

**PRIMA CONFERENZA NAZIONALE
SULLE FERROVIE STORICHE E TURISTICHE
“BINARI D’ITALIA, LA GRANDE BELLEZZA”
Camigliatello Silano (CS) – 7 luglio 2017**

Ringraziamenti...

Nel quadro di un sistema economico sempre più pensato per potersi rigenerare attraverso l’economia circolare, anche il mondo dei trasporti riesce a trovare le adeguate soluzioni per perseguire l’obiettivo del recupero di un patrimonio che, a causa degli enormi progressi tecnologici di cui è stato protagonista l’intero sistema trasportistico, si presenta non più al passo con l’evoluzione tecnologica, ma senza dubbio rappresenta una rilevante opportunità di sviluppo e crescita economica.

La decisione di sviluppare il sistema delle linee ferroviarie non più utilizzate costituisce un’importante occasione per mettere a rete non solo le ferrovie dismesse, ma anche una serie di infrastrutture quali sentieri, vie d’acqua, alzaie e strade secondarie a basso traffico. L’esperienza in materia già acquisita fin dagli anni Sessanta negli Stati Uniti, primi a sperimentare e valorizzare queste opportunità, ed anche da Belgio, Spagna e Francia, ci inducono ad impegnarci attivamente nella creazione di un sistema di “reti di percorsi verdi”, attraverso i quali valorizzare la più grande risorsa rappresentata nel nostro Paese dal turismo.

Sebbene la decisione, da parte del Gestore delle ferrovie, di sospendere le linee in disuso preveda come possibile fase successiva la loro riattivazione, tuttavia in molti casi la mancanza di domanda di trasporto ha indotto il Gestore stesso a togliere alcune linee dall’esercizio commerciale e successivamente a valutare una loro definitiva dismissione dall’esercizio ferroviario. Attualmente, secondo gli ultimi dati forniti, risultano sospese dall’esercizio 33 linee.

L’esigenza, inoltre, di effettuare varianti di tracciato al fine di rendere maggiormente competitivo l’esercizio di una linea, ha spesso portato alla dismissione di alcune tratte ferroviarie, sostituite con un nuovo tratto in

variante, magari con prestazioni migliori (es, rettifiche o velocizzazioni), creando una sorta di bypass al vecchio tratto di linea.

I numeri sono senz'altro importanti, se pensiamo che, ad oggi, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA, sono proprietarie, ciascuna, di oltre 700 km di linee dismesse.

Appare, inoltre, evidente come la valorizzazione di tale patrimonio attraverso il suo recupero verso altre forme di mobilità, consenta anche la valorizzazione delle risorse paesaggistiche del territorio. Attraverso la creazione di itinerari pedonali e ciclabili protetti, infatti, si possono sfruttare le potenzialità delle reti divenute obsolete, al fine di creare un volano per lo sviluppo delle economie locali e, al tempo stesso, costituire un interessante supporto alla modalità quotidiana.

Sotto un profilo più prettamente socio-antropologico, inoltre, la riutilizzazione delle linee ferroviarie dismesse recupera le identità storiche dei singoli territori e rende centrale il ruolo della memoria del lavoro svolto dalle passate generazioni, conferendo anche maggior valore – anziché porsi in antitesi con esso – allo stesso progresso tecnologico.

Con tale convinzione il Governo sta dando pieno sostegno al progetto dell'istituzione delle ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, nell'ambito dell'attuazione del piano strategico di sviluppo del turismo in Italia per il periodo 2017-2022.

L'intento di finanziare la rete delle Ferrovie turistiche si esplica attraverso l'individuazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico, le quali siano in grado di sviluppare le potenzialità del territorio anche mediante il coinvolgimento delle Regioni.

La proposta di legge approvata all'unanimità dalla Camera dei Deputati, attualmente all'esame in Commissione al Senato, prevede che, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il MIBACT e con il MEF, da adottare entro 180 giorni dalla data di entrata in vigore della legge, siano individuate e classificate le tratte ferroviarie ad uso turistico ricadenti nelle singole Regioni. Il finanziamento dei relativi oneri, assicurato

nell'ambito del Contratto di programma con Rete Ferroviaria Italiana ovvero delle risorse destinate da ciascuna Regione agli investimenti per l'infrastruttura ferroviaria di competenza, consentirà in tal modo di integrare l'attuale elenco di linee da ricomprendere nella rete, costituito attualmente da 18 linee turistiche:

- a) Sulmona-Castel di Sangro;
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore;**
- c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio;
- d) Sacile-Gemona;
- e) Palazzolo-Paratico;
- f) Castel di Sangro-Carpinone;
- g) Ceva-Ormea;
- h) Mandas-Arbatax;
- i) Isili-Sorgono;
- l) Sassari-Palau Marina;
- m) Macomer-Bosa;
- n) Alcantara-Randazzo;
- o) Castelvetro-Porto Palo di Menfi;
- p) Agrigento Bassa-Porto Empedocle;
- q) Noto-Pachino;
- r) Asciano-Monte Antico;
- s) Civitavecchia-Capranica-Orte;
- t) Fano-Urbino.

