la Repubblica

IN ITALIA.

Così il Belpaese cerca le sue vie ma non punta sui vecchi binari

VALERIO GUALERZI

ROMA. Da una parte abbiamo 1500 chilometri di ferrovie dismesse. Dall'altra un turismo amante della lentezza che sta macinando numeri sempre più importanti. Da una parte abbiamo vecchi binari che attraversano alcuni dei tratti più suggestivi del Paese: coste a picco sul mare, paesaggi agricoli incantati, borghi meravigliosi. Dall'altra oltre 2 milioni di cicloturisti che nel 2015 hanno scelto l'Italia per le loro vacanze (studio Jfc, società di consulenza) e altre 40mila persone hanno trascorso le ferie attraversando a piedi i cammini italiani, dalla via Francigena a quella di San Benedetto, dai percorsi Francescani alla Lauretana.

Quello che ancora manca in Italia è un governatore Andrew Cuomo che prenda l'iniziativa politica ed economica di mettere insieme queste due ricchezze come è stato fatto nello Stato di New York con le 750 miglia di vecchia rete ferroviaria che potrà essere riutilizzata per arrivare a piedi o in bici da Manhattan al Canada.

A modo loro, a capire le potenzialità dell'incontro tra questi due mondi, sono state le Fs che nel novembre scorso hanno pubblicato il loro "Atlante delle ferrovie dismesse", un dettagliato catalogo che illustra dati tecnici e bellezze delle oltre cento tratte in vendita. «Solo in Sicilia – spiegava l'ad di Ferrovie Renato Mazzoncini - esiste un terzo del patrimonio italiano di linee dismesse: immaginiamo cosa potrebbe essere il turismo se fossero trasformate in piste ciclabili, le vecchie stazioni in ostelli e ristoranti o centri di vendita di prodotti tipici».

Rosario Crocetta, come quasi tutti i suoi colleghi italiani, al momento sembra avere però ben altri problemi a cui pensare ed è difficile immaginare a breve investimenti di questo genere. Al momento qui da noi si procede piuttosto a piccoli passi e in ordine sparso, affidandoci soprattutto all'impegno dell'associazionismo. Dalla linea del Ponente Ligure alla Treviso-Ostiglia, brevi tratti di vecchie ferrovie trasformate in ciclabili esistono un po' in tutta l'Italia centro settentrionale, con un concentrazione in Trentino, dove i chilometri complessivi sono 400. «Ma manca un raccordo nazionale e quasi tutte le proposte di percorsi sono rinchiuse nei confini amministrativi», spiega Massimo Feruzzi, amministratore della Jfc. Difficoltà simili esistono anche per i cammini. Partiti praticamente dal nulla circa 5 anni fa sulla spinta del fascino esercitato anche sugli italiani dal Cammino di Santiago (le stime parlano di 15mila partenze l'anno), nel giro di breve tempo grazie al lavoro delle associazioni lungo la Penisola esistono ora decine di cammini, quasi tutti di ispirazione religiosa, più o meno attrezzati ed accoglienti. Anche in questo caso servirebbe un coordinamento che li possa valorizzare e promuovere. Negli ultimi mesi qualcosa ha iniziato comunque a muoversi. Dopo l'inserimento del valore della cosiddetta "mobilità dolce" nel Piano Strategico del Turismo promosso dal Mibact, è di pochi giorni fa l'approvazione da parte della Regione Lazio di una legge per la promozione e la valorizzazione dei cammini che prevede tra l'altro nuove procedure per ottenere servitù di passaggio dai proprietari dei terreni attraversati dai tracciati. Ancora una volta la spinta maggiore al progresso del "turismo lento" è lecito aspettarsela però dal mondo dell'associazionismo che il 10 marzo si incontrerà alla "Fa la cosa giusta", la Fiera degli stili di vita sostenibili, per mettere a punto un insieme strategie capaci di rendere i cammini italiani una vera rete nazionale.

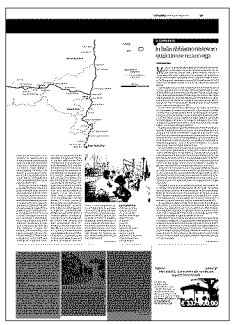
Turisti in Puglia percorrono la via Francigena

L'ambiente

Da New York al Canada a passo lento

Nuove piste verdi mozzafiato in bici o a piedi nella natura

Così il Belpaese cerca le sue vie ma non punta sui vecchi binari



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.