Ferrovia turistica: un concetto nuovo per l'Italia, ma assai diffuso all'estero, sul quale è necessario avere chiare le definizioni e le linee guida.

Nella sua accezione più comune, la ferrovia turistica è una tratta sulla quale non si svolge più il servizio ordinario e che viene destinata a uno specifico esercizio di tipo turistico, di solito con l'impiego di materiale rotabile storico, o d'epoca, e un corpo normativo specificamente concepito per le particolarità di tale esercizio.

Nel nostro paese, a tuttora, il concetto di ferrovia turistica sopra indicato esiste solo allo stato di "idea": se è vero che, già ora, vi sono diverse linee che rientrerebbero in questa definizione (sette tratte di RFI, la rete di ARST detta "Trenino Verde" e la "Silana" delle Ferrovie della Calabria), questo non può definirsi sufficiente poiché, salvo qualche circolare, ancora non esiste un vero complesso di norme e regole pensate appositamente per l'esercizio turistico. *Regole che devono essere concepite per consentire un esercizio sicuro ma sostenibile economicamente*.

Alcuni esempi di linee italiane su cui si svolge unicamente un servizio turistico

Linea RFI Palazzolo-Paratico

Ferrovie della Calabria – linea “Silana”

Trenino Verde ARST Sardegna

Essendo l’Italia un paese ad alta valenza turistica, il concetto di turismo ferroviario si estende al di là della ferrovia turistica “dedicata”, coinvolgendo anche le linee ferroviarie aperte al traffico ordinario, sulle quali si può svolgere un circoscritto servizio di treni turistici, con materiale storico e ordinario. Inoltre, è assai frequente il caso di treni il cui tragitto si svolge in parte su linee in servizio ordinario e in parte su linee turistiche. È evidente che anche questa fattispecie deve essere normata con attenzione e intelligenza, pena difficoltà insormontabili per i treni storici a percorrere le tratte ordinarie.

Treno turistico storico sulla Ferrovia Genova-Casella

Esempi di treni turistici con mezzi storici effettuati su linee in esercizio ordinario

Treno turistico storico sulla Ferrovia Rimini-Ravenna

LA FERROVIA TURISTICA: CENNI STORICI

Nei paesi europei di più antica industrializzazione, tra l'800 e il '900 fu realizzato un reticolo ferroviario molto fitto e ramificato a sostegno delle industrie e dell'economia . Una parte di questa rete, già a partire dagli anni '30, iniziò a risentire della concorrenza del trasporto su gomma, col taglio dei primi rami, che raggiunse il suo massimo nel secondo dopoguerra.
Si pensi al Piano Beeching che, nel Regno Unito, decretò il taglio di circa 9.600 km di linee fra il 1960 e il 1970.
Considerato che il Regno Unito è la nazione in cui è nata l'archeologia industriale, forti di questo modello culturale, vennero create molte associazioni il cui scopo era quello di salvaguardare una parte di questo immenso patrimonio storico e tecnico che andava perdendosi.
Perché non solo le linee venivano tagliate, ma anche tutto il patrimonio di locomotive a vapore e rotabili antiquati rischiava la totale scomparsa.
Questo era già noto da anni, tanto che la prima delle "*preserved railway*" fu la Tallylin Railway (nel Galles centrale) per la quale si costituì la prima associazione per il recupero con finalità turistiche l'11 ottobre 1950.
A partire dagli anni '60 /'70, anche negli altri paesi europei si sviluppò un movimento di gruppi, associazioni e cittadini che avviarono azioni per impedire la distruzione di molte ferrovie minori, riadattandole ad un nuovo ruolo: la ferrovia turistica.
Ovviamente furono scelte le linee più belle da punto di vista paesaggistico e, probabilmente, quelle dove i costi di esercizio potevano essere ragionevolmente contenuti, con una lunghezza media di poco più di 10 km, fino ad un massimo di 35 km.
Le condizioni che permisero la realizzazione di queste operazioni di salvaguardia sono riconducibili al notevole senso di comunità tipico dei popoli d'oltralpe e all'elevato livello di cultura tecnologica e scientifica, diffuso anche fra la gente comune e all'amore per la proprie terre e la loro storia.
Purtroppo queste caratteristiche sono meno presenti nelle nazioni del Sud d'Europa (Italia compresa), e questo ha reso più difficile portare avanti questi progetti anche da noi.
Tuttavia, anche in Italia stiamo assistendo a un deciso cambio di rotta, in particolare negli ultimi dieci anni, che fa sperare in un futuro diverso .
I segni più evidenti di questo sono la creazione, nel 2013, della Fondazione FS, con cui il gruppo FS ha stabilito di valorizzare e curare la storia delle aziende che fanno parte del gruppo, l'approvazione all'unanimità alla Camera del disegno di legge Iacono sulle ferrovie turistiche, l'intervento di alcune Regioni in favore del recupero di alcune linee storiche di elevato valore paesaggistico e la crescita del numero di associazioni amatoriali, passate, in vent'anni, da circa dieci ad oltre trenta, in particolare al Sud, dove la cultura tecnica e la passione per le ferrovie sono sempre state a un livello marginale.

