

ViPiù cultura

Greenways, le ferrovie dimenticate

Il 1 marzo è la giornata nazionale delle **ferrovie dimenticate**. Da Lonigo ad Asiago, viaggio sulle tracce della **"Vaca mora"** alla riscoperta dell'**antica rete di binari** che attraversava la provincia. E che potrebbe tornare a **nuova vita** come percorso ciclopedonale.

In Inghilterra le chiamano greenways, in Italia si parla invece di percorsi verdi, o anche di vie verdi. E non è difficile capire di cosa si sta parlando: si tratta di percorsi da percorrere a piedi, in bicicletta, a cavallo, o con qualsiasi altro mezzo che non sia motorizzato e che sia compatibile con le idee di una mobilità dolce. In realtà, le greenways sono qualcosa di più di una semplice pista ciclabile: di solito nascono dal recupero di vecchie infrastrutture in disuso – un enorme patrimonio dimenticato fatto di ferrovie dismesse, argini di canali, strade di campagna, sentieri storici – e la loro realizzazione si accompagna ad una idea di recupero e valorizzazione della storia e della cultura del territorio. Non a caso una delle campagne portate avanti con maggior costanza dall'Associazione Italiana Greenways è proprio quella per il riuso delle vecchie tratte ferroviarie abbandonate. Il prossimo appuntamento è per domenica 1 marzo, quando si celebra la seconda Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate: una manifestazione organizzata da Co.Mo. Do, un tavolo di associazioni a cui partecipano, tra gli altri, il Touring club, il Cai, Italia Nostra, la Fiab (Tuttinbici), Legambiente e il Wwf che rappresenta un'occasione per riscoprire una rete di collegamenti di cui la nostra provincia era particolarmente ricca.

Un viaggio diverso

Secondo le ultime stime, infatti, in giro per l'Italia ci sono oltre 5 mila chilometri di ferrovie in abbandono. In questo panorama il vicentino fa la sua parte, e non solo per quella fetta della linea Treviso – Ostiglia, che correva a ridosso dei Colli Berici e di cui si parla spesso negli ultimi tempi. Tra Otto e Novecento, nel pieno dello sviluppo industriale del territorio, infatti, i collegamenti ferroviari tra i vari centri produttivi della provincia si moltiplicarono, anche grazie alla spinta di personaggi influenti e lungimiranti come Alessandro Rossi. Linee a volte lunghe solo poco chilometri, di cui oggi si è

quasi sempre perso il ricordo, non fosse per i riferimenti alla "Vaca mora" (così erano chiamati i treni dell'epoca, anneriti dal carbone) che spuntano quasi sempre quando si chiacchiera con chi ha superato la sessantina. Linee che in molti casi meriterebbero di essere riscoperte e, magari, trasformate in moderne "vie verdi". Anche per riscoprire un modo diverso di muoversi e di viaggiare: "Il paesaggio visto dal treno, un tempo, se non uno dei motivi del viaggio, almeno era un corollario gradito – osservava Albano Marcarini, urbanista e presidente di Co.Mo. Do in un convegno di qualche tempo fa -; oggi pare un aspetto indifferente, preoccupati come siamo di impiegare alla meno peggio il tempo 'morto' di uno spostamento. Si lavora al computer, si maneggia il telefonino, ci si trastulla coi videogiochi, si sfogliano una rivista o un quotidiano, ci si addormenta. Pochi o nessuno sembrano realmente interessati al paesaggio che scorre accanto. Forse i nostri gusti, le nostre abitudini sono mutate? Di fronte alle colline toscane, di fronte alla rupe che regge Orvieto, di fronte al lento vagare del Tevere alle porte di Roma preferiamo il display riflettente del cellulare o la copertina patinata di una rivista".

