, Agricoltura, ecc.
Ed allora perché su progetti finalizzati non prevedere un coinvolgimento pieno degli Enti finalizzato ad un Accordo di Programma?

Una proposta

a. Creazione di un sufficiente consenso tra i diversi attori sociali ed istituzionali, costituiti di fatto in Associazione, quali promotori e garanti della validità del progetto.
b. Individuazione, con procedure di finanza di progetto, del promoter e costituzione di un soggetto responsabile - costituzione di società consortili o altra forma societaria - della realizzazione del progetto di riqualificazione della linea attraverso reperimento dei capitali e gestione dei servizi collaterali. Tali so-

cietà potranno anche essere agevolate con interventi dell'I.G. Società per Imprenditoria Giovanile, ma anche di Sviluppo Italia.

Il processo per una più efficiente gestione e valorizzazione di questo patrimonio non è semplice, ma, a conclusione, per raggiungere l'obiettivo che tutti ci prefiggiamo (recupero dei sedimi ferroviari dismessi), ritengo vada favorito un quadrilatero di condizioni e fattori che, se interconnessi, attivati ed equilibrati, determinano, su beni oggi improduttivi, contestualmente, difesa e sviluppo della qualità della vita, sintetizzati in:

- ambiente (nel suo insieme);
- utilizzo e uso del territorio;
- trasporto locale e ricadute sulla mobilità urbana;
- processi economici innovativi e Sviluppo territoriale.

ALLEGATO

I provvedimenti normativi di dismissione delle linee ferroviarie italiane

Nel periodo antecedente l'istituzione dell'Ente "Ferrovie dello Stato" (1986), con cui è stata soppressa la "Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato", la soppressione delle linee ferroviarie veniva effettuata in due fasi, la prima con Decreto del Ministro dei Trasporti con il quale si procedeva alla soppressione del servizio ferroviario (viaggiatori, merci e bagagli o soltanto uno o due di essi) e la seconda con la emissione dapprima di un Regio Decreto (R.D.), fino alla costituzione delle Repubblica Italiana, e poi di un Decreto del Presidente della Repubblica (D.P.R.).

Il Regio Decreto veniva emanato ai sensi dell'art. 4 del R.D.L. n. 1575 del 21.12.1931, poi convertito nella legge n. 386 del 24.3.1932, con cui si autorizzava la definitiva soppressione di una linea FS, a seguito della quale era possibile sia lo smantellamento della sede che l'alienazione delle aree e dei fabbricati resisi disponibili: prima ancora della definitiva soppressione, lo stesso R.D.L. 1575/1931 autorizzava il Ministro dei Trasporti a sostituire i servizi ferroviari con autoservizi e ad affidare l'esercizio degli stessi autoservizi alla "Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato".

L'ultimo D.P.R. emanato risulta essere il n. 1003 del 31.12.1986, relativo alla soppressione del tronco di linea Ribera-Porto Empedocle: con l'istituzione dell'Ente FS prima (1986) e delle "Ferrovie dello Stato S.p.A." poi (1992) è iniziato un periodo d'incertezza circa la procedura da adottare, in riferimento alla nuova veste giuridica assunta da FS.

Ai sensi dell'art.1 del D.M. n. 73/T del 15.4.1987, in materia di suddivisione della rete in commerciale, integrativa e di interesse locale, "l'Ente Ferrovie dello Stato è autorizzato a mantenere la soppressione del servizio viaggiatori su rotaia sulle linee d'interesse locale indicate nell'allegato A, sub 1 e sub 2, con l'obbligo di continuare l'esercizio di autoservizi sostitutivi, da commisurare alle esigenze della domanda di trasporto", nonché "a mantenere la soppressione del servizio merci su rotaia sulle linee ferroviarie indicate nell'allegato A, sub 1, e a sopprimere, a partire dall'1/1/1988, detto servizio anche sulle linee indicate nell'allegato A, sub 2".

Con il suddetto D.M. n. 73/T "a partire dall'1°/1/1988, sono abrogati e sostituiti dal presente decreto, i decreti del Ministro dei trasporti indicati nel ripetuto allegato A", che riguardano quelli "autorizzanti la soppressione dei servizi viaggiatori e merci su rotaia con istituzione di autoservizi sostitutivi viaggiatori" e quelli "autorizzanti la soppressione dei servizi viaggiatori su rotaia con istituzione di autoservizi e con mantenimento del servizio merci su rotaia in regime di raccordo".

Ai sensi dell'art. 18 del Decreto-Legge n. 333 dell'11.7.1992 concernente le "Misure urgenti per il risanamento delle finanza pubblica" (poi convertito nella legge n. 359 dell'8.8.1992), che attribuisce al Comitato Interministeriale per

la Programmazione Economica (CIPE) la possibilità di deliberare la trasformazione in società per azioni di enti pubblici economici, qualunque sia il loro settore di attività, in attuazione della legge n. 35 del 5.12.1991, con Deliberazione del CIPE del 12.8.1992, l'Ente Ferrovie dello Stato è stato trasformato nella società per azioni "Ferrovie dello Stato S.p.A." con effetto dalla data delle medesima deliberazione.
Conseguentemente al nuovo assetto societario, con D.M. n. 225/T del 26.11.1993 è stata affidata alla "Ferrovie dello Stato – Società di Trasporti e di Servizi per Azioni" la concessione dell'esercizio ferroviario di trasporto pubblico per 70 anni: l'ultimo comma dell'art. 5 del suddetto D.M. stabilisce che "previa autorizzazione del Ministro dei trasporti, la Società potrà altresì procedere all'apertura di nuove linee, nonché alla dismissione di linee esistenti" e precisa che "in quest'ultima ipotesi, dovrà essere sentito il Ministro della difesa".
Nel suddetto D.M. non si specifica peraltro se la suddetta autorizzazione debba essere adottata tramite la forma del Decreto del Ministro dei Trasporti, in sostituzione del D.P.R., oppure mediante provvedimento ministeriale di altra specie, quale ad esempio una semplice lettera a firma del Ministro pro tempore, come risulta fatto nel 1997 per la linea Bastia-Mondovì (nota del 29.7.1997) e per i tronchi Margherita di Savoia-Margherita di S. Ofatino (nota del 19.3.1997), Saluzzo-Airasca (nota del 29.7.1997) e Spinazzola-Spinazzola città (nota del 10.9.1997): nell'allegato A al D.M. 225/T sono peraltro riportate alcune delle linee indicate nel D.M. 73/T del 14.4.1987.
Nel frattempo, con Ordine di Servizio n. 4 del 9.2.1993, relativo alla "chiusura e trasformazione impianti", sono stati elencati gli impianti a cui dovevano essere apportate variazioni (da stazione abilitata a chiusa, da stazione abilitata a fermata impresenziata, da casa cantoniera a fermata impresenziata, da stazione abilitata a stazione disabilitata, da fermata impresenziata a stazione disabilitata).
Successivamente, con D.P.R. n. 277 dell'8.7.1998 è stato emanato il "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativo allo sviluppo delle ferrovie comunitarie", che disciplina le attività ferroviarie uniformandole ad una serie di principi, il principale dei quali riguarda la "separazione contabile o costituzione d'imprese separate per la gestione della rete e dell'infrastruttura ferroviaria e per l'esercizio dell'attività di trasporto a mezzo ferrovia".
Ai sensi del 1° comma dell'art. 4 del D.P.R. 277/98 "il gestore dell'infrastruttura ferroviaria è soggetto autonomo ed indipendente rispetto alle imprese operanti nel settore dei trasporti": il successivo 3° comma precisa che "quando l'attività di gestore dell'infrastruttura è svolta da un soggetto che sia titolare anche di un'impresa ferroviaria l'attività stessa deve essere espletata attraverso una struttura aziendale autonoma e distinta, sotto il profilo contabile, dalle altre strutture destinate allo svolgimento delle attività espletate in qualità di impresa ferroviaria e di servizi".

Per ottemperare al suddetto dettato legislativo, in data 18.3.1999 è stata emanata una Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, che all'art. 2 (relativo al "riordino organizzativo e societario") stabilisce che "a far data dal 1° gennaio 2000 alla separazione contabile seguirà la separazione societaria fra infrastrutture ed attività di trasporto": nell'anno 2001 è stata così istituita la "Rete Ferroviaria Italiana" (RFI) S.p.A. a cui è stato assegnato tutto il patrimonio ferroviario.
Nell'ambito del processo d'identificazione dei beni "non strumentali all'esercizio ferroviario" (come si definivano in passato) o "non più funzionali alla gestione caratteristica di RFI" (come si definiscono oggi), da trasferire nel compendio del patrimonio disponibile per le attività di dismissione e/o valorizzazione, con la Comunicazione Organizzativa n. 120 dell'11.10.1999 avente per oggetto il "Processo di Asset Allocation", il sig. Amministratore Delegato di FS S.p.A. ha tra l'altro attribuito alla allora Direzione Patrimonio le funzioni tipiche del proprietario "per le linee già chiuse all'esercizio, per le quali esiste l'autorizzazione Ministeriale alla dismissione e per le linee già chiuse di fatto all'esercizio e per le quali esiste formale richiesta al competente Ministero per la dismissione", per provvedere poi alle "dichiarazioni al catasto delle necessarie variazioni per consentire di procedere alle annotazioni sui libri contabili" e conseguentemente alla alienazione, valorizzazione o messa a reddito di detti immobili.
L'art. 5 del citato D.P.R. n. 277/1998, relativo ai "Rapporti tra il gestore dell'infrastruttura ferroviaria e lo Stato", stabilisce che i medesimi rapporti "sono disciplinati da un atto di concessione e da un contratto di programma".
Con Decreto Ministeriale n. 138 T del 31.10.2000 è stato così emanato l'atto di concessione alle "Ferrovie dello Stato – Società di trasporti e Servizi per Azioni" ai fini della gestione per 60 anni dell'infrastruttura ferroviaria nazionale: il comma 2 dell'art. 2 stabilisce che "l'eventuale dismissione delle linee è preventivamente autorizzata dal Ministro dei Trasporti e della Navigazione, sentiti il Ministero della Difesa e il Ministero del Tesoro, del Bilancio e della Programmazione Economica".
In data 2.5.2001 è stato sottoscritto tra il Ministro dei Trasporti e della Navigazione e le Ferrovie dello Stato S.p.A. il Contratto di Programma 2001 – 2005. Ai sensi del 2° comma dell'art. 7 del Contratto di Programma "resta inteso tra le Parti che, per le linee per le quali il Gestore proponga la dismissione, il Ministero dei Trasporti e della Navigazione attiverà tempestivamente le relative procedure al fine di giungere alla autorizzazione alla dismissione in tempi compatibili con gli aggiornamenti del presente Contratto di cui al precedente articolo 3. L'impegno del Gestore decade, ferme restando le prescrizioni contenute nell'Atto di dismissione, per le linee per le quali il Ministero dei Trasporti e della Navigazione abbia autorizzato la dismissione ed il relativo elenco sarà allegato agli aggiornamenti del presente Contratto".

Procedimento di dismissione e definitiva soppressione di una linea ferroviaria
Allo stato attuale, considerato che RFI S.p.A. svolge la propria attività in regime concessorio, il quadro normativo da porre a riferimento nella specifica materia è esclusivamente quello ricavabile dall'Atto di concessione del Ministero dei Trasporti approvato con D.M. n. 138/T del 31.10.2000 (specificatamente dal comma 2 dell'art. 2), nonché dal Contratto di Programma 2001-2005 del 2.5.2001 (specificatamente dal comma 2 dell'art. 7).
Pertanto, una volta intervenuta l'espressa rinuncia alla concessione di esercizio della linea interessata, RFI S.p.A. dovrà richiedere, rivolgendo formale istanza al concedente Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, l'autorizzazione alla soppressione della linea ferroviaria, che in caso di accoglimento, non potrà essere dichiarata che mediante l'adozione di apposito D.M., provvedimento tipico con il quale il Ministro esprime la volontà del proprio Dicastero.
Per arrivare alla emanazione del Decreto Ministeriale da parte del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, va attivata una apposita procedura che parte dalla dichiarazione "certificata" della Direzione Movimento che una certa linea non é più funzionale alla gestione caratteristica di RFI S.p.A.: va successivamente predisposta la relazione a cura del Patrimonio Immobiliare ed approvata dal Consiglio di Amministrazione di RFI S.p.A. con la richiesta al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di definitiva soppressione delle medesima linea, ai sensi dell'art. 2 del D.M. n. 138/T del 31.10.2000.
A fini della predisposizione della relazione al CdA di RFI S.p.A., occorre che le Direzioni Movimento e Manutenzione trasmettano a Patrimonio Immobiliare:

- la documentazione planimetrica;
- la opportuna documentazione fotografica;
- tutte le informazioni utili a descrivere compiutamente la linea e le sue caratteristiche tecniche, con le relative fermate e stazioni;
- l'elenco dei fabbricati con la descrizione del relativo stato di manutenzione;
- la situazione patrimoniale, con la individuazione dei cespiti ed il relativo valore netto contabile;
- l'informazione compiuta su tutti gli eventuali interessamenti all'acquisto o comunque all'utilizzo dei ferroviari da dimettere, da parte sia di enti pubblici locali che di soggetti privati.

La relazione così impostata viene portata all'attenzione del C.d.A. di RFI S.p.A. per le determinazioni. Vale qui evidenziare che il C.d.A. – in analoghe fattispecie – ha determinato una linea di comportamento, ossia di approvare che – nelle more di emissione del D.M. di dismissione di una linea - per la migliore gestione dei relativi beni immobiliari venga proposta agli enti locali interessati una locazione anticipata con patto di futura vendita, che preveda a carico del conduttore la custodia dei medesimi beni e l'accollo di tutti i costi relativi alla

manutenzione sia ordinaria che straordinaria necessario al mantenimento in sicurezza, onere oggi in capo ad RFI.

Linee già chiuse all'esercizio
Nella prima casistica indicata dalla Comunicazione Organizzativa n. 120 dell'11.10.1999 (linee già chiuse all'esercizio) sono da comprendere solo quelle per le quali è intervenuto a suo tempo il R.D. o il D.P.R. di definitiva soppressione dalla rete ferroviaria e le citate Bastia-Mondovì, Margherita di Savoia-Margherita di S. Ofatino, Saluzzo-Airasca e Spinazzola-Spinazzola città.

Linee già chiuse di fatto all'esercizio
Nella seconda casistica indicata dalla Comunicazione Organizzativa n. 120 dell'11.10.1999 (linee già chiuse di fatto all'esercizio) sono da considerare quelle per le quali è intervenuto il Decreto Ministeriale di soppressione dei soli servizi ferroviari (viaggiatori e merci), con o senza formale richiesta delle FS per la dismissione.
Per tali linee ferroviarie non più in esercizio, in quanto dismesse con apposito provvedimento ministeriale, occorre che le Direzioni Compartimentali competenti trasmettano le informazioni e la documentazione sopra indicate a proposito dell'attuale procedimento di dismissione e definitiva soppressione di una linea ferroviaria.
E' altresì importante ai fini di cui sopra conoscere anche quali e quante altre linee o tratte ferroviarie (non riportate nell'elenco a disposizione) risultino dismesse nell'ambito territoriale di competenza di ogni Direzione Compartimentale, per ognuna delle quali dovrà essere trasmesso lo stesso materiale sopra precisato.

Tratti di linee abbandonate di fatto
Anche per quanto riguarda i tratti di linee abbandonate di fatto, per una serie di molteplici circostanze volta per volta legate alle esigenze locali, quali ad esempio i tratti delle linee Siracusa Centrale - Siracusa Marittima, Licata – Licata Porto, Mazara del Vallo – Mazara del Vallo Porto ecc., occorre che le Direzioni Compartimentali competenti trasmettano le informazioni e la documentazione indicate a proposito dell'attuale procedimento di dismissione e definitiva soppressione di una linea ferroviaria.

Tratti di linee abbandonate a seguito di varianti di tracciato
Per quanto riguarda i tratti di linee abbandonati a seguito di varianti di tracciato, quali ad esempio i tratti delle linee Genova-Ventimiglia (da S. Lorenzo a mare ad Ospedaletti), Adriatica, Parma-La Spezia, Bari-Taranto, Bitetto-Acquaviva, Vitulano-Benevento etc., non occorre alcuna emissione di atto amministrativo (D.M. o D.P.R.) in quanto nella fattispecie le linee, nei suddetti tratti, subiscono soltanto uno spostamento geografico di sede per cui le primitive aree

perdono la caratteristica della strumentalità (o della funzionalità alla gestione caratteristica dell'impresa) contestualmente all'abbandono e si rendono disponibili per l'alienazione, la valorizzazione, la diversificazione.
Occorre pertanto che le Direzioni Compartimentali competenti trasmettano l'elenco di tutte le tratte di linee abbandonate a seguito di varianti di tracciato, corredato di tutta la documentazione necessaria per individuare i relativi immobili, al fine di consentire di poter procedere per essi a specifici progetti di dismissione o riutilizzazione con il duplice obiettivo di evitare spese di manutenzione e sorveglianza e di procurare introiti per RFI S.p.A.

Conclusioni
Appare del tutto evidente che avendo un monitoraggio costante ed aggiornato dell'intera situazione così come sopra disarticolata nei quattro casi si può provvedere con tempestività alla commercializzazione dei beni che si rendono man mano disponibili. Si ottiene in tal modo, oltre che la messa a reddito dei beni, una immediata cessazione dei costi di gestione con le contestuali responsabilità civili e penali evidenziate in premessa.