Nel 2104, hanno partecipato a un’indagine promossa da Fedecrail (la Federazione Europea delle ferrovie turistiche) membri provenienti da 16 paesi, il cui fine era quello di evidenziare le prospettive economiche, culturali e sociali connesse al sistema delle ferrovie turistiche rappresentate al suo interno.

Hanno partecipato: Austria, Belgio, Danimarca, Estonia, Francia, Germania, Italia, Lettonia, Lussemburgo, Paesi Bassi, Portogallo, Spagna, Svizzera e Regno Unito.

Le statistiche, per i paesi coinvolti nella rilevazione, indicano oltre 20 milioni di viaggiatori all'anno, di cui: 11 milioni nel Regno Unito, seguiti dalla Francia con 3,7 milioni e dalla Germania con 2,2 milioni e poi dall'Austria con 1,4 milioni di visitatori.

Le ferrovie turistiche europee ammontano a più di 5.200 chilometri. In Germania si contano circa 1.300 km di linee, cui segue la Francia, con poco meno di 1.200 km, poi l’ Austria con 1.100 km e il Regno Unito con 890 km. In Italia, Portogallo e Spagna, quelle che possono essere definite ferrovie turistiche, sono tutte di proprietà dei rispettivi Gestori dell’Infrastruttura. Il numero di locomotive a vapore è pari a circa 2.000, di cui ben 866 nel Regno Unito, seguito dalla Germania con 320 macchine, poi Austria e Francia con circa 150 locomotive cadauna.

Secondo l'indagine, in tutta Europa c'è una “forza lavoro” di oltre 30.000 volontari e 3.800 dipendenti salariati.

INDAGINE DI FEDECRAIL, SVOLTA NELL'ANNO 2014, SULLE FERROVIE TURISTICHE EUROPEE, SU UN CAMPIONE DI 10 PAESI

Paese	**UK**	**F**	**D**	**A**	**S**	**DK**	**N**	**B**	**NL**	**I**
Associazioni	179	95	80	35	36	18	7	9	29	24
km di Linee	890	1.200	1.300	1.100	150	100	90	70	160	800
Loc. a vapore	866	150	320	157	120	75	11	16	91	20
Viagg./anno	**11 Mln**	**3,7 Mln**	**2,2 Mln**	**1,4 Mln**	**120.000**	**168.000**	**70.000**	**160.000**	**700.000**	**70.000**
Volontari	19.100	3.000	2.200	850	1.300	740	160	350	1.700	300
Salariati	2.270	800	420	150	45	4	12	27	85	10

Mappa di una ferrovia turistica tedesca, con percorsi integrati ciclabili e pedonali, segno di una speciale attenzione per il territorio e non solo per la linea ferroviaria (in viola i sentieri, in verde le piste ciclabili, in rosso la ferrovia).

Treno storico di una ferrovia turistica tedesca in attività da 40 anni

Seit über 40 Jahren ist der HESSENCOURRIER bereits im historischen Zugverkehr unterwegs (da oltre 40 anni Hessecourrier fa viaggiare treni storici)

La ferrovia turistica francese del “Vivarais”, in esercizio dagli anni ’70 e con oltre 100.000 viaggiatori annui

Esempio di ferrovia turistica francese sulla quale si svolge un servizio con i treni e con i ferrocicli.

