

RECUPERO AD USO TURISTICO EX FERROVIA ROCCHETTE-ARSIERO

Il territorio vallivo dei torrenti Astico e Posina, in Provincia di Vicenza, possiede delle particolari caratteristiche che suggeriscono interessanti proposte per la realizzazione di un sistema di percorsi ciclistici di tipo turistico-diportistico, nonostante una caratterizzazione morfologica spesso aspra ed apparentemente inaccessibile.

In termini paesaggistici i rilievi montuosi e i corsi d'acqua sono, assieme alle risorse artistiche, innegabilmente gli elementi di maggiore attrattiva di questa zona geografica.

Nella seconda metà dell'800 l'illustre imprenditore scledense Alessandro Rossi promosse e finanziò una rete infrastrutturale di collegamenti ferroviari tra Schio ed i propri poli industriali nella valle (nei centri di Piovene-Rocchette, Arsiero e Chiuppano) che si confermò allora come uno dei più moderni sistemi della prima industrializzazione italiana.

La costruzione della nuova tratta Rocchette-Arsiero nel 1933, a servizio degli insediamenti, fu voluta come ammodernamento della vecchia tramvia Torrebelficino-Schio-Rocchette-Arsiero, di cui in parte ricalca il tracciato, per una completa integrazione con la ferrovia Thiene-Rocchette.

Gli Enti locali hanno iniziato la promozione dello sviluppo di una rete ciclabile che, a partire dalla realizzazione del percorso sul sedime della ex ferrovia Rocchette-Arsiero, vera spina dorsale del sistema che via via si va delineando, si espanderà nell'entroterra vallivo con possibili collegamenti tra la pianura alto-vicentina e gli altopiani delle prealpi.

La creazione di un sistema di itinerari, con segnaletica e tabelle descrittive per la facile individuazione degli elementi del paesaggio, dei percorsi e dei collegamenti con le altre realtà presenti sul territorio, favorisce la promozione delle risorse territoriali, mentre la capacità di coordinamento degli Enti Locali e la necessità di creare un sistema di relazioni tra soggetti pubblici e privati favoriranno il successo dell'intero progetto culturale.

Il 1997 segna l'inizio dell'iter progettuale per il recupero della struttura con la richiesta di finanziamento, da parte del piccolo Comune di Velo d'Astico, alla Comunità Economica Europea. Le successive iniziative degli altri Enti non sono state legate da alcun accordo o programma di intervento, tuttavia il gruppo

di progettazione è riuscito a coordinare le singole iniziative mantenendone la necessaria omogeneità. Nel 1999 un finanziamento regionale rende possibili le realizzazioni anche nel Comune di Piovene-Rocchette, e finalmente la Comunità Montana locale porta a compimento la riconversione della struttura con la sistemazione dell'ultimo tratto, inaugurando la pista ciclabile nel maggio del 2005.

Il progetto complessivo riguarda il recupero dell'intero sedime della linea, di oltre 7 km, privo di dislivelli notevoli, ad elevata panoramicità, realizzato completamente in sede autonoma e quindi adeguatamente protetto dal traffico veicolare, caratteristiche ideali per il suo riutilizzo ad itinerario ciclopedonale.

Varie ed importanti sono le opere d'arte che arricchiscono il tracciato: gallerie, ponti, trincee e terrapieni per i rilevati, muri di contenimento, garitte, tombini e drenaggi di vario tipo, oltre che gli edifici dei caselli e delle stazioni ferroviarie.

L'obiettivo perseguito dal gruppo di progettazione è stato da subito quello di mantenere inalterato il fascino degli elementi ferroviari rimasti con la realizzazione di un'opera di grande attrattiva, dotata di aree di sosta ed altre attrezzature consone allo stile dell'architettura ferroviaria che arricchiscono questo percorso utilizzato in ogni periodo dell'anno.

Piero Scalcerle