LE STRUTTURE FERROVIARIE DISMESSE E IL LORO IMPATTO SUL TERRITORIO[3]

di Francesco Mauro
Responsabile Direzione Politiche Ambientali e della Sicurezza del Lavoro, di Ferrovie dello Stato s.p.a.

Nel preparare il mio intervento ho ritenuto che non era opportuno intervenire dal punto di vista di Ferrovie dello Stato, per due ragioni: la prima, perché in realtà il convegno è interamente centrato sui risultati della ricerca; la seconda, perché sapevo che ci sarebbe stato un intervento di Reti Ferroviarie Italiane il quale avrebbe trattato l'argomento, appunto, dal punto di vista della società proprietaria delle infrastrutture. Ho quindi cercato di impostare un intervento di tipo tecnico, più incentrato sugli aspetti ecologici.
Quello che tenterò di dimostrare brevemente è che la realizzazione di greenways serve anche da un punto di vista ecologico, da un punto di vista ambientale, e che produce dei risultati che possono essere utili. Ovviamente bisogna però tenere presente quello che appena detto Francesco Notaro, e cioè che si deve investire in cultura, in cultura ambientale. E' chiaro che se questo non avviene il discorso non può essere sviluppato. Però è anche vero che, se non si cerca di dimostrare l'utilità di quello in cui si crede, risulta difficile poi trovare qualcuno che investa tempo e denaro in quel "qualcosa".
L'infrastruttura ferroviaria è pesantemente coinvolta nel problema ambiente. In senso positivo e negativo. Di fatto, l'infrastruttura ferroviaria permette un uso più sostenibile del territorio. Permette la salvaguardia di ecosistemi e di quella "cosa" ancora un po' misteriosa che è la biodiversità (che sembra che non c'entri, ma che invece è importante dal punto di vista del nostro discorso). Certamente il riuso verde di ferrovie dismesse, le greenways, e l'uso appropriato di ferrovie scarsamente utilizzate, "rail to trail", permettono di promuovere un uso più sostenibile del territorio. Quest'estate ho avuto il piacere di visitare, non per lavoro, alcune delle greenways della California, dell'Oregon, di Washington e della British Columbia. Ho visto, in contesti completamente diversi, delle cose bellissime: ad esempio il tentativo di costruire delle greenways che attraversano le Montagne Rocciose, in Canada; oppure l'uso di ferrovie a scopo turistico, fiancheggiate da trails, da sentieri attrezzati, e con l'uso di bellissimi ponti, che in Italia non abbiamo, dei ponti a cavalletto, delle specie di trespoli. Quest'esperienza diretta mi ha reso evidente come queste cose possono davvero essere belle ed essere utili.
Se ci si pensa bene, il problema delle strutture lineari di trasporto non è un problema che riguarda soltanto le ferrovie. Riguarda praticamente qualsiasi tipo

[3] Pubblichiamo l'intervento non scritto del dott. Mauro, così come pronunciato al Convegno e registrato. La relazione scritta è pubblicata nelle pagine successive.

di trasporto che l'umanità ha inventato: dai tratturi e i sentieri primitivi fino ai moderni oleodotti, elettrodotti e così via. Tutti questi tipi di trasporto tendono più o meno ad assumere una forma lineare, che va da un punto all'altro. Qualche volta non è proprio la via più breve; qualche volta è la più pittoresca, o la più utile, o la più facile, ma comunque è sempre qualcosa che unisce due punti e crea una specie di effetto a mosaico. Quando ci occupiamo di ambiente e ferrovie, di ambiente e mezzi di trasporto, ci preoccupiamo naturalmente dei cosiddetti costi esterni, cioè dei diversi tipi d'impatto ambientale che possono essere causati dalla struttura di trasporto; e tradizionalmente se ne identificano cinque: gli inquinanti atmosferici, i gas serra (e dunque l'impatto sul clima), il rumore (che è l'impatto più pesante dal punto di vista delle ferrovie), la congestione e gli incidenti. In realtà, vi è un sesto tipo d'impatto che spesso non viene considerato; e non viene considerato essenzialmente perché è difficile da calcolare: è l'impatto che si ha sul proprio stesso territorio visto nel suo insieme, cioè sull'ecosistema. E' un impatto che produce perdita di habitat. Una perdita che deriva o dal consumo del territorio stesso o dalla sua frammentazione.
Quello che voglio dire è che, certamente, le ferrovie sono già e saranno in futuro, uno dei trasporti più competitivi dal punto di vista delle esternalità quantificabili. Ma, in realtà, ancora non è noto quanto le ferrovie possano avere un impatto negativo dal punto di vista della frammentazione e del consumo dell'habitat (anche se la strada non è in condizioni migliori). La frammentazione consiste nel fatto che il territorio viene ad essere suddiviso in blocchi più piccoli, e perde la sua continuità. E' quello che chiamiamo l'effetto barriera. Ovviamente, conosciamo già strumenti per mitigare e recuperare questa frammentazione del territorio. Penso alla rinaturalizzazione, cioè al riportare la situazione alla condizione primitiva. Oppure, più semplicemente, alla riconnessione ambientale fatta mediante corridoi di collegamento. C'è un grande dibattito oggi nel mondo ecologico sulla ricostruzione di corridoi ecologici o anche sul collegamento che può esistere o può essere ripristinato fra due aree protette o fra due zone naturali. E, in questo senso, i percorsi ferroviari, e persino alcune autostrade (come le parkways americane), possono rappresentare elementi di riconnettività del territorio. Gli spazi contigui alle ferrovie e alle autostrade, gli spazi delle massicciate sono già oggi soggetti a colonizzazioni da parte della flora e della fauna, e rappresentano una via di penetrazione di alcune specie aliene e migranti. Per esempio, un'attenta osservazione della ferrovia Roma-Cesano-Bracciano ha indicato che il tracciato viene seguito dalle volpi per entrare nella zona urbana dalla campagna circostante.
Dunque, si può cercare d'impedire l'effetto barriera e aumentare invece l'effetto connessione. Si possono fare interventi destinati a migliorare l'habitat. Le possibili soluzioni tecniche sono numerose: costruire argini naturali e aree di rispetto per la comunicazione longitudinale lungo il sedime; eventuali barriere per consentire l'attraversamento di linee ancora in uso ma a basso traffico; sottopassi e passaggi sopraelevati per la comunicazione trasversale; ricucitura

delle interruzioni e delle strettoie; affiancare le ferrovie non solo da greenways ma anche da sentieri percorribili dalle speci vegetali e animali.
Gli interventi sul sedime ferroviario sono stati già citati più volte. Mi limito a dire che si può pensare, certo, a sentieri e strade pedonabili e a piste ciclabili, ma anche a piste per cavallo e persino a piste per sci di fondo (questo è già attuato in alcune zone delle Alpi, e lo è anche negli Stati Uniti). E si tratta, come si è detto, di percorsi ad uso turistico ecologico, educativo, ricreativo, e anche ad usi misti. Voglio solo citare il caso veramente interessante della Roma-Cesano-Bracciano, anche se poi oggi vi sarà un intervento specifico. Qui abbiamo praticamente tutte le tipologie di utilizzazione, perché vi sono tratti dismessi, tratti che non sono dismessi ma sono stati ricoperti da una galleria artificiale, tratti che attraversano zone ancora intatte anche se interne al Comune di Roma (ad esempio il tratto che va dalla Storta a Cesano), e altri ancora che sono pieni di reperti archeologici di grande interesse.
E' chiaro dunque che i problemi da affrontare per la valorizzazione di queste linee sono certo numerosi:Alcuni riguardano l'abbattimento o la mitigazione di quello che ho chiamato l'effetto barriera, altri riguardano la valutazione degli aspetti naturalistici e paesaggistici. C'è il problema della manutenzione, citato più volte dal dott. Notaro, che è davvero molto rilevante. Ci sono problemi di sperimentazione d'interventi finora non realizzati: ad esempio, la scelta delle speci naturali che possono realmente rinaturalizzare il territorio. Questo è un problema complesso, che deve assolutamente essere affrontato per evitare interventi che fanno più male che bene dal punto di vista ambientale (mi riferisco, per fare un esempio, a rimboschimenti non adatti).
In conclusione vorrei dire che sono d'accordo sul fatto che l'utilizzazione sia di sedimi dismessi sia di linee ferroviarie a basso traffico per progetti di valorizzazione ambientale debba essere affrontata tenendo conto che si sta intervenendo, di fatto, su dei costi esterni che vengono internalizzati e che quindi possono permettere anche ulteriori forme di finanziamento. Io credo che come si sta studiando la cosa per quanto riguarda gli altri costi esterni che ho prima ricordato – rumore, gas serra, inquinanti etc. -, così si dovrebbe fare per i danni all'habitat, e cioè per rimediare alla frammentazione degli spazi che si genera negli habitat urbani. Da questo punto di vista, penso che forse dobbiamo essere anche noi di FS a fornire strumenti validi alle amministrazioni locali e a rendere appetibili operazioni progettuali serie che riguardino i diversi aspetti della questione: quello sociale, quello economico e quello ambientale, che pure è il più importante.

LE STRUTTURE FERROVIARIE DISMESSE ED IMPATTO SUL TERRITORIO

Relazione scritta di Francesco Mauro

Introduzione: le strutture di trasporto sul territorio

I percorsi che gli esseri umani utilizzano per i propri spostamenti e per il trasporto di oggetti e merci da una località all'altra tendono naturalmente a corrispondere alla linea più breve tra due località. Questa osservazione è sostanzialmente vera per tutte le modalità di trasporto via terra, via acqua e nel cielo, compatibilmente con una serie di limitazioni: quelle poste dalla geografia innanzitutto, nel caso di tutte le modalità. Le infrastrutture di trasporto terrestre, in particolare, pur tendendo ad assumere quindi una forma lineare, sono soggette a numerosi fattori che le rendono meno dirette ma più facilmente percorribili, soprattutto per quel che riguarda l'orografia e l'idrografia, ed anche, talvolta, più panoramiche o, più semplicemente, consigliate dalla pratica. Nel caso particolare dei trasporti aerei e marittimi poi, oltre che dalla geografia, il percorso è condizionato ovviamente dalla posizione di porti ed aeroporti.

Un elenco approssimato delle infrastrutture lineari (o tendenzialmente tali) di trasporto terrestre può essere il seguente:

- sentieri e piste (di fondovalle, di cresta, ecc.);
- tratturi e piste per il bestiame;
- strade (consolari e highway, le prime ad approssimare notevolmente la linearità);
- strade moderne e autostrade;
- ferrovie;
- idrovie e canali;
- gas/oleodotti;
- altri "dotti" compresi i moderni "merci-dotti";
- funivie ed altri trasporti sospesi;
- elettrodotti;
- altre linee di trasmissione (dell'informazione);
- alcuni impianti sportivi;
- tracciati sotterranei (collettori e fogne, condutture, ecc.).

Queste infrastrutture impattano sul territorio e sull'ambiente in modo tale da comportare spesso anche dei costi esterni, ossia dei costi, dovuti alle spese per la tutela ed il ripristino dell'ambiente e della salute umana, che vengono pagati spesso dalle amministrazioni centrali e locali e quindi scaricati sulla collettività. Questi impatti vengono indotti per gran parte dai mezzi di trasporto (con motori a scop-

pio o che impiegano altre forme di energia come l'elettricità) che utilizzano le moderne infrastrutture. Si hanno quindi danni dovuti principalmente a:

- inquinanti atmosferici;
- gas serra;
- rumore;
- congestione;
- incidenti.

Si tratta di danni e relativi costi piuttosto consistenti. Lo studio più recente in proposito, riguardante specificamente la situazione italiana, condotto da Ferrovie dello Stato in collaborazione con Amici della Terra Italia, con dati riguardanti l'anno 1999, stima i costi esterni totali (strada+rotaia+aereo) per i suddetti tipi di danno a 100.450 milioni di Euro, di cui il 94,5% imputabili alla modalità stradale. Su un piano comparativo, la ferrovia risulta, in questi termini, la più eco-compatibile in quanto caratterizzata da costi di 3,62 centesimi di Euro per passeggero-km e, per le merci, 5,19 centesimi di Euro per tonnellata-km (valori che si abbassano ulteriormente se per il rumore vengono utilizzati i criteri INFRAS del 1995). Tali valori sono nettamente inferiori a quelli che risultano dalla modalità stradale e dalla modalità aerea.

Ferrovie, habitat e territorio

Esistono però impatti, altrettanto rilevanti anche se più difficili da quantificare, che vengono indotti in termini di effetti a livello naturalistico e paesaggistico dalle moderne infrastrutture di trasporto in quanto tali. Tali danni si riferiscono sostanzialmente alla perdita di habitat naturale in quanto occupato dalle infrastrutture stesse e dalla frammentazione del territorio per effetto della presenza del reticolo infrastrutturale. La frammentazione consiste quindi nella suddivisione del territorio in blocchi (sempre) più piccoli per perdita di contiguità a causa di effetto barriera. Gli effetti negativi possono verificarsi sul territorio (ad esempio, per gli aspetti idrogeologici) e sulla biodiversità o, più in generale, a livello ecosistemico (funzionalità ecosistemica), paesaggistico e, in termini più generali, a livello di diversità culturale ed urbanistico; la frammentazione può portare inoltre ad ulteriore perdita di habitat.

Un recente studio di INFRAS (2003) ha proposta una prima quantificazione per l'Italia (dati riferiti al 2000) dei costi dovuti ad effetti a livello naturalistico e paesaggistico in 2.843 milioni di Euro - un dato che potrebbe sembrare sottostimato rispetto ai valori riguardanti gli altri tipi di danno sopra indicati. Anche in questo caso, comunque, la ferrovia risulta, sia in termini complessivi che comparativi, come la modalità più eco-compatibile.

Questa situazione a favore della modalità ferroviaria non deve comunque esimerci dal mirare ad una ferrovia (realizzazione e gestione dell'infrastruttura, gestione del trasporto, attività collaterali) sempre più eco-compatibile affinché

questa modalità possa contribuire ad uno sviluppo sostenibile, compresi gli aspetti riguardanti un uso sostenibile degli ecosistemi e della biodiversità. Nel presente contesto, si vuole in particolare esplorare il contributo di sostenibilità che può essere fornito sia dal riuso "verde" di ferrovie dimesse ("greenways"), sia da un uso appropriato dei tracciati ferroviari di linee scarsamente utilizzate o che comunque si prestano a fruizione "soft" ("rails-with-trails").
Questo riuso, in quanto tale, già permette o promuove un uso (più) sostenibile del territorio (turismo verde, ecoturismo, treno-natura, treno-montagna, turismo culturale, ecc., anche in alternativa al trasporto privato su gomma).
Ulteriori aspetti possono inoltre essere presi in considerazione. Il principale strumento di mitigazione/recupero della frammentazione, oltre alla "rinaturalizzazione" vera e propria, è noto essere la (ri)connessione ecologica mediante "corridoi" che colleghino i blocchi suddivisi dall'effetto barriera. Paradossalmente, i percorsi ferroviari (con le zone più o meno ampie a fianco dei binari), e persino alcune autostrade (parkways, gardenways), possono rappresentare elementi di connettività del territorio naturale o parzialmente antropizzato (come peraltro di quello urbanizzato).
La ferrovia esprime quindi, al tempo stesso, effetti diversi e contrastanti. Da una parte contribuisce agli effetti di perdita di habitat e di frammentazione del territorio naturale (ed urbanizzato), dall'altra, è una componente essenziale del sistema di comunicazione (fisica ed informatica) che mette in connessione le attività umana, favorendo così processi di dematerializzazione e delocalizzazione delle attività stesse; da un'altra ancora e nello stesso senso, il tracciato ferroviario può anche funzionare, soprattutto se correttamente ed adeguatamente gestito, come elemento di (ri)connessione di zone ecologiche più o meno frammentate.
Non a caso, gli spazi verdi ai lati delle massicciate sono soggetti a colonizzazione, contrastata spesso con difficoltà, da parte della flora, ed in certi casi anche della fauna, e rappresentano addirittura una via di penetrazione di specie aliene/invasive/migranti (ad esempio, robinia e ailanto).
Tali impieghi "ecologically friendly" dei tracciati ferroviari sono per buona parte ancora da studiare in modo adeguato. Già per alcune linee ferroviarie in funzione sono noti accorgimenti tecnici che diminuiscono l'effetto barriera e favoriscono l'effetto connessione:

- ❑ sottopassi e passaggi sopraelevati per la comunicazione trasversale;
- ❑ argini "naturali" ed aree di rispetto per la comunicazione longitudinale;
- ❑ eventuali barriere antiattraversamento;
- ❑ ricucitura delle interruzioni/strettoie;
- ❑ realizzazione di vere e propri "rails-with-trails" (laddove possibile).

D'altro canto, il riuso dei tracciati delle ferrovie dimesse, sia come "greenways" che come "rails-with-trails" (si pensi al riuso delle varianti di percorso), tranne

che nel caso della messa in opera di un "corridoio naturalistico esclusivo" o di una "zona tampone", comporta in ogni caso dei problemi di gestione; il tipico utilizzo di una ferrovia dimessa comporta infatti la realizzazione di una delle seguenti strutture "soft":

- sentieri e strade pedonali;
- percorsi attrezzati (a fini turistico-eccologico-educativi);
- piste ciclabili;
- ippovie;
- piste per sci di fondo;
- impieghi misti.