Train Touristique du Larzac

Vélorail du Larzac

IL PROGETTO DI LEGGE IACONO SULLE FERROVIE TURISTICHE

Considerato che in Italia, a causa di un certo tipo di cultura e mentalità, in molti settori della pubblica amministrazione si rilevano ancora atteggiamenti negativi (o di sufficienza, se va bene) per coloro che mostrano di interessarsi di ferrovie, nella loro accezione culturale e turistica, ecco che avere una legge dedicata darebbe una grande forza alle idee e progetti che nascono a livello dei territori e delle associazioni.

L'interesse delle forze politiche è necessario per fare in modo che le strutture amministrative coinvolte nei processi di emanazione di norme e regole siano adeguatamente motivate a fare la loro parte per la realizzazione di questi progetti.

Sembra passata un'era geologica da quando ci fu il primo disegno di legge in materia, il n. 1170 del 2006, presentato dalla senatrice Anna Donati. Eppure il seme gettato non è stato vano e ora si spera che i tempi siano maturi per mettere l'Italia a livello degli altri paesi europei, e di altri continenti, in materia di cultura ferroviaria.

CULTURA FERROVIARIA: COSA SI INTENDE?

La cultura ferroviaria, non è da confondere con la semplice passione "per i treni", spesso scambiata per una reminiscenza dell'età infantile.

Innanzitutto la cultura ferroviaria è amore e considerazione per la cosa pubblica e il bene comune, poiché il treno è il mezzo di trasporto che, per eccellenza e primato storico, è al servizio della comunità.

Un'altra faccia importante di questa cultura è la "socialità" insita nel treno, dove gli aspetti di condivisione con gli altri e rispetto reciproco sono fondamentali per una convivenza buona e sana. Caratteristiche indispensabili, non solo per gli utenti, ma anche per coloro che fanno funzionare i treni, poiché l'errore di uno si ripercuote su tutto il complesso.

Parlando di ambiente, è noto che il treno è il mezzo di trasporto meno impattante sull'ecosistema, la cui tutela non è più rinviabile.

Infine ci sono gli aspetti legati alla cultura scientifica e tecnologica, di cui la ferrovia è espressione significativa, fin dai tempi della rivoluzione industriale.

CULTURA FERROVIARIA: COME SVILUPPARLA?

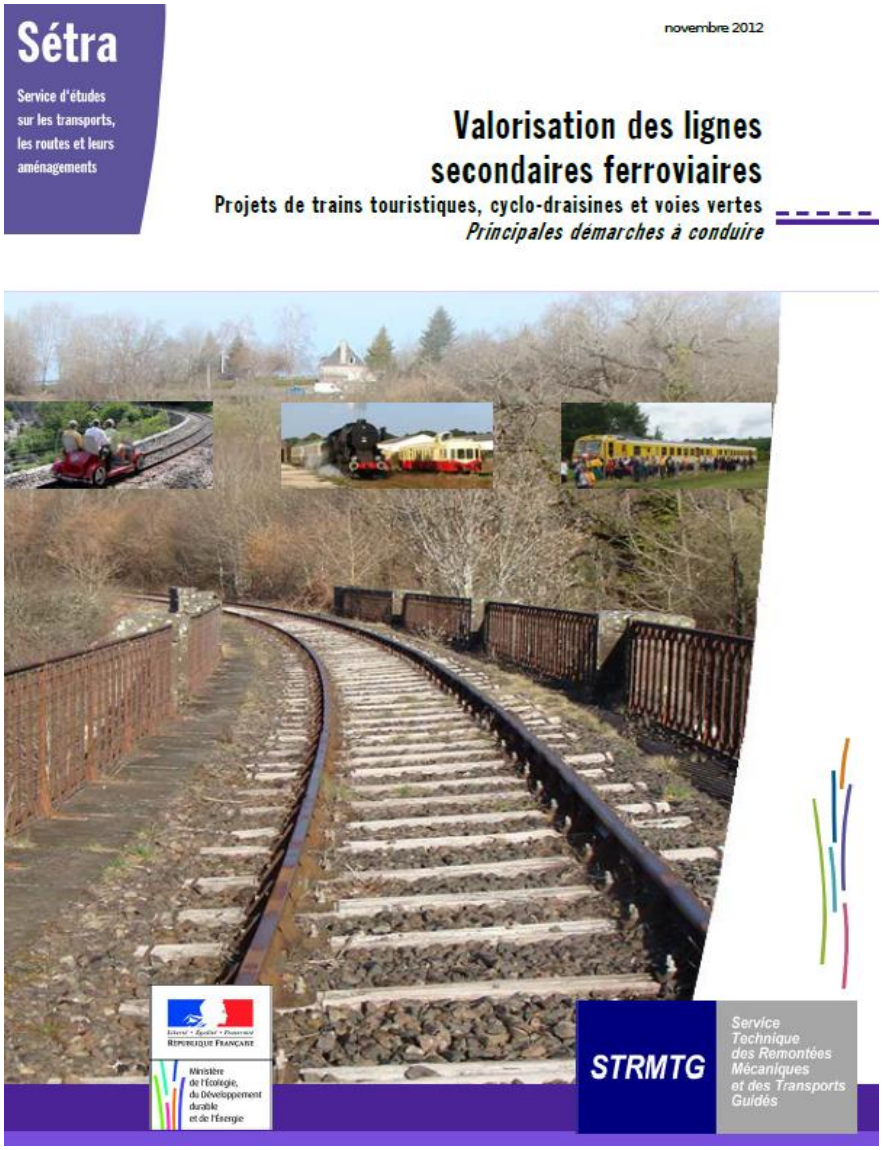
La cultura "del treno", con i suoi multiformi aspetti, si può sviluppare attraverso alcune azioni, tese ad avvicinare la gente, e i giovani in particolare, al mondo dei trasporti ferroviari.