La completezza dell'intervento non riguarda solo le infrastrutture, ma si estende ai veicoli che abbiano un particolare valore storico. Su impulso del MIT, infatti, sarà disciplinata nell'ambito del Registro Immatricolazioni Nazionale una sezione dedicata ai rotabili storici e turistici: i primi, cioè, costituiti dai mezzi ferroviari, che abbiano compiuto il 50° anno dall'entrata in esercizio e che, per particolari caratteristiche tecniche, estetiche e industriali, siano testimonianza di significative evoluzioni nel campo del trasporto ferroviario nazionale; i secondi, riguardanti mezzi che abbiano esclusivo utilizzo turistico, quali carrozze panoramiche o scoperte.

E' importante rilevare, inoltre, come il progetto di utilizzo delle ferrovie dismesse valorizzi anche la mobilità sostenibile, uno dei settori centrali della politica del Governo e del MIT.

Nell'ambito, infatti, dell'incentivazione della cd. "mobilità dolce", il disegno di legge prevede la regolamentazione dell'utilizzo dei ferrocicli (o vèlorail), consentendo la circolazione sulle linee ferroviarie dismesse o sospese dei veicoli a pedalata naturale o assistita in possesso dei requisiti tecnici definiti dalla norme UNI. Il tutto con particolare riguardo nei confronti dei temi relativi alla sicurezza dei trasporti, essendo il sedime delle linee separato dalla viabilità, nonché vietata ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.

Il tema della sicurezza della circolazione dei treni turistici, d'altronde, è specificamente declinato nel citato disegno di legge. Da un lato, infatti, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) determina, in relazione alle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto, i livelli di sicurezza che devono essere garantiti, indicando, altresì, un elenco di possibili misure compensative o mitigative del rischio. Dall'altra, i gestori delle linee turistiche definiscono, successivamente e con specifiche istruzioni tecnico-operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'ANSF o prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli di sicurezza.

E' importante sottolineare, inoltre, come le peculiarità dei tracciati ferroviari, caratterizzati da pendenze modeste ideali per la mobilità dolce, possano fungere da elemento di richiamo per il viaggiatore che dell'Italia apprezza in particolare la storia, il paesaggio e i borghi incontaminati.

La complessità e la natura senz'altro ambiziosa del progetto di recupero è ancor più testimoniata dalla possibilità, attraverso un'opera di riqualificazione degli edifici delle ex stazioni ferroviarie, di fornire un sistema integrato a supporto dell'utente-turista. Il progetto "Valore Paese-Cammini e Percorsi", sottoscritto da MIT, MiBACT, Anas e Agenzia del Demanio, ha definito le linee guida per lo studio delle potenzialità del recupero di case cantoniere, attraverso le quali realizzare un nuovo tipo di accoglienza "diffusa" che consentirà di apprezzare luoghi sconosciuti al turismo di massa,

dove in alternativa all'accoglienza potranno essere sviluppati servizi per il turista.

In definitiva, il valore storico-trasportistico delle ferrovie storiche, delle stazioni impresenziate (stazioni in quei periodi della giornata nei quali il personale non è presente in servizio non essendovi necessità di eseguire operazioni relative ai treni in transito), delle case cantoniere finisce per costituire un valore storico culturale da gestire, previe specifiche attività di riuso e rigenerazione, come risorsa sia da parte del mondo imprenditoriale del settore che del territorio di riferimento.

Il potenziale di crescita per il nostro Paese è enorme. Sugli oltre 700 km di tratte italiane gestite da Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A., è stato calcolato una previsione di introiti stimati intorno ai 2 milioni di €, con una stima di incremento annuo del 60%.

Per comparazione, ad esempio, secondo gli ultimi dati forniti da RFI, sugli 850 km di linee ferroviarie ad uso turistico integrato del Regno Unito si registrano 7,7 milioni di visitatori, per un fatturato diretto di 139 milioni di € ed uno indiretto di 350 milioni di €, oltre 2000 dipendenti e quasi 20.000 volontari coinvolti.

L'Italia, come detto, può contare su oltre 1500 km di linee ferroviarie dismesse, che in buona parte potrebbero diventare linee di mobilità dolce o potrebbero essere utilizzate per servizi turistici ferroviari e, in diversi casi, offrire anche una buona integrazione per i servizi ordinari per residenti e pendolari, come avviene, ad esempio, in Trentino Alto Adige con la ferrovia Merano-Malles della Val Pusteria e della Val Venosta.

Con la realizzazione di tale progetto, insomma, si contribuisce in modo efficace a migliorare ed integrare un'offerta turistico-culturale del paese, legata al mercato dell'accoglienza turistica, che oramai unanimemente è riconosciuta quale uno dei principali strumenti di sviluppo economico e sociale per l'Italia, garantendo al tempo stesso il recupero di una storicità che valorizzi le radici di ogni territorio e costituisca per esso fonte di nuova ricchezza.