Anche tali impieghi di fruizione "soft" necessitano di accorgimenti che tengano conto degli aspetti naturalistico-paesaggistici, in termini specifici (flora e fauna) ed ecosistenici, e favoriscano l'effetto connessione. Una gestione appropriata, ancorché più facile da conseguire, è quindi necessaria per le ferrovie dimesse oltre che per quelle in esercizio.

Greenways e rails-with-trails: problemi aperti

Vari problemi sono quindi aperti per future indagini, valutazioni e studi pilota. Un primo problema riguarda l'entità dell'effetto connessione a fronte dell'effetto barriera, in quanto tale ed in dipendenza dagli accorgimenti impiegati e dalle caratteristiche della gestione.

Un secondo problema riguarda specificamente i metodi e le tecnologie di manutenzione:

- della sede recuperata;
- degli accorgimenti per la permanenza e comunicazione floro-faunistica;
- dei beni ambientali attraversati (acque, flora, zone protette e con esse confinanti);
- dei beni culturali (ad esempio, archeologici) sovrapposti ai beni naturalistici;
- delle attrezzature per la fruizione.

Gli aspetti riguardanti i rapporti tra queste strutture, più in generale la fruizione, e la tutela delle aree protette naturali e dei beni culturali, sono, com'è ovvio, particolarmente delicati.

Un terzo problema è ancora ad uno stadio squisitamente sperimentale e riguarda:

- scelta delle specie (soprattutto essenze per la ripiantumazione);
- compatibilità delle specie vegetali con il protocollo di Kyoto;
- interventi di controllo e lotta integrata della flora e della fauna.

Un ultimo problema è infine quello del finanziamento delle opere di questo tipo, con particolare attenzione all'impiego eventuale di sistemi di compensazione correlati alla copertura dei costi ambientali (vedi, ad esempio, art. 18 e 19 del DL 8/7/03 n. 188 di attuazione Direttive CE 2001/12-/13-/14 in materia ferroviaria).
Diversi casi studio possono essere opportunamente individuati, proposti ed affrontati. Si segnala, in particolare, nell'area di Roma, il caso della linea ferroviaria Roma-Cesano-Bracciano, affrontato in parte nel dettaglio da un altro lavoro presentato in questa occasione. Tale linea offre, in una zona archeologicamente e naturalisticamente rilevantissima (si pensi alla prossimità di San Pietro ed alla connessione tra centro storico e Campagna Romana), un misto potenziale di "greenway" e "rail-with-trail" in grado di adeguatamente i tratti dimessi (compresi viadotti ottocenteschi) e quelli ricoperti da gallerie artificiali. Nello stadio attuale, la situazione comprende un misto di percorsi realizzati, progettati o ancora del tutto da affrontare, per un progetto che potrebbe diventare complessivo e con caratteristiche sperimentali ed emblematiche di questo tipo di gestione sostenibile del territorio e delle infrastrutture di trasporto.

Conclusioni

In conclusione, le linee dismesse - ed in certi casi le linee a bassa utilizzazione - possono produrre valori inediti di utilità e fruizione per i clienti, per i cittadini, per le istituzioni e le associazioni, ponendosi come una nuova:

- modalità di trasporto (ippovie, ciclovie, vie per la terza età, rete di sentieri rurali).
- modalità di turismo (percorsi salute, percorsi natura, percorsi agroalimentari).
- modalità culturale (percorsi storici e culturali, musei territoriali).

Si intravede quindi la potenzialità di creare un ventaglio di nuovi valori di scambio commerciale, culturale e turistico, in grado di migliorare la qualità della vita dei cittadini migliorando fruibilità del territorio.
Tale obiettivo richiede l'individuazione di partneriato da parte di Ferrovie dello Stato con soggetti imprenditoriali quali: operatori turistici, operatori commerciali, operatori culturali privati e pubblici, istituzioni territoriali, operatori non profit.
E' presumibile che non possa essere individuata un'unica formula imprenditoriale e di servizio da realizzare, ma piuttosto una "business idea" che permetta soluzioni tali da correlare le specifiche caratteristiche di utilità di ogni linea dimessa o sottoutilizzata con le componenti imprenditoriali dotate di capacità ed esperienze idonee alla concretizzazione delle potenzialità esistenti.
Per Ferrovie dello Stato potrebbe risultare un'occasione non solo per rivalorizzazare degli asset aziendali, ma anche per confermarsi come uno dei prota-

gonisti dello sviluppo sostenibile del Paese, contribuendo ad un uso sostenibile del territorio ed al lancio di nuove formule imprenditoriali locali. Ferrovie dello Stato potrebbe quind'impegnarsi sia come uno dei soggetti progettuali operanti in proposito, sia - cosa forse più importante - come catalizzatore d'iniziative e risorse umane, e promotore di specifici progetti pilota che, costruiti nell'interesse dello sviluppo socio-ambientale del territorio, possano godere dell'assegnazione di finanziamenti nazionali ed europei. In questo quadro, e sulla scorta dell'esperienza spagnola, uno specifico marchio "FS Linea Verde" potrebbe essere disegnato e introdotto, che presenti a clienti, fruitori e cittadini il valore etico di tali iniziative per la sostenibilità costruite con il contributo fondamentale del Gruppo.

Bibliografia

AA.VV. Linee Guida per la Gestione delle Aree di Collegamento Ecologico Funzionale: Rapporto Intermedio, Fase A. ANPA, Roma, 2000.

AA.VV. Percorsi Verdi: Una Opportunità di Sviluppo e Riscoperta del Territorio Rurale (Giornata di Studio, 2000), I Georgofili Quaderni 2000-1, Studio Editoriale Fiorentino, Firenze, 2001.

Ahern J. Greenways as a Planning Strategy. Landscape and Urban Planning 33: 131-155, 1995.

Caputo C. & Delle Site V. La riduzione dell'impatto dei mezzi collettivi ed individuali di trasporto. In: AA.VV. Rapporto 2000. Federtrasporto - Centro Studi, Roma, 2000.

Collinge S.K. Ecological consequences of ohabitat fragmentation, implications for landscape architecture and planning. Landscape and Urban Planning 36: 131-135, 1996.

Dinetti M. Infrastrutture Ecologiche. Il Verde Editoriale, Milano, 2000.

European Greenways Association. The European Greenways Good Practice Guide: Examples of Action Undertaken in Cities and the Periphery. Ibergraficas SA, Madrid, 2000.

Ferrovie dello Stato. Studio Preliminare per la Ricerca Ragionata di Dati Relativi agli Impatti sul Paesaggio e sulla Frammentazione degli Habitat Naturali e Antropizzati. Relazione contrattuale per DGGRU/Politiche Ambientali e della Sicurezza del Lavoro, Ferrovie dello Stato, Roma, 2002.

Ferrovie dello Stato. Treno & Natura. Collana Rapporti/%, Politiche Economiche e Sociali, Ferrovie dello Stato, Roma, 1997.

Ferrovie dello Stato. Il Treno nelle Dolomiti: Governare Mobilità & Sviluppo in un'Area Pregiata. Collana Rapporti/8, Politiche Economiche e Sociali, Ferrovie dello Stato, Roma, 1999.

Ferrovie dello Stato & Amici della Terra. I costi Ambientali e Sociali della Mobilità in Italia: Quarto Rapporto. Ferrovie dello Stato, Roma, 2002.

Linehan J., Gross M. & Finn J. Greenway planning: Develop a landscape ecological network approach. Landscape and Urban Planning 33: 179-193, 1995.

Maggi S: (a cura di). Viaggio sul Treno Natura. Nuova Immagine, Siena, 1998.

Miller S. & Berthoud G. Fauna/Traffic Safety: Manual for Civil Engineers. LAVOC, Ecole Polytechnique Féderale de Lausanne, 1996.:

Santarosssa L. Le implicazioni socio-economiche delle reti ecologiche. In. Piano

e Progetto nel Riassetto Ecologico del Territorio. Convegno ANPA-INU, Università dell'Aquila, 1999.

Senes G., Fumagalli N., Rovelli R. & Toccolini A. (coordinatore). Valorizzazione delle Linee Ferroviarie Non Utilizzate Attraverso la Creazione di un Sistema di Greenways., (relazione presentata a Ferrovie dello Stato, DGGRU/Politiche Sociali e Politiche Ambientali e della Sicurezza del Lavoro), Greenways, Milano, 2002.

Torella F. Il ruolo di FS per una mobilità ecocompatibile nell'Area Dolomitica. Convegno "Il Futuro del Trasporto Ferroviario nel Bellunese", Belluno, 1998.

UIC & INFRAS. External Costs of Transport: Update Study (draft final report). IWW, Universitaet Karlsruhe, 2003.

Van der Sluis T. & Pedroli B. Ecological networks in the Netherlands: Implementation, research and results after 10 years. In. Piano e Progetto nel Riassetto Ecologico del Territorio. Convegno ANPA-INU, Università dell'Aquila, 1999.

IL RECUPERO DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE DISMESSO A SCOPO SOCIALE[4]

di Amedeo Piva
Responsabile Politiche Sociali di Ferrovie dello Stato s.p.a.

Ringrazio gli amici che ci hanno proposto, e fatto sognare, una nuova prospettiva di mobilità verde e ringrazio anche chi, come il dott. Notaro, ci ha un po' rimesso con i piedi per terra. Anch'io non seguirò lo schema che è in cartellina. Vorrei invece partire da un interrogativo che si ricollega all'intervento di Notaro. Da dove possono venire quegli investimenti per far sì che quei sogni, quei progetti, possano diventare in qualche modo realtà? Io adesso non ho la ricetta per dire da dove possano venire, ma ritengo – seguendo ancora il ragionamento di Notaro – che gli investimenti per questa progettualità potranno venire quando riusciremo a creare un'attenzione culturale forte sul mondo della ferrovia, sul mondo del trasporto ecologico alternativo, sulla qualità della vita nel campo della mobilità. In Italia – è la mia impressione – l'attenzione al ruolo delle ferrovie è andata molto scemando negli anni. Restituire centralità e interesse al mondo della ferrovia sarebbe un grande segnale di avanzamento di un modo alternativo di pensare tutto il tema del muoversi e del trasporto. E solo così facendo potremo suscitare le attenzioni anche di quelle forze sia istituzionali che sociali e imprenditoriali, chiamiamole lobby, che poi produrranno anche investimenti. Dovranno essere, certo, investimenti pubblici; ma ad essi si potranno poi aggiungere anche investimenti privati.
Partendo da questa considerazione generale, vorrei fare alcune brevissime osservazioni. Le faccio a partire dal comunicarvi la realizzazione di un progetto, un singolo progetto – certo -, di cui noi della struttura di Politiche Sociali siamo orgogliosi: la riutilizzazione di un ferrotel in disuso delle ferrovie, al salario, per l'accoglienza di rifugiati da paesi in guerra o sotto dittatura. Funziona da due anni. Ha raccolto e raccoglie persone in estrema difficoltà, che spesso arrivano proprio alla Stazione Termini e lì cercano un posto per dormire, un'opportunità per sopravvivere.
E' un progetto simbolo della dimensione sociale che attraversa il nostro mondo e anche il mondo delle ferrovie.
Dunque, la mia prima osservazione è che oggi siamo in un momento favorevole per la ripresa di attenzione al sociale. Sono ormai almeno cinque anni, dal 1998, l'anno del processo alla Nike, che il mondo delle imprese ha cominciato a dare un'attenzione considerevole alle problematiche sociali. Nel '98 la Nike ebbe un crollo in Borsa. In sei mesi perse un terzo del suo valore. Che cosa era accaduto? Non era un problema di qualità del prodotto, né di rete di

[4] Pubblichiamo l'intervento non scritto del dott. Piva, così come pronunciato al Convegno e registrato. La relazione scritta è pubblicata nelle pagine successive.

distribuzione, o di competizione o di corruzione. No, il fatto era che l'opinione pubblica aveva denunciato lo sfruttamento dei bambini che in varie parti del terzo mondo cucivano le famose scarpe da ginnastica che avevano fatto la fortuna dell'azienda. Naturalmente la Borsa ha reagito. Wall Street si è organizzata. Il "down jones" ha aggiunto un nuovo indicatore, quello del rischio di reputazione: per vendere meglio il proprio prodotto, e per evitare che i clienti ti voltino le spalle, bisogna dimostrare di essere attenti al sociale. Ecco, oggi questa attenzione all'immagine sociale c'è, si sta facendo strada nel mondo imprenditoriale.
Seconda osservazione. Nelle Ferrovie l'attenzione al sociale è imprescindibile per la loro stessa missione. Si tratta pur sempre di trasporto pubblico. Di qualcosa che mette in rete tutto il paese. A me ha sempre fatto impressione vedere l'orario dei treni, quello vecchio, cartaceo, in cui non c'era il disegno dell'Italia, ma, ugualmente, c'era quel disegno della rete ferroviaria che costituiva lo schema tale e quale del nostro paese. E poi le stazioni sono state sempre le porte d'ingresso delle città: e anche di fuga. Sono state il centro, il punto di passaggio, di tutte le problematiche sociali. Da ragazzi, quando si pensava di fuggire da casa, dove si pensava di andare se non alla stazione? La stazione ferroviaria è un po' il check point di affetti, affari e miserie. Che cosa dice meglio di tutto questo il ruolo sociale delle ferrovie?
Terza osservazione. Nelle stazioni si addensa un livello alto di emarginazione. E' per questo che, almeno nelle grandi stazioni, stanno nascendo dei punti d'incontro, di accoglienza per le persone in disagio. Li chiamiamo "help center". Ne sono nati già a Milano, a Roma, a Torino. C'è un primo segno di questo servizio a Firenze. Sta per nascere anche a Napoli. L'help center è anche un richiamo alle amministrazioni locali che hanno la responsabilità primaria di far fronte alle situazioni di disagio. Si vuol dire loro che la stazione è, nei fatti, punto d'incontro di tante persone con problemi. E, allora, noi vogliamo trasformare la stazione da "non-luogo", da terra di nessuno, da luogo dove solo si transita, o si fugge, a "piazza" della città. E se diventa piazza, luogo vivo della città, non basta metterci i negozi. Non può diventare soltanto un supermercato. Bisogna considerare tutte le altre presenze. Il ritrovo degli affetti, il ritrovo culturale, ma anche il punto di sostegno per le persone in difficoltà. A Termini, quando l'operatore di un negozio alla moda alza la saracinesca al mattino, non è entusiasta di sentire la puzza di urina. Ma questa è la realtà. Allora noi dobbiamo pensare, quando ristrutturiamo le stazioni, che dobbiamo farne delle piazze cittadine; e dobbiamo ricordarci del mondo del disagio; e dunque creare servizi igienici dignitosi e, soprattutto, un punto di riferimento sociale capace di portare aiuto.
Il "sociale" non è solo disagio, disagio manifesto, eclatante. Non ci sono solo i border line. C'è anche un sociale evoluto: ci sono i bisogni di assistenza, d'informazione, di orientamento che riguardano un po' tutti noi. Non è astruso pensare – e questa è la quarta osservazione - che punti informativi sociali possano

esservi nelle grandi stazioni, come espressione di una società avanzata e civile, attenta alle problematiche della fragilità e delle situazioni di difficoltà che possono toccare ciascuno, ciascuna famiglia.
Per questa progettualità sociale i finanziamenti non sono impossibili. Certo bisogna avere idee, bisogna cercare d'interpretare la domanda che viene dai cittadini, dai nuclei urbani. Nella relazione che è in cartella alcune di queste idee e di queste progettualità sono indicate. Io dico che, se noi sappiamo scoprire il ruolo sociale delle Ferrovie, allora troveremo le convergenze necessarie anche per i finanziamenti che sono indispensabili per realizzare i sogni ci cui abbiamo parlato oggi.