A nostro avviso, sono fondamentali la valorizzazione e la cura della storia e della memoria delle ferrovie, senza le quali è impossibile leggere correttamente la realtà, e anche immaginare il futuro .

Nella memoria delle ferrovie, non ci sono solo i treni, ma la storia di intere comunità, declinata negli aspetti sociologici e del lavoro.

Naturalmente non si tratta di un'operazione "nostalgica" ma uno stimolo a seguire quella trama evolutiva, che il passato ci consegna, per proiettarsi negli scenari futuri.

È altrettanto evidente che valorizzare una storia "gloriosa", diviene una sorta di obbligo morale ad avere un presente "ferroviario" che sia almeno dignitoso per i servizi che offre alla comunità. In caso contrario è assicurato l'autogol...



Cultura ferroviaria: modello francese

Linea guida per la valorizzazione delle ferrovie secondarie, con progetti di treni turistici, ferrocicli e "vie verdi"

Soggetti coinvolti:

SETRA – Servizio studi sui trasporti, le vie di comunicazione e la loro pianificazione

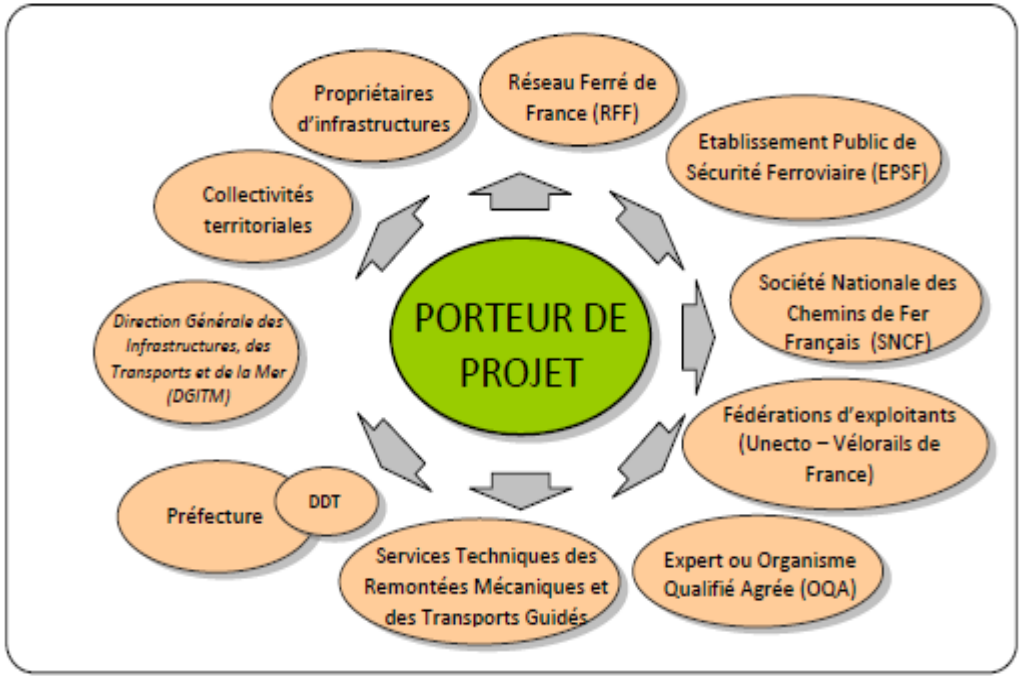
STRMG - Servizio Tecnico degli Impianti di Risalita e dei Trasporti a via Guidata

