

EX-FERROVIE, IL 'FALSO' PERICOLO DELLE PISTE CICLABILI

Albano Marcarini (Presidente Co.Mo.Do. – Confederazione mobilità dolce)

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

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

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

Inoltre la trasformazione in pista ciclo-pedonale comporta il trasferimento della proprietà del sedime, l'affitto o il comodato d'uso dello stesso, a un Ente

pubblico, normalmente una Provincia o una Regione, che ne garantisce l'integrità e la conservazione. Ne qualità di Ente di livello locale, al quale spettano anche scelte in materia di trasporto pubblico, è proprio una Regione o una Provincia che può stabilire quando, come e con quali fondi ripristinare un eventuale servizio ferroviario. E lo può fare più facilmente se già possiede o ha in uso l'infrastruttura.

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

Possiamo, in tutta sincerità, affermare che esista oggi in Italia la stessa attenzione sulle centinaia di chilometri di ferrovie in disuso? No, perché nessuno coltiva questa 'memoria', a parte alcuni episodici e meritevoli eccezioni (cito l'operato delle Ferrovie Turistiche Italiane, l'esperienza della Valmorea e della Val Metauro).

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

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

Il quarto. Il beneficio economico e sociale. Avere una risorsa disponibile e non poterla utilizzare è grave. Ancor più grave se questa risorsa va a vantaggio della popolazione, della salute, del paesaggio e dell'ambiente, del tempo libero, della protezione dal traffico, della mobilità sostenibile, del turismo. Una pista ciclo-pedonale su una ferrovia dismessa ha infatti tutti questi immediati vantaggi e con costi decisamente ridotti, assolutamente ottimali rispetto a questi benefici sociali. Tenere una linea ferroviaria in abbandono, solo nell'ipotetica prospettiva di un suo futuro riutilizzo in quanto ferrovia, è un lusso che non possiamo permetterci, soprattutto se è dimostrabile, come ho voluto dimostrare, che non esiste conflittualità se nel frattempo viene usata per altri scopi. Addirittura si potrebbe convenire che nell'atto d'uso della pista-ciclabile venga inserita una norma che prevede espressamente l'eventuale spianto della stessa in caso di ripristino del servizio ferroviario. La proposta di legge che Co.Mo.Do. ha presentato nel 2006 al Senato, grazie alla senatrice Anna Donati, prevede espressamente questa possibilità. Una ulteriore garanzia a beneficio di coloro che tendono verso questa prospettiva. In definitiva vedo in questa sterile contrapposizione solo la difesa di piccoli interessi, magari certamente motivati da un amore e una passione per una cosa perduta e che si vorrebbe riavere, ma che non coglie le opportunità anche positive di riutilizzare nell'immediato e con compatibilità questa vecchia infrastruttura.