IL RECUPERO DEL PATRIMONIO IMMOBILIARE DISMESSO A SCOPO SOCIALE

Relazione scritta di Amedeo Piva

E' in corso da alcuni anni un dibattito tra gli operatori economici, mondo accademico e imprese, sul tema della responsabilità sociale. L'importanza di questo argomento - sancita a livello Comunitario col famoso Libro Verde - è stata peraltro recentemente riaffermata dal Ministero del Welfare e dal Governo Italiano, che hanno introdotto la responsabilità sociale tra i cinque punti principali da affrontare nel semestre di Presidenza Europea, anche ipotizzando provvedimenti innovativi a favore delle imprese in chiave fiscale.
Le Ferrovie dello Stato hanno da sempre mostrato attenzione verso questa problematica e non a caso a partire dal 2001 sono state istituite due strutture in ambito Holding a presidio dei due filoni strutturali in cui fondamentalmente si coniuga il tema della responsabilità sociale d'impresa: vale a dire la salvaguardia dell'ambiente e le ricadute sociali dirette o indirette dell'operare quotidiano dell'azienda. Sono appunto le due strutture che oggi sono qui presenti come organizzatrici di questo convegno, Politiche Ambientali e Politiche Sociali.
Mentre è a tutti immediatamente chiaro il risvolto ambientale di una riconversione a greenways di linee dismesse, meno evidente è il ruolo e le competenze della mia struttura in questo ambito. Ed è per questo che occorre innanzitutto precisare sinteticamente i temi di lavoro su cui, come Politiche Sociali, operiamo.
Solitamente quando si parla di sociale o di politiche sociali, si pensa al variegato mondo dell'emarginazione (senza fissa dimora, tossicodipendenti, prostituzione, immigrazione, ecc) e difatti questo è il nocciolo duro del nostro lavoro.
Noi crediamo che le stazioni, in particolare quelle delle grandi città che con grandi sforzi finanziari e progettuali stiamo rinnovando, abbiano contestualmente cambiato anche il loro status urbanistico all'interno della città e possano e debbano oggi essere considerate a pieno titolo delle vere e proprie piazze cittadine, dove affari, affetti e miserie si incontrano (e si scontrano). E quind'il nostro primo dovere nei confronti della clientela (ma anche nei confronti di tutti i cittadini che frequentano le aree ferroviarie) e quello di garantire elevati standard di qualità, accoglienza, pulizia e sicurezza non solo sui treni o per chi prende il treno ma anche per tutti coloro le aree ferroviarie frequentano a vario titolo, anche se solo di passaggio, come qualunque strada della città.
Ecco perché i nostri maggiori sforzi sono dedicati all'istituzione di Help Center nelle principali stazioni italiane. Si tratta di uffici cogestiti con le amministrazioni comunali per intercettare le situazioni di grave disagio sociale presenti storicamente in ogni stazione e offrire al contempo risposte adeguate di sostegno, nel rispetto della persona umana, d'intesa con la rete di servizi sociali presenti nell'ambito comunale. A Roma siamo andati anche più in là e oltre all'-Help Center, insieme all'amministrazione comunale, alla Fondazione Centro Astalli dei Gesuiti, all'associazionismo abbiamo dedicato un ex ferrotel, situato

a Roma Smistamento, sulla via Salaria, a centro di accoglienza e formazione per gli immigrati rifugiati politici (di cui potete avere più dettagliate informazioni nella rivista disponibile sul desk di entrata). Centri per senza fissa dimora, mense, ambulatori di bassa soglia sono ancora presenti a Roma, Milano, Torino, Bari, Foggia e li stiamo attivando a Genova, Napoli, Catania. Tutti questi centri hanno un minimo comun denominatore: si tratta in molti casi di riutilizzo di beni immobili che l'azienda, non ritenendo più strumentali al servizio, ha dismesso: sono azioni cioè di riconversione in uso sociale del patrimonio immobiliare ferroviario.
Ecco allora che arriviamo ai sedimi e alle linee dismesse. Ad un sociale border line – core business – del nostro lavoro, si affianca nel nostro lavoro anche un sociale evoluto, quella società civile che chiede servizi per le famiglie, per i giovani, per gli anziani, per i malati o le persone in difficoltà. Riconvertire una linea soppressa in pista ciclabile è una servizio al territorio, per il tempo libero dei cittadini, ma che potrebbe avere anche riscontri in termini occupazionali con la nascita di micro imprese o cooperative giovanili dedicate alla gestione del percorso e al suo abbinamento con lo sfruttamento delle ricchezze locali (ambientali, storico-artistiche o anche solo gastronomiche) e l'Italia è piena di simili concentrazioni di attrattive. Un simile impegno e interesse ci ha animato quando abbiamo partecipato con alcuni enti locali e associazioni a progetti di recupero delle stazioni impresenziate, per i quali abbiamo ottenuto l'apporto finanziario della comunità europea previsto nel fondo Equal. Si tratta di una ventina di stazioni nelle quali saranno attivate piccole imprese giovanili a sostegno dell'economia locale (turismo, agricoltura, attività artigianali, come in Piemonte, Valle d'Aosta, Sicilia e Toscana) o come centri d'inserimento per fasce deboli (Calabria). Vorrei ricordare che sono circa 1500 le stazioni impresenziate sull'intero territorio nazionale e di queste circa 350 sono attualmente riconvertite a finalità sociali: vorrei rimarcare le positive ricadute in termini di qualità del servizio ferroviario e di accoglienza dei nostri clienti di questi interventi. Recentemente abbiamo commissionato uno studio specifico sulle stazioni impresenziate ora gestite con finalità sociali ("Le Stazioni rifioriscono"), da cui sono emersi alcuni esempi significativi che vale la pena citare brevemente:

1) la stazione di Manarola in provincia di La Spezia, nello splendido promontorio delle Cinque Terre, che, a seguito di un recente accordo tra FS e Ente parco, ospita dallo scorso agosto un centro d'informazioni turistiche, un market di prodotti tipici locali, una mostra di oggetti della tradizione rurale. E dove naturalmente si vendono anche biglietti ferroviari. La gestione è affidata alla cooperativa "Via dell'Amore" che dà occupazione ad alcune decine di giovani (per inciso la Via dell'Amore è il nome del sentiero a picco sul mare che congiunge Riomaggiore a Menarola, uno dei sentieri più famosi d'Italia e che fu costruito dalle ferrovie agli inizi Novecento durante i lavori di ammodernamento della linea);
2) la stazione di Talamona in provincia di Sondrio, acquisita dal comune in co-

modato, è stata adottata dai giovani del comune (nell'ambito appunto dell'iniziativa: Adotta una stazione). I locali sono stati ristrutturati, il parco adiacente completamente bonificato (era completamente abbandonato), e nella stazione, ora più vivibile e accogliente, si svolgono attività multimediali, concerti, proiezioni di film;

3) la stazione di Corsico, in provincia di Milano, ha usufruito indirettamente di fondi europei in quanto assegnata al Centro Donnalavorodonna che vi ha allestito un centro di formazione professionale per le donne. All'interno della stazione l'associazione culturale GheoArtè allestisce attualmente mostre, spettacoli teatrali, laboratori creativi, concerti, laboratori di apprendimento di tecniche artistiche. La stazione è diventata grazie a queste attività un centro d'arte a tutti gli effetti e uno spazio espositivo permanente, dove i treni continuano a fermarsi tra pitture e sculture offrendo ai viaggiatori un'accoglienza qualitativamente migliore.

Si potrebbe continuare con altri 300 esempi, che non potrebbero che confermare la giustezza di questa semplice idea progettuale, che è la medesima che ispira il riuso in greenways delle linee dismesse: è dovere (o responsabilità sociale) di una grande impresa, ancor di più se pubblica come FS, operare per il bene della collettività.
La riconversione del patrimonio immobiliare ferroviario per finalità sociali in fondo non è che una restituzione al territorio di beni costruiti con finanziamenti pubblici e quind'in fondo di tutti i contribuenti. Un ruolo fondamentale nella gestione e evoluzione di questi progetti di riconversione non può che essere affidato agli enti locali (comuni, province e regioni) e all'associazionismo. E' con questi interlocutori che potranno realizzarsi iniziative significative per il miglioramento della qualità della vita delle comunità locali. Le Ferrovie faranno la loro parte.

I PROGETTI PILOTA ANALIZZATI NELLA RICERCA DELL'UNIVERSITÀ DI MILANO

di Giulio Senes
docente alla Facoltà di Agraria dell'Università di Milano e vice-presidente dell'Associazione Italiana Greenways

La terza e ultima parte della ricerca affidata da FS al nostro gruppo dell'Università di Milano prevedeva la descrizione di alcune realizzazioni-tipo delle Ferrovie italiane nel campo della valorizzazione come greenways di linee dismesse o poco utilizzate. Questa terza fase, non è senza significato sottolinearlo, ha coinciso con il coinvolgimento nel progetto di due nuove strutture del gruppo FS: l'Area Ambiente, del dottor. Mauro, e l'Area Politiche Sociali, del dottor Piva. Si è dunque, finalmente, completato il passaggio di consegne e si è dato inizio a questa nuova collaborazione.
Sulla base dei risultati delle prime due fasi, si è cercato d'individuare dei criteri che potessero portare alla selezione di alcuni progetti pilota. I criteri prescelti sono stati quattro:

- la localizzazione, cioè cercare di avere progetti sia al Nord che al Centro e al Sud;
- la caratterizzazione tipologica, e cioè la natura dell'interesse del progetto: turistico, naturalistico oppure di snellimento metropolitano;
- il tipo di utilizzo futuro: in sostanza il "rail to trail" e il "rail with trail";
- e lo stato attuale della linea, e dunque se il tracciato era esistente oppure no, se attualmente era utilizzato o no, e se esisteva un utilizzo futuro compatibile con il recupero come greenways.

Sulla base di questi criteri abbiamo scelto quattro casi: la linea Alcantara-Randazzo, di 35 chilometri, quella di cui si è ipotizzato un uso come "rail with trail", cioè rivalorizzazione della linea ferroviaria e, accanto, predisposizione di un percorso verde, la Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, di 7 chilometri e mezzo, la Ora-Predazzo di 48 chilometri e la Roma-Viterbo nel breve tratto da Valle Aurelia a Monte Mario, un tratto urbano da progettare, di nuovo, come "rail with trail", anche se un po' particolare perché in questo caso il percorso verde non è a fianco ma sopra la ferrovia.
Due linee – la Ora-Predazzo e il tratto metropolitano della Roma-Viterbo – saranno presentate da altri interventi, per cui mi limito a qualche breve cenno, approfittando però per dare qualche informazione sul metodo seguito per il rilievo di tutte e quattro le ferrovie prescelte.
La prima ferrovia, la Ora-Predazzo, è una linea montana, in qualche modo storica. Il nostro studio ha previsto il rilevo diretto di tutti i 48 chilometri della linea ed anche il rilevo e la catalogazione di tutti gli elementi d'interesse che ci sono nel territorio circostante: non solo, dunque, lungo la ferrovia ma anche

nella più ampia area montana attraversata dalla ferrovia. Sono state censite e mappate le chiese, le piccole cappelle, i castelli, le rovine, i musei locali, tutti i siti d'interesse naturalistico, etc. E naturalmente l'intera rete della viabilità ordinaria, i corsi d'acqua, i ponti, le alzaie e così via.
Un rilievo particolarmente attento è stato fatto per verificare lo stato attuale del sedime. Il rilievo è stato organizzato secondo una serie di schede, già molto ben collaudate in altre circostanze, per altri tipi d'infrastrutture. Su ogni scheda è indicato il comune in cui si trova quel dato tratto del sedime, la distanza rispetto al punto di partenza della linea, e ogni elemento particolare che riguarda quel tratto. Sono anche indicate una serie di caratteristiche dell'ambiente circostante e vi figura una specifica mappa d'inquadramento per capire meglio dove è collocato quel singolo tratto di linea.
Lo stato del percorso, una volta che lo si è rilevato con le schede, è stato riportato su una cartografia e diviso in una serie di tratti omogenei in funzione di alcune caratteristiche: in particolare, la larghezza, la decifrabilità (cioè quanto lo si riesce a distinguere chiaramente), la presenza o meno del sedime, la possibilità o la maggiore o minore facilità di percorrerlo.
Si è dunque constatato che la ferrovia Ora-Predazzo è per la stragrande maggioranza del suo tragitto, è facilmente percorribile, diciamo fino al Passo di San Lugano – ed, anzi, è questo un tratto assai conosciuto anche a livello internazionale -, anche se ci sono punti di discontinuità che rappresentano delle autentiche sfide progettuali per il futuro. Nel tratto restante invece, il sedime ferroviario è stato sostituito dalla strada statale, che è stata allargata, e quindi ci sono diversi problemi da affrontare.
Per l'intero percorso abbiamo prodotto delle mappe contenenti le ipotesi progettuali relative al recupero della ferrovia dismessa. Per il tratto in cui non c'è più il sedime ferroviario abbiamo ipotizzato diversi tipi d'intervento, e cioè una serie di soluzioni che consentissero una mobilità di tipo alternativo. Si sono, pertanto, ipotizzate delle varianti rispetto al percorso principale.
Altre schede danno conto di tutti gli interventi, anche di dettaglio, considerati da noi necessari e quindi proposti per una buona resa finale dell'intero percorso, che si è progettato di trasformare in una pista ciclabile.
Per ognuno degli interventi – dalle fontanelle ogni 5 chilometri alla cartellonistica di tipo informativo – è stato indicato il preventivo di costo. Si tratta – per i circa 50 chilometri di questa ferrovia – di 112.000 euro. Dunque, 19.500 euro al chilometro. Vorrei far notare che chi si occupa di realizzazione di piste ciclabili si rende certamente conto di come si tratti di costi di un ordine di grandezza assolutamente inferiore rispetto a quelli che sono, invece, i costi in ambito urbano per la realizzazione ex novo di piste. Ed è questa la forza della filosofia che sta dietro a questo nostro discorso sul recupero di tutte queste infrastrutture. Ora parliamo delle ferrovie dismesse, ma il discorso vale anche per le alzaie dei canali, ad esempio. Recuperare ciò che è già disponibile consente di risparmiare molto dal punto di vista economico.

Riguardo al caso del tratto urbano della ferrovia Roma-Viterbo mi limito ad osservare che il nostro studio si è prefissato di dare un'indicazione su come migliorare la fruibilità di un'area verde molto particolare perché potrebbe venire a configurarsi come un'area verde lineare, che risponde sia ad un concetto di movimento che è legato all'infrastruttura ferroviaria, sia ad un concetto di fruizione di tipo ricreativo. Si verrebbe così a creare un'area verde lineare e, al tempo stesso, fruibile in modo permanente, appunto per scopi ricreativi e non solo di mobilità dolce.
Anche sul terzo progetto pilota mi soffermo brevemente. Per la linea Alcantara-Randazzo, le Ferrovie dello Stato erano già coinvolte in un PRUSST, cioè in un programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile di un'ampia area territoriale tra cui figurava il territorio attraversato da questa linea ferroviaria[1]. Si trattava di capire in che modo la nostra progettazione potesse interagire con i progetti già in corso. La nostra ipotesi – poiché la linea ferroviaria esistente è ancora armata e poiché si era anche già manifestato un certo interesse da parte di alcune imprese locali – era quella di costituire su questa ferrovia una linea turistica. Abbiamo dunque, con il nostro studio, cercato di verificare la possibilità di affiancare alla ferrovia, almeno per alcuni tratti, un percorso verde in rete con il territorio circostante. Si tratterebbe, a nostro avviso, di creare un sistema di mobilità alternativa per l'intera Valle dell'Alcantara, basato sull'utilizzo della ferrovia come elemento di connessione del territorio. Parliamo qui di connessioni verdi perché in questo caso la ferrovia e il treno in particolare potrebbero rappresentare effettivamente un elemento di connessione per una rete di mobilità alternativa, che consenta la fruizione generalizzata della valle attraverso una serie di percorsi già presenti nell'area.
Anche per questo studio abbiamo seguito lo stesso approccio metodologico, effettuando quind'il rilievo di tutti gli elementi d'interesse, la loro mappatura, e il rilievo di tutti quei percorsi esistenti che potrebbero connettersi con l'infrastruttura lineare principale, cioè la linea ferroviaria che collega Alcantara con Randazzo. E abbiamo, naturalmente, allegato alcune soluzioni progettuali.
Il progetto pilota cui vorrei dedicare un poco più di attenzione è quello che riguarda la linea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa. Anche qui il metodo seguito è stato più o meno lo stesso: un inquadramento per capire bene la collocazione della zona; un'indagine storica sulla linea ferroviaria (una linea abbastanza breve, di soli 7 chilometri e mezzo); il profilo altimetrico; il censimento degli elementi d'interesse presenti in zona, sia quelli all'interno dei centri abitati sia quelli paesaggistici. Il tracciato è stato rilevato e poi classificato in "presente e percorribile" e "presente ma non percorribile". Di fatto, la linea è quasi tutta ancora

[1] Si tratta del programma denominato "PRUSST Valdemone", promosso dal Comune di Randazzo, nel 1999, in adesione al Bando nazionale del Ministero dei Lavori pubblici (DM 8.10.1998) e in collaborazione con la Provincia regionale di Enna e quella di Catania, con il Comuni di Nicosia, Taormina e Lipari, il Parco dei Nebrodi e quello dell'Etna, ed altri enti.

presente, ed anche armata. Il problema maggiore è che la vegetazione ha invaso completamente ampi tratti della linea per cui l'accessibilità è certe volte impossibile. In altri tratti l'impossibilità di accesso è dovuta, invece, a dei lavoro in corso. I tratti in ambito urbano e quelli di transito sui ponti sono in buone condizioni e ben accessibili.
Come per le linee ferroviarie di cui vi ho detto prima, anche in questo caso è stato fatto un rilievo accurato, con una serie di schede che ci indicano tutte le caratteristiche del tracciato, che è necessario conoscere per fare un progetto di valorizzazione della linea. E' stata anche fatta una caratterizzazione degli ambiti attraversati dalla ferrovia, distinguendo la zona urbana, la zona agricola e quella boschiva, in modo da offrire soluzioni progettuali rispondenti alla caratteristiche del territorio. E, naturalmente, si è fatto il rilievo delle opere d'interesse artistico.
In sostanza, abbiamo prospettato una serie d'interventi: uno di tipo generalizzato sul recupero del sedime, e poi una serie d'interventi puntuali per risolvere intersezioni con la viabilità ordinaria o per la progettazione di aree di sosta.
Abbiamo, anche qui, avuto molta attenzione al problema dei costi. Ad esempio, dove si prevede la rimozione del binario, si è calcolato che il costo dell'operazione dovrebbe essere compensato dal valore del materiale di recupero del binario stesso.
Viceversa, per la rimozione della massicciata e delle traversine, ci sono problemi relativi alla normativa sullo smaltimento dei materiali inquinanti. Qui l'esperienza internazionale ci fa essere molto attenti. La Svizzera ha recentemente emanato una normativa proprio sullo smaltimento dei materiali di recupero delle linee ferroviarie che prevede, nel caso in cui il materiale debba essere rimosso, che siano fatte approfondite analisi chimiche sul tipo di materiale presente e sul tipo di smaltimento da farsi. E' chiaro che affrontare questi aspetti significa aumentare di molto il costo dell'intervento. Allora, va considerato che lasciare in sito questo tipo di materiale potrebbe rappresentare un ottimo substrato per il percorso, riducendo in tal modo, e non di poco, i costi dell'intervento.
Che cosa si tratta di fare dunque per valorizzare questo percorso? Gli interventi principali sono: l'eliminazione della vegetazione, la rimozione delle rotaie, la risagomatura della massicciata, il rifacimento delle scarpate con terreno coltivo e il loro rinverdimento. Poi vi sono gli interventi relativi agli attraversamenti, alle intersezioni, con costi diversi a seconda del tipo d'infrastruttura lineare che si attraversa. Poi c'è la cartellonistica.
Il costo totale del progetto è di 440.000 euro, che equivale a circa 62.000 euro a chilometro. E' un costo, certo, molto superiore a quello per la valorizzazione della linea Ora-Predazzo, ma ciò, evidentemente, dipende dallo stato attuale del sedime, il quale per la linea Ora-Predazzo è in gran parte percorribile, mentre nel caso della Poggibonsi-Colle Val d'Elsa è percorribile solo in misura ridottissima.