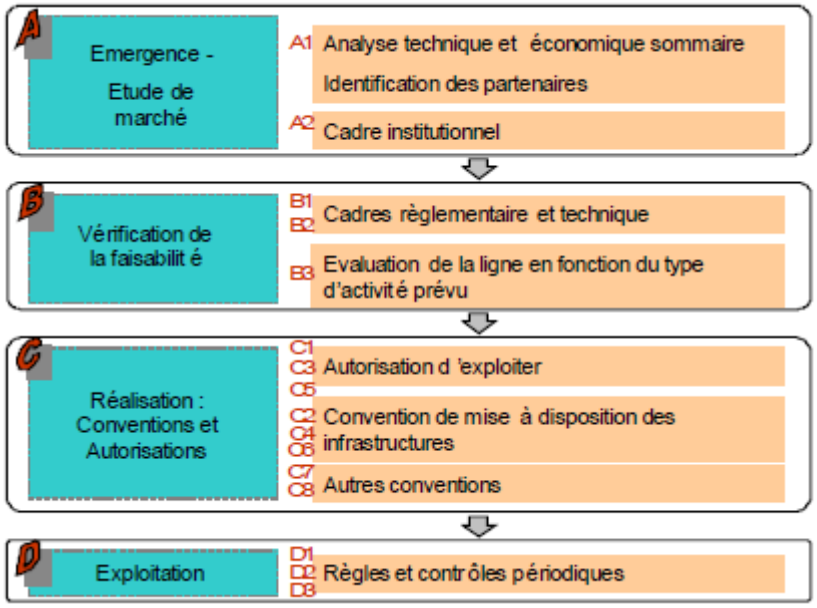
Ministero dell' Ecologia, dello Sviluppo Sostenibile e dell'Energia

OBJECTIFS :

porteur de projet	Etat et collectivités locales
Apporter un éclairage sur : - les conditions de mise à disposition des sections de ligne ; - les règles de sécurité à respecter ; - les modalités d'expertise et de contrôle ; - le rôle de chaque intervenant ; - les responsabilités de l'exploitant et des collectivités ; - les interlocuteurs nationaux et locaux à contacter.	Définir les missions d'accompagnement à réaliser pour la sécurité, les interventions liées à l'infrastructure, l'appui technique, réglementaire, juridique, financier,...