Le tratte dimenticate

Il vicentino non avrà la rupe di Orvieto o le anse del Tevere, ma sono tanti i tratti che meriterebbero di essere ripescati dal dimenticatoio in cui sono sprofondata. Accanto alla linea ancora in servizio tra Vicenza e Schio, c'erano i quasi quattro chilometri della Torrelvicino - Schio (che partiva, non a caso, dal lanificio Rossi di Torrelvicino), e i dieci chilometri abbondanti della Schio - Rocchette, utili a collegare la città dell'Omo con le altre linee che si addentravano tra i monti dell'Altopiano. Da Rocchette, infatti, partivano anche due diverse linee per Arsiero, e per un po' si ipotizzò pure un collegamento ferroviario verso Rovereto o Trento, e soprattutto partiva la famosa Rocchette -



Asiago: venti chilometri di ferrovia che si inerpavano lungo l'erto pendio in cui oggi c'è il Costo, e che rompevano il secolare isolamento dell'Altopiano. Per l'epoca – la linea fu inaugurata nel 1909, dopo anni di lavori e dopo aver accantonato un progetto ancora più ambizioso, che prevedeva di salire a Roana da Pedescala e dalla Val d'Assa - la Rocchette-Asiago era un concentrato di ingegneria e tecnologia: il ponte alto quasi settanta metri sul greto dell'Astico, appena usciti dalla stazione di Rocchette, era considerato il più imponente d'Italia, e anche il sistema a cremagliera che permetteva alle locomotive di arrampicarsi sulla montagna superando in poco più di 5 chilometri un dislivello di oltre 670 metri aveva pochi rivali. Spostandosi nella zona ovest della provincia, dalla fine dell'Ottocento era attiva una linea (in realtà una ferrottramvia) che collegava la città con Valdagno e, dal 1909, anche con Recoaro. E a completare il quadro c'è anche una quasi incredibile, se guardata con gli occhi di oggi, linea Lonigo-Lonigo: cinque chilometri di binari per mettere in comunicazione la cittadina del basso vicentino con la linea ferroviaria Milano Venezia.

Brandelli di rotaia

"Sopravvissuta a due guerre mondiali, la nostra ferrovia fu eliminata dallo stesso progresso che l'aveva fatta nascere. Le corriere e i camion risultavano più economici", scriveva un anno fa Alessandro Stefano in un articolo in occasione del cinquantesimo anniversario della chiusura della Rocchette-Asiago. Con ragione: fu proprio il diffondersi del traffico su gomma a

mandare in pensione buona parte della linea ferroviaria minore. La Torrelvicino Schio venne chiusa già nel 1925, la Schio-Rocchette si fermò nel '49, la Rocchette-Asiago fece l'ultima corsa nel '58, la Rocchette-Arsiero nel '64. Sull'asse Vicenza-Valdagno le corse durarono fino al 15 maggio 1980. Oggi, di tutto questo rimane ben poco. Di alcune linee, come la Torrelvicino-Schio o la Schio-Rocchette, non resta praticamente nulla. Altre hanno lasciato tracce evidenti. La Rocchette - Asiago, ad esempio, ha perso il magnifico ponte sull'Astico e la stazione di Cesuna, ridotta ad un parcheggio, ma ha conservato le stazioni di Canove e Asiago, seppur modificate e rimaneggiate. Così come sono ancora ben conservate le stazioni di Arsiero e di Chiuppano. A Carré, inoltre, tra chilometri del vecchio tracciato della Thiene - Rocchette sono già diventati pista ciclabile. E sull'Altopiano il vecchio percorso della Vaca mora è oggi percor-

ribile a piedi o in bicicletta. Come dire che le greenways vicentine hanno già cominciato a muovere i primi passi.

L. M.

Gli appuntamenti

Anche nel vicentino il 1 marzo sarà possibile riscoprire alcuni tratti delle vecchie ferrovie. Da Cogollo del Cengio, alle ore 9, si parte per una camminata lungo il percorso della vecchia Rocchette Asiago (escursione di circa 3 ore e 700 metri di dislivello, che richiede un minimo di preparazione). Nel pomeriggio, invece, con ritrovo alle 15 all'inizio della pista ciclabile vicino al lanificio Rossi di Piovene, passeggiata per tutti lungo lo scenografico paesaggio della Rocchette-Arsiero. Per maggiori informazioni consultare il sito ferroviedimenticate.it

ZUSHI
Japanese Restaurant
Take Away & Delivery

Piazzale Fraccon, 2 (di fronte alla scalette di Monte Berico)
Tel 0444.54.37.65
www.zushi.eu | vicenza@zushi.eu