GLI ENTI LOCALI PER UNA RETE TERRITORIALE DI GREENWAYS

Studio di fattibilità per il recupero di un tratto urbano della linea Roma-Viterbo[1]

di Valerio Albanese Ruffo
Architetto, membro di Ninfea Studio, consulente del Comune di Roma

Ringrazio le Ferrovie dello Stato per aver dato al Comune di Roma – e a me personalmente come cittadino romano - la possibilità di studiare questo percorso estremamente affascinante. E' un percorso che tocca quattro diverse tipologie del territorio metropolitano compreso tra le due grandi vie consolari romane, l'Aurelia e la Cassia: l'Agro romano; i quartieri periferici ancora in via di trasformazione e di riassetto, e appena ora ridefiniti nel Nuovo Piano Regolatore del Comune di Roma; la zona della "città consolidata", cioè quella costruita tra gli anni '50 e '80; e il centro storico nell'area che da Monte Mario abbraccia Borgo Pio e il Vaticano.
Il tema del mio intervento potrebbe intitolarsi: "Dal Parco del Santa Maria della Pietà al Colonnato del Bernini in Piazza S. Pietro. Un nuovo ingresso nel cuore verde e monumentale di Roma sino a Borgo Pio, utilizzando il vecchio sedime ferroviario della linea Roma-Cesano-Viterbo".
In realtà, è proprio così: in fondo si tratta di un nuovo ingresso nella città, che potrà utilizzare la ferrovia Roma-Viterbo, nel tratto tra le stazioni di Cesano e di Roma S. Pietro (che FS ha proceduto a raddoppiare tra il 1998 e il 2000 e oggi è ridenominato FM3), utilizzando anche il tratto interrato, lungo 5 chilometri, che unisce Monte Mario a Valle Aurelia e creando sopra la struttura del tratto coperto, un'area verde lineare di circa 7 ettari con annesso percorso ciclo-pedonale che arriva nel cuore di Roma. Ripeto, si potrà costituire, di fatto, un nuovo "Portale" di alto profilo paesistico che si insinuerà nella città storica attraverso una delle tipiche aree verdi di pregio che la Roma "radiocentrica" possiede, tra una via consolare e l'altra, così collegando la campagna romana e la zona periferica della città del quartiere "Trionfale alto" al Centro storico ed al bacino del Tevere.
Abbiamo pensato ad un percorso ciclabile e pedonale che si snoderà per 5 o 6 Km. utilizzando il vecchio sedime ferroviario della tratta Roma-Cesano-Viterbo, e dunque collegando Monte Mario e il complesso del Santa Maria della Pietà con S. Pietro. Volendo coprire il tragitto di collegamento tra le suddette località in automobile, soprattutto al mattino quando il traffico è più intenso, occorrono ben 45/60 minuti; utilizzando la bicicletta, attraverso questo nuovo percorso, che presenta una pendenza sempre inferiore al 5%, occorreranno al massimo 20 minuti ad una andatura normale (15/18 Km./ora).

[1] Il testo è una riformulazione redazionale dell'intervento pronunciato al Convegno e del documento scritto predisposto per il Convegno stesso.

Il percorso si compone di due tratte. La prima passa attraverso il Parco delle Formaci.
Da Monte Mario, utilizzando la nuova copertura del tracciato ferroviario della FM3, si trovano, lungo il percorso, luoghi urbani che svolgono un ruolo sociale, culturale, ambientale e commerciale molto importante.
Penso al complesso del Santa Maria della Pietà, inserito nel Parco ai primi del 900', che è stato fino a pochi anni fa il manicomio più grande d'Europa, ed è attualmente sede della Asl, di un albergo con ristorante e sala convegni, e si presume che ospiterà la futura sede del XIX Municipio e di alcune Facoltà Universitarie.
Penso anche al Centro Sociale Anziani comunale "Monte Mario", con 2000 iscritti (uno dei più grandi di Roma), all'Istituto Tecnico Industriale E. Fermi con una popolazione scolastica di circa 2000 alunni, alla Stazione FM3 di Monte Mario, grande punto di snodo del trasporto pubblico. Proseguendo oltre la commercialissima Via di Torrevecchia, che collega la Via Trionfale alla Via Boccea, si arriva al Policlinico Gemelli e all'Università Cattolica, oltre la quale si affaccia una delle più belle vallate della tipica campagna romana di cui fa parte integrante il Parco del Pineto di Via Pineta Sacchetti. In questa zona è possibile ancora avvistare molte specie di uccelli stanziali e migratori, volpi, gufi, scoiattoli, gatti selvatici, greggi di pecore e cavalli allo stato brado. Sopravvivono in alcune aree anche boschi di roverelle, faggeti e salici selvatici.
Verso Valle Aurelia, dopo aver superato il quartiere della Balduina, si intravedono le antiche Fornaci della Famiglia Torlonia e ciò che rimane dell'antico borgo operaio della fine del XIX secolo; quelle fornaci produssero milioni di laterizi per i restauri ed i completamenti ottocenteschi della Città del Vaticano.
Infine si arriva alla Stazione di Valle Aurelia, importante nodo di scambio tra ferrovia e metropolitana.
La seconda tratta passa per il Viadotto su Via Cipro e la Galleria sotto Monte Ciocci.
Dalle pendici di Monte Mario si stacca un imponente Viadotto con arcate alte trenta metri in mattoncini prodotti nelle vicine fornaci, lungo circa 270 metri. Questa struttura ci permette di arrivare al colle del Vaticano, posto frontalmente a Monte Mario, chiamato (per via delle fornaci e dei mattoni) Monte Ciocci, su cui si eleva la Torretta di Porta Pertusa e l'ex Seminario Minore della Diocesi di Roma e davanti al quale corre l'Aurelia "Nova", ottocentesca.
Prima di entrare nella galleria che attraversa Monte Ciocci, anche essa costruita con mattoncini di cotto, vi sono due casaletti ferroviari ben conservati che insistono nell'area antistante il percorso sotterraneo.
Dopo aver percorso la galleria antica lunga circa 190 metri, in ottimo stato di conservazione, prima d'incontrare il nuovo tracciato della Roma-Cesano-Viterbo, troviamo un grande spazio rettangolare vuoto, attualmente coperto dal solaio del nuovo parcheggio su via Aurelia Nova (angolo Via Nicolò V), lungo circa 30 metri e largo 10, che potrà agevolmente permettere al percorso ciclabile e

pedonale di risalire in superficie praticando un'asola sul solaio stesso. Ciò fatto ci troveremo a quota 56 metri sul livello del mare, davanti all'incrocio tra l'Aurelia "Nova" e via Nicolò V, una strada molto larga e con ampi marciapiedi a destra e sinistra, contornata da bei palazzi tardo ottocenteschi o dei primi del 900'.
Qui la pista percorrerà altri 150 metri per poi immettersi nel piazzale verde ove insiste il grande portale delle ferrovie della Città del Vaticano. Da qui si potrà scegliere se scendere lungo via della Stazione Vaticana e quindi verso Largo Porta Cavalleggeri e la Sala Nervi, oppure procedere in quota sul vecchio viadotto sino alla Stazione stessa, percorrendo la nuova Passeggiata del Gelsomino, allestita dal Comune di Roma per il Giubileo.
Gli obiettivi che si potranno raggiungere con questo progetto sono:

- recuperare da un punto di vista ambientale ed infrastrutturale un percorso cittadino di alto profilo paesistico e monumentale proponendo nuove prospettive e punti di vista collegando tra loro siti storici di eccezionale bellezza;
- mettere in sicurezza i luoghi poc'anzi citati e attualmente incustoditi, promuovendo una cooperazione tra FS, Amministrazione comunale, provinciale e regionale, mondo del lavoro, cittadini, Associazioni e Terzo settore, per il controllo e la gestione del territorio, con progetti eco-compatibili e socialmente condivisi;
- dotare la città di una tra le più belle ed utili piste ciclabili che arrivi nel cuore antico di Roma, creando possibilmente un sistema integrato di spostamento cittadino e sub urbano basato sul rapporto tra treno-bici-mezzo pubblico, alternativo al mezzo privato;
- coinvolgere l'Amministrazione locale, il mondo del sociale, i cittadini e soprattutto i giovani e giovanissimi in un processo d'informazione e formazione culturale basato sul rispetto dell'ambiente, lo sport, la socializzazione, la legalità, e sulla valorizzazione dei mezzi di spostamento alternativi all'automobile;
- creare opportunità di lavoro per cooperative, associazioni, giovani che intendano gestire il percorso ciclabile e pedonale attuando un programma condiviso con FS e con l'Amministrazione comunale, che preveda l'implementazione anche di quelle attività di tipo commerciale compatibili con i luoghi e le comunità locali e con gli strumenti urbanistici vigenti, i cui introiti potranno permettere di accantonare e poi rinvestire fondi per la manutenzione dei luoghi e per la preparazione di eventi culturali e artistici.

Per raggiungere questi obiettivi sono necessari una serie d'interventi. Cito i più importanti:

- ❑ rilievo accurato e stesura dei dati morfologici delle aree interessate;
- ❑ studio del paesaggio;

- incontri e confronto con le comunità locali, Amministrazione Comunale, FS;
- studio dei colori e dei materiali;
- tavolo di progettazione concordato con il Dipartimenti delle Politiche per l'Ambiente del Comune di Roma e le Soprintendenze preposte alla tutela dei vincoli;
- piano di gestione e confronto tra FS, Imprese sociali e Comune di Roma;
- progettazione esecutiva ed approvazione del Piano di gestione culturale, sociale, commerciale;
- Piano della sicurezza, da concordare con il Dipartimento delle Sicurezza urbana del Comune di Roma.

Aggiungo che il Comune di Roma sta già investendo in quest'area in più direzioni. In particolare lo sta facendo per consentire a tutti i cittadini della zona prospiciente la Città del Vaticano, di utilizzare la Stazione del Vaticano, fatta espressamente per l'affluenza dei pellegrini del Giubileo del 2000 e, per complessi motivi, attualmente poco raggiungibile da chi vive o si sposta in loco. Ma sta, per esempio, investendo anche per la realizzazione del parco delle Fornaci.

Quanto ai costi del percorso pedonale e ciclabile di circa 6 chilometri, abbiamo calcolato che si tratterebbe di 350.000 euro, a cui dobbiamo aggiungere circa 150.000 euro di spesa del Comune di Roma per la risistemazione dell'accesso al Vaticano creato appositamente per il Giubileo. Non è un costo lieve, ma credo davvero che ne valga la pena.

IL PROGETTO DI RECUPERO DELLA LINEA ORA-PREDAZZO E LE GREENWAYS ALTOATESINE[2]

di Carlo Leonardelli[3]
e Martin Schopfs[4]

L'iniziativa di promuovere questo convegno, e a livello così qualificato, segna un momento molto importante dell'attenzione delle Ferrovie dello Stato nei confronti del riutilizzo dei sedimi ferroviari dismessi, rispondendo ad una richiesta sempre più forte da parte degli enti locali di riutilizzo delle tratte ferroviarie dismesse per usi di viabilità dolce.
La legge 366/98 sulla mobilità ciclistica fa esplicito riferimento a questo aspetto, laddove indica come prioritario l'uso di aree ferroviarie dismesse per la realizzazione di piste ciclabili.
L'Alto Adige già da tempo ha individuato nella disponibilità di queste aree, presenti sul proprio territorio in misura notevole, occasioni di uso per itinerari ciclistici.
In particolare vengono considerati attualmente 2 ex tracciati delle Ferrovie dello Stato sulla tratta del Brennero e 4 tratte ex ferroviarie locali. Questi tracciati vengono ad inserirsi nella più ampia rete di piste ciclabili sovracomunali che con i loro tre principali assi costituiscono i tratti di congiunzione d'itinerari internazionali a cominciare da quelli del Brennero (Eurovelo 1), di Resia che collega il Danubio con Venezia ricalcando l'antica strada romana Via Claudia Augusta e S. Candido in Val Pusteria, che collega la nostra provincia con la Slovenia (Maribor).
In totale nella nostra Provincia sono previsti circa 600 chilometri di piste ciclabili, gran parte già realizzate e che si pensa di poter terminare entro il 2006. Il totale d'investimenti attivati si aggira a tutt'oggi a circa 60.000.000 euro, con una spesa annua di circa 6.000.000 euro.
Le tratte ferroviarie dismesse in Alto Adige sono in totale 6, e precisamente:

1. Cardano-Ponte Gardena (Linea del Brennero) di km 16;
2. Colle Isarco-Brennero (Linea del Brennero) di km 15;
3. Linea Ora-Predazzo (fino a San Lugano) di km 26;
4. Linea Bolzano-Caldaro di km 18;
5. Linea Chiusa-Val Gardena di km 25;
6. Linea Dobbiaco-Cortina-Calalzo (fino Carbonin) di km 15.

---

[2] Il testo che segue raccoglie sia l'intervento scritto, sintetico, consegnato alla segreteria organizzativa del Convegno dai due esponenti della Provincia Autonoma di Bolzano-Alto Adige sia il versione redazionale degli interventi che ciascuno dei due funzionari ha pronunciato al Convegno.

[3] Il dott. Leonardelli è membro dell'Ufficio coordinamento territoriale della Provincia Autonoma di Bolzano.

[4] Il dott. Schopf è membro dell'Ispettorato forestale di Bolzano I (Provincia Autonoma di Bolzano).

La tratta Ora-Predazzo è stata realizzata nel 1916 come ferrovia militare a scartamento ridotto. Parte da Ora, nelle immediate vicinanze della Stazione FS della linea del Brennero. Dispone di un'area di pertinenza di circa 5 ettari tuttora disponibile. La lunghezza totale è di 51 chilometri fino a Predazzo e di 26 chilometri fino al confine con il Trentino, a San Lugano.
La pendenza massima è di 4,6%. I tornanti sono 7, di cui 5 senza opere d'arte. Tutti i manufatti (gallerie) e le opere d'arte (viadotti), molto arditi e paesaggisticamente bene inseriti, sono, a distanza di quasi un secolo, molto ben conservati e riutilizzabili tali e quali per la realizzazione della pista ciclabile.
Il territorio ed il paesaggio attraversati vanno dalla cultura frutti-vinicola della Valle dell'Adige per passare al sito archeologico e biotopo di Castelfeder fino ad inoltrarsi nel Parco Naturale del Monte Corno

Dall'intervento di Carlo Leonardelli
Alcune precisazioni sulle tratte ferroviarie dismesse. Della Ora-Predazzo è stato già detto e dirà di nuovo qualcosa il dott. Schopf. La tratta Bolzano-Caldaro è già stata trasformata in pista ciclabile. Per la tratta Cardano-Ponte Gardena si sta predisponendo un progetto di recupero. La stessa cosa vale per la tratta Chiusa-Val Gardena. Vorrei far rilevare che nella rilevazione dell'Università di Milano compare ancora, tra le ferrovie dismesse, quella che attraversa la Val Venosta, mentre invece la Provincia Autonoma di Bolzano, capendo l'importanza del ripristino, ne ha fatto una ferrovia nuova, inaugurata proprio nei giorni scorsi. E' stato fatto un investimento di 100 milioni di euro e c'è l'ipotesi di una prosecuzione fino in Svizzera e in Austria, e, dunque, tutto un progetto di sviluppo delle comunicazioni oltre che del turismo.
E' ben noto che Bolzano ha una posizione assiale centrale rispetto a tutta la Mitteleuropa, all'Italia e al Mediterraneo. E in questo senso vanno i grandi progetti della Galleria del Brennero e del collegamento autostradale Berlino-Palermo. Però noi, contemporaneamente alla grande viabilità, ci siamo preoccupati della mobilità lenta, e soprattutto della grande viabilità ciclistica. Dico "grande" perché si tratta di vie ciclabili che collegano Monaco con Verona, che attraversano l'intera Val Venosta. E c'è un progetto per recuperare il tracciato dell'antica Via Claudia Augusta e di collegare il Danubio con Venezia. E ancora il progetto della Val Pusteria che ci collega con Austria e Slovenia, fino a Maribor.
Voglio qui affermare, dunque, la nostra scelta strategica – non dico "alternativa", perché sarebbe assurdo – di sviluppare una rete di collegamenti di viabilità lenta. Vogliamo rispondere a quella che è una fortissima domanda di viabilità lenta, soprattutto ciclistica, che viene in particolare dal mondo tedesco il quale vorrebbe poter usufruire di questi passaggi strategici per poter venire in Italia.
Per ora la lunghezza totale delle piste ciclabili nella nostra Provincia è di circa 650 chilometri. Con il recupero delle tratte ferroviarie dismesse se ne aggiun-

gono altri 120. Se consideriamo varie altre diramazioni si arriva un totale di circa un migliaio d'itinerari già più o meno pronti.