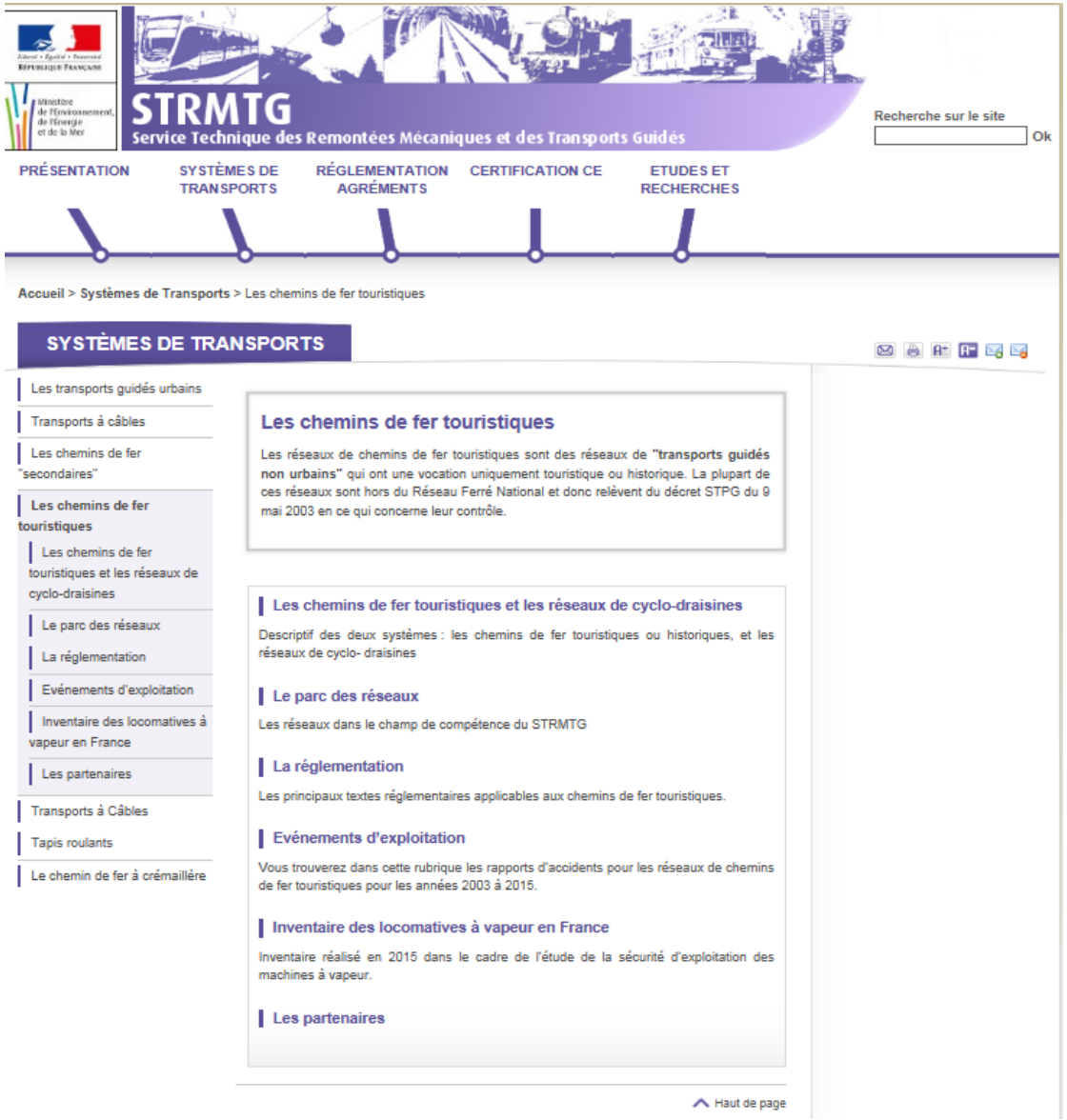
Les acteurs





Linea guida francese valorizzazione ferrovie secondarie

Schemi e tabelle sui passaggi necessari, e sui soggetti coinvolti, per tutti gli aspetti necessari alla presentazione dei progetti di recupero e valorizzazione dei tracciati.



Pagina del sito internet dello STRMG relativo alle normative in vigore per le ferrovie turistiche francesi

- Definizioni
- La rete delle linee
- Il quadro normativo
- Gli inconvenienti di esercizio
- Inventario delle locomotive a vapore
- I soggetti coinvolti

Un caso di studio: Le Train des Pignes

*Sulla ferrovia a scartamento ridotto Nizza – Digne-les-Baines, lunga circa 150 km, si svolge un servizio con un treno turistico a vapore sulla tratta intermedia da Puget-Théniers ad Annot. Tale servizio risale al 1982 e si svolge tutte le domeniche da maggio a ottobre, con intensificazione nei mesi di luglio e agosto, per un totale di 38 escursioni annuali. Il treno storico/turistico è gestito dall'associazione GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence) in collaborazione con l'impresa ferroviaria che gestisce la linea, la CP (*Chemins de Fer de Provence). Grazie alle norme in vigore in Francia, le associazioni possono gestire quasi completamente i rotabili storici ad uso turistico, in stretta collaborazione con l'impresa ferroviaria di riferimento, che stabilisce le norme di sicurezza per i rotabili e per la formazione del personale. Nei fatti, l'associazione diventa essa stessa simile a una impresa, poiché il rappresentante legale è anche colui che ha la responsabilità delle abilitazioni del personale e della collaborazione con l'impresa ferroviaria per la gestione dei mezzi. Il treno storico circola con personale del GECP, sotto la supervisione di un capotreno CP, che scorta il convoglio e dialoga con la sala operativa. E' evidente che l'associazione può garantire **costi di gestione molto ridotti**, a vantaggio della fruibilità del treno da parte dei viaggiatori, con i relativi benefici economici per il territorio.

IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONISMO

Come indicato precedentemente, a livello dei principali paesi europei, il ruolo delle Associazioni è fondamentale per il sostegno della cultura ferroviaria.
In alcune nazioni, il livello è talmente avanzato da permettere alle Associazioni di gestire addirittura brevi tratte ferroviarie.
Da noi i tempi non sono ancora maturi per tale ruolo, sia perché le Associazioni non sono sufficientemente strutturate, sia perché non esiste la struttura burocratica, amministrativa e normativa con personale formato a recepire tali innovazioni.

In ogni caso, il ruolo delle Associazioni **è indispensabile per il lavoro di sensibilizzazione rivolto sia ai territori,** sia verso tutti i soggetti della Pubblica Amministrazione, dai Ministeri fino agli Enti Locali.

La crescita del numero delle Associazioni italiane è la prova di un positivo cambiamento di mentalità che lascia ben sperare per il futuro.

IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONISMO: esempio francese , *GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence)*

Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence

Dépôt des Locomotives - 06260 PUGET-THÉNIERS
www.traindespignes.fr – contact@gecp.asso.fr
Téléphone : 07 81 92 67 75

N° SIREN : 331 593 004

Association régie par la loi de 1901. Déclarée le 6 février 1975.
Membre de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)
et de l'Union des Exploitants de Chemins de fer Touristiques (UNECTO)

Tableau de partage de responsabilité GECP / CP
-
Exploitation des trains

2017+01+28 partage responsabilite GECP RRT
*Version : **V1***
*date : **29 janvier 2017***
*date d'application : **1er février 2017***

Rédacteur	**Vérificateur**	**Approbateur**
29 janvier 2017	29 janvier 2017	29 janvier 2017
Secrétaire du GECP	Responsable Sécurité Ferroviaire	Responsable Exploitation
José BANAUDO	Olivier BONDENET	Jean-Michel DELFINO

Prima pagina del documento ufficiale che stabilisce la suddivisione delle responsabilità fra l'associazione *GECP e l'Impresa ferroviaria CP, riguardo la gestione del treno storico e turistico.*

IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONISMO: esempio francese , *GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence)*

Immagini del Train des Pignes

IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONISMO: esempio francese , *GECP (Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence)*

Immagini del Train des Pignes

IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONISMO: alcuni esempi italiani

Associazione Ferrovie in Calabria

Formata da un gruppo di giovani fortemente motivati e con alto livello culturale, ha condotto un'opera di sensibilizzazione che ha permesso di rivedere il treno sulla ferrovia Silana, grazie all'impegno delle Ferrovie della Calabria

IL RUOLO DELL'ASSOCIAZIONISMO: alcuni esempi italiani

Associazione Rotaie di Puglia

Nata all'interno dell'Associazione Ionico Salentina Amici delle Ferrovie, si occupa della promozione turistica dei binari della Puglia, sia col Salento Express (FSE) che col Murgia Express, gestito dalle Ferrovie Appulo Lucane

IL RUOLO DELL’ASSOCIAZIONISMO: alcuni esempi italiani

Associazione LeRotaie

Costituita nel 2006, con lo scopo mettere in atto iniziative volte alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio ferroviario molisano, ha contribuito alla nascita del progetto “Transiberiana d’Italia” che ha ridato vita alla linea Sulmona Carpinone, mediante l’impiego di treni turistici che hanno trasportato 14.000 viaggiatori nel 2016

Il treno come soggetto “educante”, rivolto ai giovani e agli alunni delle delle scuole, che diventeranno professionisti, tecnici, amministratori e, in ogni caso, cittadini portatori di valori positivi.

GRAZIE ad ASSTRA, a Ferrovie della Calabria e a tutti voi per l’attenzione