Dall'intervento di Martin Schopf

Il progetto della ex ferrovia della Val di Fiemme (la Ora-Predazzo) è una cosa molto sentita dalla popolazione locale. Un primo motivo è certamente l'origine stessa di questa ferrovia, che risale a 110 anni fa. Già nel 1981, sotto l'Impero Austro-Ungarico, si pensava di collegare la Val di Fiemme alla Val di Fassa e a Trento. Però gli abitanti delle valli non si misero d'accordo. Infine, siamo nel 1916, in piena prima guerra mondiale, si sono iniziati i lavori della ferrovia, una ferrovia a scartamento ridotto, decidendo di farla partire da Ora.

Vi hanno lavorato 6 mila operai, e, per ragioni di malattie, di freddo, di stenti, ne sono morti ben 1.500 (l'inverno del 1917 è stato l'inverno più freddo del secolo scorso e mai vi fu tanta neve come in quell'anno). Fu un lavoro immane. Ci vollero 20 mesi per completarla.
Ora era in una palude (ma la si preferì ad Egna per evitare di dover costruire un ponte sull'Adige). Lo scalo di Ora fu il più grande di tutto l'Impero Austro-Ungarico. Era la ferrovia che doveva rifornire il fronte di guerra.
La lunghezza totale è di 51 chilometri. In provincia di Bolzano se ne trovano 26. La pendenza era molto elevata (4,6%) per una ferrovia che funziona ad aderenza. La velocità di salita era di 15 chilometri l'ora. Ogni giorno vi passavano 30 locomotive e 200 vagoni (quanto serviva per il trasporto di un'intera brigata di fanteria).
Dopo il 1920 la ferrovia è passata all'Italia. Fu allargato lo scartamento iniziale e la ferrovia fu elettrificata. Servì per portare i turisti nella Val di Fiemme e per il trasporto del legname. Era l'infrastruttura principale per accedere a tutte le valli che si dipartivano lungo il suo percorso. Negli anni '60 si allargò e ammodernò la strada per le automobili e nel '63 la ferrovia fu chiusa. Ben presto parte della ferrovia venne disarmata. La gente del luogo chiese di utilizzare il tracciato per farne la sede di acquedotti per l'irrigazione. Più tardi la Telecom, negli anni '80, usò il tracciato per far passare i cavi a fibre ottiche. Poi alcuni comuni, tra cui quello di Ora, hanno iniziato a spostare le proprie strade interne sul sedime della linea ferroviaria, o ne hanno fatto aree di verde pubblico o brevi tratti di piste ciclabili. Così, ora, per una tratto, il tracciato ferroviario non esiste più.
Il sedime della ferrovia della Val di Fiemme, con una legge nazionale del 2000, è passato in proprietà alla Provincia di Bolzano. Da quel momento la gente della valle ha cominciato di nuovo a discutere su che cosa era meglio fare di questa infrastruttura. Alla fine hanno prevalso – contro alcuni agricoltori che volevano dividerla e piantarci vigneti e piante di mele - coloro che dicevano che bisognava "tenerla tutta intera", cioè valorizzarla per quel che era ed era stata. Così, la Provincia ha potuto spingere i Comuni a inserire tutto il tracciato nel

loro piano regolatore o di urbanizzazione, riconoscendola come una zona d'interesse collettivo. Uno studio di liberi professionisti è stato incaricato di proporre delle idee valide di valorizzazione.
L'idea-base è stata quella di predisporre un'infrastruttura turistica e ricreativa, non soltanto d'interesse locale, collegata con lo sviluppo dell'economia locale, gli interessi ambientali, turistici, sportivi.
Un secondo obiettivo era la rivalutazione dei paesi della parte bassa della valle: si tratta di quattro comuni che hanno necessità di maggior sviluppo economico. E le risorse naturali per aumentare l'attrattività turistica e l'occupazione ci sono: il Parco del Monte Corno, il Biotopo di Castelfeder, un centro ippico, e la possibilità di un Parco fluviale lungo il corso dell'Adige.
Un altro obiettivo era la creazione di un posto di ristoro, un info-point, una specie di ostello per i ciclisti, la valorizzazione di alcuni campi sportivi, l'utilizzo di quattro vecchie stazioni, per dotare la zona di alcuni servizi di base e di un minimo di ricettività.
Infine, avevamo l'obiettivo di arrivare ad un utilizzo combinato dell'infrastruttura ferroviaria: come pista ciclabile, tracciato pedonale, strada forestale, strada interpoderale… E dobbiamo valutare bene chi si potrà assumere la responsabilità che deriva dall'utilizzazione come struttura pubblica di questo percorso e dei suoi manufatti.

Intanto abbiamo iniziato a risanare i muri, i ponti, i viadotti e la galleria. Ma lo stato di conservazione era buono. Poi abbiamo predisposto l'inserimento delle stazioni nelle aree accessorie in funzione di posti di ristoro, aree per i giochi dei bambini, officine di manutenzione delle biciclette. Abbiamo anche avviato la realizzazione di un sottopassaggio e di un cavalcavia per superare la statale della Val di Fiemme. Alla stazione di Ora è in fase di elaborazione il progetto di ostello per i ciclisti. Il punto è adatto perché è vicinissimo alla stazione della linea del Brennero e anche all'uscita dell'autostrada di Egna. Una delle altre vecchie stazioni diventerà presto un agritour. Il nostro principio è di agevolare sempre l'attività privata, ove si manifesti un interesse da parte, appunto, dei privati.
La stazione di San Lugano è stata data, di recente, in concessione al Comune di Prodena, per ospitare le associazioni locali. L'Azione Cattolica ha fatto un piccolo ostello per giovani utilizzando due vecchie carrozze ferroviarie.
Dopo San Lugano, il tracciato passa all'amministrazione della Provincia di Trento. Il vecchio sedime d'estate viene utilizzato come pista ciclabile; d'inverno ci si fa la marcialonga di sci di fondo.

PISTE CICLABILI SULLE LINEE MODENA-VIGNOLA E MODENA-MIRANDOLA

di Daniele Gaudio
Funzionario del Servizio Trasporti della Provincia di Modena

La mia relazione riporta, rispetto al titolo che si era pensato di dare inizialmente al convegno, la realizzazione di due piste ciclabili, perché dal 16 di settembre è stata approvata anche la pista ciclabile Modena-Mirandola, che sarà realizzata nel corso di questo anno.
Io mi occupo del Servizio Trasporti della Provincia. E' un servizio che si occupa prevalentemente di pianificazione territoriale. Ci occupiamo anche di pianificare l'uso della bicicletta, vista l'importanza che l'uso della bicicletta ha nella Pianura Padana, in particolare a Modena, e vista anche la pericolosità di questo tipo di utilizzo, sia in ambito urbano che extra-urbano (è molto alta la percentuale d'incidenti mortali). L'alta incidenza d'infortuni tra i ciclisti è dovuto al fatto che la strada, nella sua evoluzione, ha sempre tenuto poco conto di questo tipo di spostamenti, privilegiando nettamente la macchina. Fino a dieci anni fa non c'erano vie di uscite sicure da Modena: si doveva per forza ricorrere a delle strade secondarie, ma anche queste strade erano pericolose perché, anche quando hanno bassi flussi di traffico, non hanno però banchine e non consentono assolutamente spostamenti in sicurezza.
La Provincia, dal '94, si è dotata di un piano delle piste ciclabili, che era un piano ambizioso, con oltre 1000 chilometri di piste ciclabili, di cui una metà già fruibili, costituiti da strade veramente secondarie, da argini di fiume, e da quant'altro potesse consentire l'uso della bicicletta. Gli altri cinquecento chilometri, invece, sono interventi che dovrebbero venire realizzati nel corso degli anni. Questo piano, che derivava dalla legge 142 del '90, è stato poi recepito nel piano territoriale approvato nel '99. E', dunque, uno strumento normativo che consente alla Provincia di avere uno schema di rete che riguarda l'intero territorio provinciale. Tutti i comuni della provincia, nei loro piani regolatori, nell'approvazione delle varianti dei loro piani regolatori, sono tenuti ad inserire gli itinerari ciclabili.
Tra questi itinerari, vi sono quelli delle ex ferrovie. Noi avevamo circa 100 km di ferrovie secondarie, all'inizio del secolo. Adesso queste ferrovie sono in buona parte dismesse, per cui in parte sono state vendute oppure cannibalizzate dai proprietari terrieri che si trovavano confinanti.
Per quanto riguarda la pista Modena-Vignola, essa ha assunto un'importanza considerevole. Collega la stazione piccola di Modena con la stazione di Vignola, che a sua volta è collegata per via ferroviaria con la stazione centrale di Bologna. Oltre all'utilizzo locale, dunque, è anche un importante punto di riferimento per gli spostamenti verso Bologna. Voi sapete che adesso Bologna, con tutto il traffico che ha e con tutti i lavori che sta facendo per la viabilità, è diventata un vero problema per gli spostamenti in macchina. A volte si impiegano

due-tre ore per spostarsi da Modena a Bologna, anche se è un percorso di soli 35-40 chilometri. Quindi, consentire la mobilità su una linea ferroviaria alternativa diventa per noi un punto di estrema importanza. Tra l'altro, la linea ferroviaria Modena-Bologna presenta anch'essa numerose problematiche. Servirebbero, infatti, linee che facciano un servizio di tipo più locale.
Per questo, qualche anno fa, la Provincia ha realizzato con i comuni un protocollo d'intesa che stabiliva sia la destinazione urbanistica sia le fonti di finanziamento della pista ciclabile, che è stata finanziata, dunque, interamente con fondi dei comuni e della provincia.
In realtà, si incominciò a parlare di una riconversione di questo tracciato di ex-ferrovia in pista ciclabile intorno agli anni '80. Dall'idea, diciamo politica, fino al ritrovamento delle risorse finanziarie sono passati 16 anni. Ma si trattava, a quel punto, ancora di una pista sulla carta, cioè avevamo la destinazione d'uso, avevamo i soldi, però mancava la realizzazione concreta.
Come Servizio Trasporti, alla fine, ci siamo presi la briga di realizzare noi il progetto. Per cui siamo andati sul territorio per capire che cosa vuol dire riutilizzare una ferrovia che è lì da 30-40 anni, dismessa, ed utilizzata da chiunque.
Il nostro progetto, a livello teorico, era creare una pista ciclabile ma di lasciare comunque la possibilità in futuro che il tracciato tornasse a svolgere una funzione di trasporto pubblico in sede propria. La pista ciclabile poi, avrebbe dovuto essere messa a margine con una larghezza minima di 2 metri. Si sarebbe trattato di un'operazione senza espropri, utilizzando solo l'area laterale al binario che è in media larga 8 metri.
Però lasciamo perdere la teoria e passiamo alla realtà. Di fatto il tracciato era stato cannibalizzato da tutti i vicini: i contadini; per cui la massicciata spesso era inesistente; e ci siamo trovati di tutto: un liquamodotto, le porcilaie che trasportano liquami ad una ditta che produce del biogas… E nessuno sapeva chi fossero i proprietari. Alla fine i comuni si sono costituiti, hanno verificato i tanti abusivismi e poi hanno detto: "No, è tutto nostro". Abbiamo avuto persino il problema del passaggio di un oleodotto della NATO, che alimenta tutto il Nord Italia per quanto scopi militari.
Tra l'altro ci siamo trovati a lottare con proprietari che assolutamente dicevano che un'area ferroviaria, quando cessa la sua funzione, diventa patrimonio disponibile. Per cui abbiamo interessato dei consulenti legali che invece ci hanno dato ragione. Per cui, dopo un momento in cui ci trovavamo veramente in difficoltà perché perdevano circa il 30-40% dell'area, abbiamo poi vinto la battaglia, anche se ancora abbiamo numerosi ricorsi.
Quindi ci si può rendere conto di che cosa vuol dire effettivamente, nella pratica, realizzare questi interventi. Si pensi che uno degli abusivi era la stessa Provincia, perché, nel corso degli anni, la Provincia aveva l'esigenza di allargare la strada e, trovando quest'area che era di nessuno, allargava la strada proprio lì. Credo che fosse una delle cose forse più frequenti in Italia. In ogni caso la realtà era che anche noi eravamo abusivi.

L'area è totalmente pianeggiante ed è interessata da numerosissimi canali. Si sono pertanto posti problemi di sicurezza legati al fatto che il sedime da utilizzare passava lungo gli argini dei fiumi: quindi, problema di parapetti, ma anche problema di materiali di varo genere lasciati da consorzi di bonifica dopo i loro lavori di bonifica dei canali (e i consorzi non volevano che qualcuno potesse andare lì ed interferire sul loro operato).
Per quanto riguarda la sicurezza nei punti d'intersezione, abbiamo provveduto in vario modo. Cito solo un tipo di difficoltà che abbiamo incontrato. Gli archetti che abbiamo messi in corrispondenza degli incroci consentono, sì, di risolvere alcuni problemi che ci hanno sollevato i disabili, perché chi arrivava all'intersezione aveva la possibilità di percepire che quella era una intersezione pericolosa.
Il problema è che ci sono, ad esempio, dei ciechi che vanno in bicicletta - io non lo sapevo, l'ho imparato lì - e vanno in tandem, davanti chi ci vede e il non vedente dietro, per cui il tandem dagli archetti non ci passava. Oppure ci sono dei disabili che hanno delle carrozzine di tipo sportivo, più lunghe del normale, e quindi non riuscivano a passare dagli archetti. Quindi gli archetti sono stati adeguati.
L'illuminazione è assolutamente solare. Abbiamo utilizzato pannelli solari con batterie, e devo dire che pochissimi hanno dato problemi.
L'ultimo problema che evidenzio è quello, tipico di una provincia, di dover lavorare con tantissimi enti e, soprattutto, con un ente particolare, l'Agenzia del Demanio. L'Agenzia di Modena, devo dire, è stata molto collaborativa; però, per anni, pur avendo i finanziamenti e la convenzione fin dal '96, non riuscivamo ad andare avanti perché non riuscivamo ad avere la disponibilità di quest'area da parte dell'ente proprietario. Le ferrovie concesse erano, tra l'altro, in concessione alla Provincia che le dava in subconcessione all'azienda di trasporto; però la proprietà rimaneva al Ministero del Tesoro, e dunque a questa Agenzia del Demanio. Noi abbiamo chiesto all'Agenzia del Demanio di acquisirla in qualsiasi modo. Ma la cosa è molto ingarbugliata. Ci sono tre leggi (e ora forse ne è uscita una quarta): una che ci consentiva di acquisire l'area al 10% del canone di concessione, ed è la legge 390, mi sembra, dell'86; un'altra legge che ci consentiva di averla al 50% del prezzo del valore di mercato, la 579 del '93; un'altra ancora, che è la 127 del '97, la Bassanini, che ci consentiva addirittura di averla gratis. Di quest'ultima, però, non è uscito il regolamento. La 579, quella con il 50% del canone, trova pochissime applicazioni. La più utilizzata era quella che consentiva di ottenere l'area al 10% del canone di concessione (sostanzialmente il canone di concessione è un canone di affitto).
Ultimamente, poi, proprio per l'ultima pista ciclabile, la Modena-Mirandola, il demanio ha bloccato queste concessioni. Quindi noi ancora, formalmente, non le abbiamo, se non con un verbale di consegna ufficioso, perché il 10%, secondo molti, era un canone troppo vantaggioso per gli enti pubblici per accedere all'utilizzo di quest'area. Quindi, in tutta Italia, per adesso, sono bloccate anche le concessioni.

I PROGETTI DI RIUSO COME GREENWAYS DELLE FERROVIE DISMESSE DELLA REGIONE SICILIA[5]

di Maria Parrinnello
Funzionario del Dipartimento Trasporti e Comunicazioni della Regione Sicilia

Io mi occupo di piste ciclabili dal '99, praticamente da nemmeno un anno dalla legge, la 366, del '98. Abbiamo cercato di utilizzare questi finanziamenti e abbiamo, nella fattispecie, quattro interventi che prevedono il recupero di tratte ferroviarie dismesse: la Menfi-Portopalo, una tratta che riguarda Castiglione di Sicilia-Rovittello, un tratta che riguarda la linea Palermo-Corleone, per 21 km, e l'altra tratta, che rientra in un progetto Rever-med e che è un completamento dell'unica pista esistente finora, la Caltgirone-S. Salvatorello.
Voglio dire subito che gli enti locali intervengono con un cofinanziamento in questi interventi.
Però, a fronte di questa sensibilità che hanno dimostrato gli enti locali siciliani, cioè i comuni e le province, perché appunto si richiedeva un cofinanziamento, abbiamo voluto avviare in Sicilia un tavolo tecnico sulla mobilità ciclistica.
Il "tavolo" aveva due finalità. La prima era quella di fare una ricognizione dell'esistente, e di chiedere agli enti locali stessi di farlo, cioè cercando di mettere gli enti locali nella condizione di credere all'opera per la quale poi si sarebbe loro chiesto un cofinanziamento, e spingendo ad una programmazione dal basso, come si diceva un tempo. La seconda finalità è quella che su cui stiamo lavorando adesso: realizzare l'affidamento di uno studio che vuole interconnettere i diversi itinerari proposti dagli enti locali (le province) per pervenire ad una legge regionale. Tale legge è stata già predisposta; è stato predisposto uno schema di disegno di legge, che si trova in Giunta regionale, e che vuole essere, più che un grande sogno, un grande progetto, come meglio diceva il dr. Notaro, un grande progetto di percorsi ciclo-turistici, che, a mio parere, sono quelli che più si addicono alla nostra Regione.
Noi possediamo un vasto patrimonio di ferrovie dismesse, e quind'intendiamo finanziare gradualmente un piano d'itinerari ciclistici, che siano integrati con tutto quello che a questo è connesso. Io trovo condivisibile, appunto, l'intervento del dr. Notaro, perché quello che noi pensiamo di fare è, certo, l'espressione di una grande ambizione. Però, anche io credo che bisogna avere grand'idee e grandi sogni per fare in modo che qualcosa poi di piccolo comunque si possa fare.
Noi, quindi, diciamo che l'idea è quella, poi, di creare un indotto, di determinare un circolo virtuoso. Pensiamo al recupero dei caselli delle stazioni – che è il modello spagnolo, tutto sommato - da adibire ad ostelli, a magazzini, a punti di ristoro, ad officine di ricambio e quant'altro. E pensiamo anche alla

[5] Pubblichiamo il testo dell'intervento svolto dall'autrice nel corso del Convegno. Segue, nelle pagine successive, la relazione scritta, più ampia e dettagliata.

possibilità di far conoscere la Regione Siciliana attraverso un'altra sua risorsa, che è appunto quella del trasporto dolce, della mobilità ciclistica intesa come trasporto alternativo. La Regione ha già fatto suo questo sistema di mobilità ciclistica, nel senso che ha già stilato le linee strategiche del "Piano direttore" che detta appunto le linee-guida del Piano regionale dei trasporti.
Al "tavolo" abbiamo acquisito diverse proposte. Per esempio, la Provincia di Caltanissetta ha proposto il recupero di una linea dismessa, la Sommatino-Riesi-Delia. La provincia di Enna ha proposto diversi circuiti, e uno fra questi è quello che riguarda il circuito delle miniere, perché da noi molte linee ferroviarie servivano anche a collegare i paesi con le miniere di zolfo, dismesse già nei primi anni del '900 (l'attività estrattiva da noi ebbe un ruolo importante, a partire dal '700 e fino ai primi anni del '900), e oggi questi siti costituiscono archeologia industriale e sono stati anche tutelati; infatti, nella tratta che va da Caltagirone a Piazza Armerina, prima di arrivare a Piazza Armerina, esiste il Parco minerario Fuori Stella Grottacalda. La provincia di Ragusa ha presentato un progetto che prevede il recupero della linea Siracusa-Vizzini-Ragusa, con la diramazione che parte dal bivio Giarratana e poi scende per Chiaramonte Gulfi.
A proposito della Menfi-Portopaolo, per il quale c'è un problema di acquisizione delle aree di sedime, faccio riferimento all'intervento di stamattina del dr. Notaro. Durante il tavolo tecnico sono venuti fuori problemi che hanno anche riguardato il comune di Noto, famoso in Italia. Debbo dire che, veramente, i comuni hanno lamentato – in questo caso, ma non solo in questo - una richiesta non proprio corrispondente alle possibilità dell'ente locale per la vendita dell'area di sedime da parte dell'ex Metropolis. Questo, a volte, costituisce un piccolo ostacolo - piccolo si fa per dire -a che si possano effettivamente realizzare questi percorsi verdi.
Io credo che, se è vero, e sicuramente è vero, che vi è questa volontà da parte delle Ferrovie dello Stato di valorizzare - e questo convegno lo dimostra - le tratte ferroviarie dismesse, e se è anche vero che queste devono essere recuperate in un'ottica di piano integrato, globale allora sarebbe importante pervenire ad una intesa fra le Regioni e FS perché si possano acquisire queste aree senza un impegno oneroso da parte degli enti locali, i quali già comunque affrontano l'opera con un certo investimento finanziario.
Vorrei poi dire che la legge 366 del '98, la legge dello Stato, via via, dal '99 ad oggi, ha avuto purtroppo sempre meno finanziamenti. Questo è testimonianza del fatto che non vi è una sensibilità, a mio modo di vedere, da parte della politica su questo tema, perché, se vi fosse, si sarebbe rifinanziata in maniera adeguata la legge 366. Quindi, noi dobbiamo collaborare e adoperarci assieme affinché in Parlamento cresca la sensibilità su questo tema. Certo, è un peccato che RFI, cioè le Ferrovie dello Stato quando erano dello Stato, non abbiano allora pensato un po' a quello che si è fatto altrove, in Portogallo e in Spagna. Oggi ci si ritrova a dovere pensare ad altre forme d'interventi, come in qualche maniera stiamo cercando di fare noi in Sicilia.

Ritornando alle nostre esperienze sul camo, vorrei dire due parole sulla Caltagirone-Piazza Armerina. La pista ciclabile attualmente è soltanto di 8 chilometri. Dalla stazione di S. Salvatorello arriva a S.Michele di Ganzeria. Qui si snoda il Parco Lineare Caltagirone-S. Michele di Ganzeria. La pista è alberata con alberi di pino. Lungo il percorso si trovano diversi caselli, ancora abbandonati e non oggetti di recupero. La pista dovrebbe arrivare fino a Piazza Armerina. Su questo è in corso un progetto. Su questa linea, che è di 71 chilometri, esiste un patto territoriale, quindi vi sono più comuni interessati: Caltagirone, S. Michele, Mirabella in Vaccari, Piazza Armerina e le province di Caltanissetta e di Enna. Sono stati recuperati anche finanziamenti europei.
Quello che noi stiamo facendo con Rever-med, il progetto comunitario di Rete Verde Mediterranea, è recuperare un tracciato che dalla stazione S. Salvatorello porta fino alla immissione sulla statale 124, in prossimità del comune di Caltagirone.
Volevo accennare brevemente al progetto che riguarda la tratta Palermo-Corleone. L'intera tratta sarebbe di oltre 100 chilometri, ma effettivamente si andranno a recuperare 21 chilometri. Lungo questo percorso vi sono degli interventi di restauro e di caselli e di stazioni. Quello che si sta facendo è che i caselli e le stazioni siano ritenuti immobili di pregio architettonico. Il progetto, per ora, si trova al vaglio della Sovrintendenza, o, meglio, del Centro di Restauro di Palermo perché s'intende elaborare un cosiddetto "codice di pratica", cioè fare in modo che il recupero conservativo degli immobili sia omogeneo in tutte le varie stazioni, in tutti i vari percorsi. Questo codice di pratica si pensa possa essere adottato a livello regionale per fare in modo che negli altri interventi che si faranno possano essere rispettati questi parametri.
Non so se noi ci riusciamo, in Sicilia, ma l'idea è quella di non fare delle cose che finiscano lì, che sono soltanto un'occasione di business locale. Assolutamente no. L'idea è quella di fare un grande progetto, di offrire una maniera diversa di conoscere la Sicilia e di conoscere anche le aree interne perché molte di queste ferrovie dismesse passano in paesi che altrimenti il turista non visiterebbe mai, e che, invece, sono interessanti. Penso a S.Michele, a Sortino… Chiaramente si conosce Caltagirone per le ceramiche, Piazza Armerina per la villa del Casale; Siracusa è un sito archeologico famoso in tutto il mondo; Agrigento lo stesso, e via discorrendo. Però molti paesi, che hanno una bellezza particolare, non verrebbero conosciuti. E, peraltro, farli conoscere significa anche dare un'occasione di sviluppo, perché attorno a questo c'è tutta una possibilità d'indotto che poi sicuramente potrebbe venire fuori.
Io penso che, se realmente gli enti locali e RFI credono a questo, allora si possa fare molto. E' vero che bisognerebbe anche che i privati investissero su queste cose; però, purtroppo, dobbiamo anche dire che non vi è una cultura in tal senso in Italia. Quindi sta al pubblico, a mio modo di vedere, se ha un progetto vero a cui crede, intanto di avviarlo, e poi di fare in modo che questo progetto possa essere attraente per il privato, che su di esso possa, poi, a sua volta, avere fiducia ed investire.

LA VALORIZZAZIONE DELLE LINEE FERROVIARIE NON UTILIZZATE ATTRAVERSO LA CREAZIONE DI UN SISTEMA DI GREENWAYS

Relazione scritta, di Maria Parrinello

La Sicilia ha un ampio patrimonio di linee ferroviarie dismesse da poter convertire in itinerari ciclabili, che collegano luoghi di elevata valenza paesaggistica e culturale.

Il clima siciliano rappresenta inoltre una opportunità a favore del cicloturismo, in aggiunta alle risorse paesaggistiche e culturali ed agroalimentari dell'Isola.

Lo sviluppo di una rete ciclabile che comporti il riutilizzo di queste linee dismesse costituisce altresì una grande opportunità per la conservazione e la valorizzazione del patrimonio culturale da esso rappresentato. Inoltre, la conversione delle linee ferroviarie in percorsi verdi e ciclopiste comporta numerosi vantaggi, quali ad esempio le pendenze regolari e modeste che si adattano perfettamente ai bisogni dei ciclisti ordinari, il percorso in sede propria con un ridotto numero d'intersezioni con la sede stradale, la varietà dei diversi tipi di ambiente attraversati, la connessione tra diversi centri urbani, il restauro delle vecchie stazioni e caselli per allestire alberghi specializzati per cicloturisti, o da adibire a musei, punti di officina, ecc.

La Regione Siciliana, consapevole di tale potenziale occasione di sviluppo socioeconomico ecocompatibile e di valorizzazione delle aree interne ha avviato e concluso di recente un tavolo tecnico sulla mobilità ciclistica, che ha visto il coinvolgimento delle province regionali, dei Comuni, dei rappresentanti di altri enti pubblici nonchè delle associazioni dei cicloamatori.

L'obiettivo finale del tavolo istituzionale è quello di pervenire ad un piano regionale degli itinerari cicloturistici. La metodologia scelta è stata quella della programmazione degli itinerari attraverso scelte consapevoli da parte dei rappresentanti degli enti locali.

Si è proceduto pertanto all'acquisizione di proposte d'itinerari ciclabili elaborati dalle province. Nel corso delle varie sedute, si è ampiamente discusso sulle strade da percorrere per favorire lo sviluppo e la valorizzazione della mobilità ciclistica, specialmente quella extra-urbana, favorendo le varie forme di trasporto intermodale, treno + bici ed autobus + bici.

In particolare, un argomento molto trattato è stato quello dell'utilizzo delle tratte ferroviarie dismesse (principio d'altra parte introdotto dalla L. 366/98) e degli argini dei fiumi per la realizzazione di piste ciclabili. Le principali problematiche discusse sono state quelle connesse al procedimento amministrativo della dismissione, molto complesso, e quelle dell'acquisizione della proprietà dell'area di sedime delle linee, con particolare attenzione per quelle date in concessione.

Quest'ultime considerazioni hanno riguardato particolarmente le linee Noto–Pachino e la Menfi-Portopalo, per le quali è stato avviato da tempo il procedi-

mento di chiusura. Attenzione particolare è stata rivolta, oltre che alle procedure di acquisizione dell'area di sedime, soprattutto alle valutazioni economiche avanzate dalla Società Metropolis significativamente onerose per i comuni interessati.
A tal fine, in riferimento alla Legge 366/98 sulla mobilità ciclistica, considerato che obiettivo prioritario della legge è quello della riconversione delle linee ferroviarie dismesse per itinerari cicloturistici e tenuto conto che è anche obiettivo delle Ferrovie dello Stato la valorizzazione di tali linee per la creazione di un sistema di greenways, sarebbe auspicabile per il raggiungimento di questo obiettivo comune, pervenire a soluzioni diverse da quelle attuali, che prevedono l'acquisizione dell'area di sedime a titolo oneroso.
A conclusione dei lavori del tavolo tecnico la Regione Siciliana, al fine di verificare la interconnessione dei diversi itinerari proposti da parte degli enti locali, che comunque non hanno riguardano solo le riconversioni di linee ferroviarie dismesse, ha conferito incarico per redigere uno studio degli itinerari regionali integrati tali da potere costituire una rete, ma anche degli autonomi circuiti cicloturistici. Tale studio consentirà alla regione di potersi dotare di uno strumento di programmazione pervenendo all'approvazione di un Piano regionale degli itinerari cicloturistici integrati. Il Piano, nelle previsioni di un disegno di legge sulla mobilità ciclistica che si trova al vaglio della Giunta Regionale, sarà gradualmente finanziato con interventi programmati e secondo il principio di cofinanziamento da parte degli enti locali.
Nell'ottica del perseguimento di una mobilità sostenibile, il sistema della mobilità ciclistica quale modalità di trasporto alternativa all'uso del mezzo motorizzato, con particolare riguardo al cicloturismo con l'utilizzo prioritario delle ex linee ferroviarie dismesse, è stato ricompreso nel Piano Direttore approvato dalla Giunta Regionale che detta le linee strategiche del Piano Regionale dei Trasporti..

INTERVENTI PROPOSTI DALLE PROVINCE DURANTE I LAVORI DEL TAVOLO

PROVINCIA REGIONALE PALERMO

Il progetto presentato dalla Provincia di Palermo prevede la riconversione di diverse linee a scartamento ridotto.
Le linee interessate sono:

- Linea Palermo-Calatafimi;
- Linea Palermo (Sant'Erasmo) – Villafrati – Corleone – San Carlo;
- Linea Castelvetrano – San Carlo – bivio Sciacca;
- Linea Lercara scalo – bivio Filaga – bivio Magazzolo (Ribera) con diramazione per Prizzi – Palazzo Adriano;
- Linea Castelvetrano – Ribera (Magazzolo) Porto Empedocle (Agrigento).

Le diverse linee saranno collegate fra loro attraverso raccordi che utilizzeranno viabilità secondaria con pendenze compatibili con la ciclabilità.
La conversione ad uso ciclabile delle ex linee ferrate permetterebbe un attraversamento della Sicilia occidentale secondo una direttrice nord-sud, collegando la costa tirrenica con il Canale di Sicilia e l'entroterra con i due grossi bacini turistici di Palermo e Sciacca.
Nella estensione del progetto alle Province limitrofe di Agrigento e Trapani si collegherebbero le aree archeologiche di Segesta, Selinunte, Eraclea ed Agrigento nonché le principali riserve costiere della Sicilia Occidentale.
Questa linea ciclabile si configurerebbe inoltre come via verde di collegamento tra le sette riserve di:

- ❑ Serra della Pizzuta;
- ❑ Bagni di Cefala Diana e Chiarastella;
- ❑ Bosco della Ficuzza e Rocca Busambra;
- ❑ Grotta d'entella;
- ❑ Monte Gennardo e Santa Maria del Bosco;
- ❑ Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio;
- ❑ Monte Carcaci.

PROVINCIA REGIONALE DI CALTANISSETTA

L'itinerario proposto comprende l'utilizzo di circa 30 Km della linea ferrata dismessa Riesi – Sommatino – Delia e si snoda fino a congiungersi con la tratta ferroviaria Canicattì – Naro in territorio provinciale di Agrigento. La restante parte dell'itinerario si estende nella parte settentrionale per circa 100 Km, nella parte centro-orientale per circa 60 Km ed infine nella parte meridionale della provincia per circa 80 Km e comprende l'utilizzo di viabilità già esistente sia provinciale che statale, composta da tracciati già asfaltati, ed inoltre di una viabilità a carattere di raccordo, più che altro interno, di sentieri in terra battuta.
L'itinerario inizia nella parte meridionale del territorio provinciale di Caltanissetta, ad est dell'abitato di Gela, e passando per la riserva naturale orientata del Lago Biviere, arriva a Gela. Quindi, proseguendo in direzione ovest, passa per il Parco Naturale di Montelungo ed arriva alla torre di Manfria e successivamente al castello medioevale di Falconara. L'itinerario si snoda sempre in direzione ovest verso il comune di Licata e verso la Valle dei Templi di Agrigento.
La penetrazione verso la parte nord del territorio provinciale passa per la S.P. Gela – Butera fino a congiungersi con la S.P. n.83 denominata "Strada dei Castelli" che congiunge il Castelluccio Federiciano con il menzionato Castello di Falconara. Percorrendo la S.P. n.83 in direzione ovest è possibile penetrare in direzione nord attraverso l'Area demaniale Forestale attrezzata "Comunelli" e proseguire verso Riesi per congiungersi con la tratta di linea ferrata dismessa Delia-Sommatino-Riesi. Dopo Riesi s'incontra l'esempio di archeologia industriale rappresentato dalla miniera Travia-Tallarita che ha rappresentato dalla fine del

'700 fino alla seconda metà del '900 il fulcro dell'attività solfifera estrattiva della Sicilia centro-meridionale. Quindi s'incontra Mazzarino e poi, proseguendo sulla S.P. n.13, gli scavi archeologici di Sophiana. L'itinerario attraversa la città di Caltanissetta e poi, passando per la zona archeologica "Vassallaggi", finisce a Mussomeli.

PROVINCIA REGIONALE DI ENNA

Il progetto presentato dalla Provincia di Enna "Greenway degli Erei" trova inserimento nel circuito nazionale dell'Associazione italiana delle Greenways, la quale pone forte attenzione al tema del recupero delle permanenze viarie storiche e, tra queste, proprio alle ferrovie storiche dismesse. In un'ottica di mobilità, le Greenways possono costituire un sistema di percorsi dedicati ad una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio (naturali, agricole, paesaggistiche, storico- culturali) e gli insediamenti urbanistici delle città o delle aree rurali.

Il materiale di recupero è in questo caso rappresentato dall'antica ferrovia mineraria presente nel sistema ereo che rappresenta una grande testimonianza della storia sociale e culturale della Sicilia del XX secolo. Il progetto in sostanza mira a valorizzare un patrimonio etno-storico come la ferrovia mineraria e renderlo attivo come elemento di attrazione ed al contempo infrastruttura d'accesso al complesso patrimonio culturale ed ambientale presente nei Monti Erei.

Volendo sintetizzare, il progetto è articolato in tre offerte d'itinerari turistici che abbracciano tre sistemi fisico naturali riconoscibili nella loro struttura ambientale ed in particolare etnografica:

- Circuito degli Erei Nebrodi (tracciati Dittaino – Leonforte e Leonforte – Nicosia) che abbraccia la parte orientale della provincia e riutilizza il tracciato della ferrovia nord- sud, mai completata e la cui realizzazione si fermò a Nicosia. Il paesaggio ha carattere montano – collinare agro – pastorale
- Circuito delle miniere (tracciato Dittaino – Caltagirone) il quale si inserisce in un paesaggio naturalistico di grande vegetazione arborea, con alcune parti dei tracciati già oggetto di recupero turistico – naturalistico;
- Circuito del lago (tracciato Motta S.Anastasia – Regalbuto), che riutilizza il tracciato ferroviario che si diramava dalla provincia di Catania sino a giungere a Regalbuto, in prossimità del grande lago di Pozzillo. Il paesaggio che percorre gode fortemente della presenza dell'acqua e della vegetazione agricola del salso.

Inoltre il Comune di Piazza Armerina ha presentato un progetto preliminare di recupero e rifunzionalizzazione, come percorso naturalistico attrezzato per usi turistici e recettivi, del tracciato ferroviario compreso nel territorio comunale di Piazza Armerina della vecchia linea a scartamento ridotto Piazza Armerina – Caltagirone.

PROVINCIA REGIONALE DI SIRACUSA

Nell'ambito del "Piano Integrato di Sviluppo Sostenibile" delle valli dell'Anapo e del Cassibile, il cui studio di fattibilità finanziato con fondi CIPE è stato positivamente esitato dal "Nucleo di Valutazione degli Investimenti Pubblici" della Regione Siciliana, particolare attenzione è stata data alla viabilità lenta del comprensorio (ex tracciati ferroviari, regie trazzere, strade intercomunali secondarie, ecc.), costituente la trama connettiva di aree di riserva, di siti d'interesse comunitario, di corridoi ecologici, di siti archeologici, di siti panoramici, di aree d'interposizione di pregio fra i centri storici del comprensorio.

Le tratte di viabilità lenta di pregio, validate dallo studio di fattibilità e sicuramente oggetto di priorità esecutiva in termini di rifunzionalizzazione, sono le seguenti:

- Tracciato dell'ex ferrovia Siracusa-Vizzini-Ragusa;
- Anello Cavagrande del Cassibile-Cava Giorgia-Cava Contessa;
- Anello a servizio della Riserva di Pantalica;
- Rete di collegamento e di servizio per l'area di pregio d'interposizione di Cardinale.

L'obiettivo strategico del Piano Integrato Territoriale (PIT) è incardinato sul restauro ambientale, sulla riqualificazione delle aree interne protette Valle dell' Anapo e Valle del Cassibile, sul recupero e sulla salvaguardia dell'ecosistema interessato, e attraverso le attività di ricentraggio, riuso e consolidamento dell'esistente, sull'incentivazione delle microeconomie locali.

Le metodologie individuate in sede di PIT dal partenariato locale muovono dalla considerazione che è necessario procedere verso l'attivazione un'offerta comprensoriale di tipo integrato, non frammentario ma fortemente interrelazionata, anche con il ricorso alle tecnologie della Società dell'Informazione. S'intende, infatti, individuare ed ispessire una Offerta Turistica Integrata che sia in grado di tradurre il complesso delle risorse immobili in veri e propri attrattori di un turismo consapevole e responsabile, al fine d'incrementare nell'area PIT il livello dei consumi turistici esterni, per l'artigianato di pregio e le produzioni agroalimentari di qualità, innalzando il livello di benessere delle popolazioni residenti.

La proposta in atto riguarda la conversione in pista ciclopedonale di un tratto di circa 9 Km della ferrovia Siracusa – Vizzini all'interno dell'Oasi di Pantalica da parte del Gal (Gruppo d'azione Locale) Valle dell'Anapo che ha attivato procedure per accedere a finanziamenti comunitari per la rifunzionalizzazione alternativa dell'ex ferrovia Siracusa–Vizzini-Ragusa (tratta Solarino-Buscemi pari a 33 Km.).

PROVINCIA REGIONALE DI RAGUSA

Itinerario tra le città dell'entroterra (Chiaramonte Gulfi, Monterosso, Giarratana) collegate con il tracciato in buona parte esistente della vecchia ferrovia secondaria e, attraverso di essa, a Ragusa, a Vizzini (Catania), a Palazzolo (Siracusa).

PROVINCIA REGIONALE DI MESSINA
Pista ciclabile nella vecchia tratta ferroviaria Milazzo – Barcellona P.G. con l'integrazione della tratta dismessa della linea ferroviaria Palermo – Messina.

INTERVENTI FINANZIATI
Su alcune ex tratte ferroviarie dismesse sono stati finanziati i seguenti progetti di riconversioni in piste ciclabili:

1) Linea Caltagirone–Piazza Armerina
In Sicilia il primo esempio di greenway inaugurato nel 2001 è stata la riconversione in pista ciclopedonale di un tratto della ex ferrovia Caltagirone – Piazza Armerina. La linea ha una lunghezza complessiva di circa 50 Km. L'intervento realizzato riguarda solo 8 Km del vecchio tracciato. La pista ciclabile parte dalla ex stazione di Salvatorello, fuori dall'abitato di Caltagirone, e si conclude all'ex stazione di San Michele di Ganzeria, recuperata ed adibita oggi a centro polivalente per attività ricreative e culturali oltre che come punto di accoglienza turistica La pista ciclopedonale si snoda tra siti d'interesse paesaggistico e monumentale e consente collegamenti con altri poli turistici di grande interesse attraverso un percorso dinamico ed integrato che potrà essere gradualmente ampliato. Infatti, la vecchia ferrovia, chiusa a fine anni 60, partendo da Caltagirone, centro famoso per l'arte della ceramica, fin dall'epoca araba, transita nei pressi delle antiche miniere di zolfo di Grottacalda, laddove oggi è stato istituito il Parco Minerario di Floristella Grottacalda, sito particolarmente suggestivo di archeologia industriale, fino a raggiungere Piazza Armerina, centro culturale d'interesse internazionale per la presenza dei famosi mosaici romani della Villa del Casale.
Con l'intervento di Rever-Med si sta finanziando un ulteriore avvicinamento della pista ciclabile all'abitato di Caltagirone, partendo dalla ex stazione Salvatorello fino all'immissione sulla statale 124.

2) Linea Palermo – Villafrati – Corleone – San Carlo
Saranno riconvertiti Km 21 in pista ciclopedonale della linea ferroviaria dismessa a scartamento ridotto. La tratta è la più interessante e singolare nel suo genere perché lambisce, ed in parte attraversa l'unico bosco ceduo della Sicilia, quello di Ficuzza ed inoltre altri centri con notevoli potenzialità turistiche culturali quali Cefalà Diana, Godrano e la stessa Ficuzza.

3) Linea Castiglione di Sicilia – Rovittello - Linguaglossa
Intorno agli anni '60 la Ferrovia Circumetnea dismetteva la tratta Rovittello-Castiglione Linguaglossa e la relativa sede veniva demanializzata e assegnata al comune di Castiglione di Sicilia.
Obiettivo prioritario è quello di valorizzare l'incantevole vallata nella quale si distende l'intero tracciato offrendo l'opportunità ai cicloturisti di poter accedere

al centro del paese attraverso un sentiero pressoché pianeggiante, evitando in tal modo l'asperità del monte Portella. L'area oggetto dell'intervento ricade in territorio comunale di Castiglione e consiste nella trasformazione in pista ciclabile del vecchio tracciato della ferrovia Circumetnea, nella tratta compresa tra la vecchia stazione di Castiglione e la SS 120 nei pressi di località Rovittello. La pista in progettazione percorre interamente la vallata posta tra l'Etna e i Peloritani, prima di raggiungere la valle dell'Alcantara L'altura in cui si trova il centro di Castiglione di Sicilia. Essa permetterà di collegare velocemente la periferia sud del centro abitato con la statale 120 Linguaglossa- Randazzo nei pressi del campo di golf di Rovittello che costituisce il più importante polo di attrazione turistica dell'intera area.

4) Linea Castelvetrano-Ribera

Il comune di Menfi ha proposto il recupero della tratta Menfi-Portopalo ad uso pista ciclopedonale. L'obiettivo è quello di collegare il centro urbano di Menfi con il borgo marinaro di Portopalo, utilizzando il tracciato della sede della ferrovia dismessa per una lunghezza complessiva di circa Km. 8. La realizzazione della pista ciclopedonale, oltre a consentire la fruizione del territorio agli abitanti del centro urbano e dei turisti che ormai abitualmente scelgono la costa menfitana come loro meta dando luogo a percorsi comunali di collegamento lungo la greenway, costituisce altresì occasione di promozione dei prodotti agroalimentari tipici.

Di particolare interesse ambientale e turistico sono:

- Bosco Magaggiano
- Vallone San Vincenzo
- Cava del Serpente Poto Palo
- Solette di Porto Palo
- Serrone Cipollazzo
- Lido Fiori
- Caparrina Mare
- Giache Bianche

CONCLUSIONI

di Francesco Mauro

Siamo arrivati alle conclusioni. Abbiamo avuto altre richieste d'intervento, ma purtroppo è davvero tardi. Il dr. Forlenza doveva essere anch'egli presente, ma purtroppo è notevolmente indisposto e non ha potuto intervenire.
Mi accingo, dunque, a trarre delle conclusioni brevissime.
Io credo che questo convegno, anche se non dovrei dirlo perché sono uno degli organizzatori, sia stato un successo per la partecipazione e per l'animazione e nonostante i tempi assai stretti con cui è stato messo in piedi.
Direi che le dimensioni del problema sono venute fuori chiaramente da tutti gli interventi e anche dalla ricerca condotta in collaborazione con l'Università di Milano.
Aggiungo alcuni commenti che sono anche di carattere personale.
Personalmente, mi pare che il Gruppo Ferrovie dello Stato, e in particolare le RFI, abbiano tutto l'interesse a procedere alla valorizzazione di questi asset. Direi che il dr. Notaro è stato molto chiaro, da una parte, nel porre i problemi sul piatto, e, dall'altra, nel dichiarare la disponibilità ad affrontarli. E' mia impressione che, in un certo senso, qui c'è stato, in maniera non organizzata, un tentativo di risposta ai problemi posti dall'intervento del dr. Notaro questa mattina.
Partiamo dal fondo del discorso. Mi sembra che gli enti locali, almeno quelli qui presenti, nelle loro varie articolazioni, non soltanto abbiano portato delle esperienze ma, in fin dei conti, abbiano confermato l'emergere di una disponibilità e un interesse da parte loro. Questo elemento indubbiamente sta a tutti noi di utilizzarlo come grimaldello, se vogliamo, per estendere all'interno dell'insieme degli enti locali questa disponibilità. Perché io sono d'accordo che il problema non è solo di disponibilità da parte del Gruppo delle Ferrovie dello Stato, ma di disponibilità da parte degli eventuali enti che hanno interesse alla fruizione di queste aree.
Inoltre, è stata data la risposta che qui si tratta di questioni riguardanti l'ambiente e come tali dovrebbero essere considerate anche da un punto di vista finanziario.
Infine, è stata data la risposta della responsabilità sociale, con l'intervento del dr. Piva che mi permetto di ricordare caldamente che è importante perché io credo che gli enti locali non possono muoversi se non c'è un'adeguata pressione da parte dell'opinione pubblica, e, d'altro canto, se l'opinione pubblica si muove, è anche questione di responsabilità sociale; quind'i problemi sono correlati.
Io, poi, ho colto l'invito a pensare in grande. Forse è vero, forse bisogna pensare in grande. Però al tempo stesso - sono d'accordo con quelli che hanno detto che una volta pensato in grande, bisogna anche pensare un momento ai conti - bisogna pensare da dove si comincia il discorso, da dove si comincia la

sperimentazione. In questo - mi sembra di capire, anche in paragone alle esperienze estere – c'è la mancanza di un punto di focalizzazione. Non voglio dire la mancanza di un punto d'iniziativa, perché le iniziative nel nostro Paese sono sempre problemi assai complessi che riguardano più attori, tanti quanti ne sono stati elencati, e forse altri ne mancano. Però, indubbiamente, manca qualche cosa che eserciti un ruolo di stimolo, che abbia un ruolo di facilitazione, forse anche un ruolo di coordinamento. Certo, serve un ruolo che sia svolto insieme con altri,dal punto di vista dell'iniziativa, cioè l'iniziativa è sempre bene che sia articolata; ma è necessario anche che l'iniziativa sia in qualche maniera stimolata e coordinata.
Io non posso prendere impegni qui a nome del mio Gruppo; posso dire, però, che riporterò questa impressione, doverosamente, ai vertici del Gruppo, per vedere quello che Ferrovie possono fare, sia in proprio, sia stimolando altri attori.
Ancora un punto volevo toccare.
Forse una qualche semplificazione di natura amministrativa può essere pensata. Da questo punto di vista, non mi ricordo chi ha lanciato l'idea di una leggina ad hoc[6]. Per quanto difficili siano queste questioni, forse questa è un'altra cosa che un gruppo che funzioni un po' come una lobby potrebbe anche prendere in considerazione. Io quello che posso garantire, e concludo, è che l'attenzione da parte di Ferrovie dello Stato c'è, e c'è in particolare sia da parte della holding sia da parte di RFI. Quindi, da questo punto di vista, credo che qui stiamo conducendo un processo che deve continuare, e su questo va fatto ogni sforzo.
Io vorrei che questa scadenza fosse la prima di una serie non tanto di scadenze o di convegni, perché non sempre i convegni vanno fatti, ma di contatti che possano portarci, con una certa continuità, a realizzare delle cose che in fin dei conti gli altri Paesi stanno facendo e che noi dovremmo fare anche proprio in ragione del rapporto con gli altri Paesi.
E di nuovo vorrei citare, e concludo veramente, il fatto che a questo, in un certo senso, siamo portati anche dalla dimensione europea; e che, forse, da questo punto di vista, i ritardi vanno davvero in qualche maniera recuperati.

---

6 E' stato l'ing. Toccolini, presidente dell'Associazione Italiana Greenways, nel corso del suo intervento (ndr).

APPENDICE FOTOGRAFICA

LINEA ORA-PREDAZZO

(Fonte: Provincia Autonoma di Bolzano – Ufficio coordinamento territoriale e Ispettorato forestale Bolzano 1)

Il tracciato

Panorama del viadotto verso il lago di Caldaro

Vista estiva

Il viadotto

LINEA MODENA-VIGNOLA

(Fonte: Provincia di Modena – Area lavori Pubblici, Servizio Trasporti e Concessioni)

Pista ciclabile

LINEA PALERMO-BURGIO - *(Fonte: Associazione Italiana Greenways)*

Bosco della Ficuzza

San Carlo (dintorni)

LINEA CALTAGIRONE-DITTAINO - *(Fonte: Ass. Italiana Greenways)*

Pressi di Mirabella Imbaccari

Floristella - Parco minerario

LINEA AGRIGENTO-LICATA - *(Fonte: Associazione Italiana Greenways)*

Viadotto pericolante nei pressi di Naro

Viadotto tra Agrigento e Favara

LINEA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE

(Fonte: Associazione Italiana Greenways)

Riserva naturale foce del fiume Belice

Pressi di Sciacca

LINEA NOTO-PACHINO - *(Fonte: Associazione Italiana Greenways)*

LINEA DITTAINO-LEONFORTE

(Fonte: Associazione Italiana Greenways)

Viadotto tra Assoro e Leonforte

EDIZIONE 2004
Finito di stampare dicembre 2004
Litografia Bruni srl