



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI MILANO
FACOLTÀ DI STUDI UMANISTICI

Corso di Laurea Magistrale
Valorizzazione culturale del territorio e del paesaggio

IL RECUPERO DEI TRACCIATI FERROVIARI DISMESSI
QUALE OPPORTUNITÀ DI VALORIZZAZIONE
PAESAGGISTICA E TERRITORIALE

Relatore:
Prof.ssa Alice Giulia DAL BORGO

Correlatore:
Prof. Luca BONARDI

Tesi di laurea di:
Enza Sabrina ANASTASIA
Matricola 880235

Anno Accademico 2018 – 2019

Indice

Introduzione	5
1 Paesaggi: salvaguardia, gestione, pianificazione	8
1.1 <i>Il paesaggio</i>	8
1.2 <i>Paesaggi lineari</i>	12
1.3 <i>Valori identitari e carattere del paesaggio</i>	20
1.4 <i>La valorizzazione del paesaggio: significato ed evoluzione normativa</i>	24
2 Percezione dal treno: i viaggi di ieri e di oggi	29
2.1 <i>Visioni dal treno</i>	29
2.2 <i>Sviluppo ferroviario, viaggi e turismo d'altri tempi</i>	31
2.3 <i>Turismo ferroviario d'oggi</i>	34
2.4 <i>Le ferrovie turistiche in Italia</i>	38
2.5 <i>Piano straordinario della mobilità turistica</i>	42
2.6 <i>La Carta di Roma a favore della tutela del patrimonio ferroviario storico italiano</i>	43
3 Le linee ferroviarie dismesse	46
3.1 <i>Situazione attuale</i>	46
3.2 <i>Storia, declino e desiderio di rinascita</i>	53
3.3 <i>Legislazione in materia di ferrovie turistiche</i>	55
3.3.1 <i>Lo stato di attuazione della legge 128/2017</i>	58
3.3.2 <i>Azioni necessarie e concrete per le ferrovie turistiche</i>	60
3.4 <i>Legislazione in materia di mobilità ciclabile</i>	62
3.4.1 <i>L'attività regionale nella direzione del recupero delle linee ferroviarie dismesse</i>	63
4 Trasformazione, riconversione, restituzione al territorio	71
4.1 <i>Rallentare per conoscere e scoprire</i>	71
4.2 <i>Gli scenari possibili per il recupero delle ferrovie dismesse</i>	73
4.3 <i>Riconversione in greenways dei tracciati ferroviari in disuso</i>	75
4.3.1 <i>L'esperienza italiana</i>	78
4.3.2 <i>L'approccio internazionale</i>	83
4.3.3 <i>"Las Vias Verdes"</i>	88

4.4	<i>Riconversione in ferrovie turistiche</i>	92
4.4.1	<i>La "Transiberiana d'Italia"</i>	96
4.4.2	<i>Il ruolo delle Associazioni</i>	100
4.4.3	<i>La cultura del patrimonio ferroviario</i>	103
4.5	<i>Pedalare sui binari</i>	107
4.6	<i>Riattivazione del servizio ferroviario ordinario</i>	109
5	Un divario da colmare	112
5.1	<i>Ferrovie abbandonate: l'anomalia italiana</i>	112
5.2	<i>Recupero e salvaguardia ambientale: il caso della linea Bologna-Verona</i>	114
5.3	<i>La questione della proprietà e della gestione dei tracciati</i>	118
5.3.1	<i>Il contratto di programma</i>	124
5.3.2	<i>L'esperienza statunitense</i>	125
5.3.3	<i>L'esperienza spagnola</i>	128
5.4	<i>Problematiche legislative e cambiamenti in atto</i>	131
5.5	<i>Ferrovie turistiche o greenways?</i>	134
5.6	<i>La presa di coscienza del valore del patrimonio ferroviario italiano</i>	138
5.6.1	<i>Il treno irpino del paesaggio</i>	141
	Conclusioni	145
	Bibliografia	150
	Sitografia	153

Introduzione

Il paesaggio è il risultato di una fabbricazione continua nel tempo, espressione di una dinamica di forze naturali e forze umane, frutto di un incessante processo creativo. Si trasforma, si evolve, non è mai definito una volta per tutte.

Nella conformazione del paesaggio i tracciati assumono un ruolo guida. Consentono l'attraversamento di un luogo e, pertanto, conferiscono la possibilità di conoscerlo. L'attraversamento costituisce una potenzialità per il territorio, è esso stesso paesaggio in quanto «induce allo slittamento interpretativo da una realtà fondata sulla produzione, sulla quantità, sulla misura, sulla cartografia, ad una basata sulla percezione alternativa, sulla scoperta, su un rinnovato senso estetico e sull'esperienza diretta di luoghi»¹.

Nella costruzione del paesaggio moderno la ferrovia con i suoi manufatti, binari, ponti, gallerie, stazioni, caselli ha fornito un consistente contributo.

Nel nostro Paese esiste un patrimonio di tratte ferroviarie non più utilizzate per la circolazione dei treni lungo circa 8.000 chilometri.

Si tratta di un numero considerevole di tracciati secondari, distinti dalla rete primaria attiva, che per decenni sono stati percorsi dai treni e poi, a causa dell'insufficiente domanda di trasporto dovuto principalmente allo sviluppo dell'industria motorizzata, a partire dagli anni '30 del secolo scorso sono stati chiusi all'esercizio ferroviario. Al di là della valenza trasportistica di tali infrastrutture, oltre all'importanza dal punto di vista ecologico del treno quale mezzo di locomozione a basso impatto ambientale, si tratta, ed è l'oggetto del presente studio, di un interessante e vastissimo patrimonio territoriale che giace però, da molto tempo, in gran parte abbandonato.

¹ Dessi A., Mucelli S. (a cura di), *Paesaggi lineari: strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Roma, Gangemi Editore, 2015, p. 18.

La dismissione di tracciati ferroviari e relative architetture rappresenta un fenomeno internazionale. In molti Paesi, ormai da anni sono stati elaborati e attuati programmi unitari di intervento. Solo in Italia manca un progetto basato su una visione complessiva del problema: gli interventi sono localistici, la cura e l'interesse di tali infrastrutture sono molto spesso demandati alle attività delle associazioni di volontariato, che svolgono un importantissimo lavoro, poco conosciuto (e riconosciuto), districandosi fra mille difficoltà burocratiche e di gestione.

La rete delle linee ferroviarie dismesse e dei relativi manufatti e immobili abbandonati costituisce una vera e propria risorsa. E' urgente arrestarne il degrado e definirne nuove prospettive d'utilizzo. La riqualificazione ed il riuso possono rappresentare una grande opportunità per il territorio, un'occasione di valorizzazione attraverso nuove modalità di fruizione di tali beni e del contesto. Le linee ferroviarie *secondarie*, infatti, «si identificano come una grande storia fatta di binari e stazioni ferroviarie, di opere ardite di ingegneria (...) ma anche di paesaggi e di sapienti inserimenti territoriali, di luoghi da visitare e vedere dal treno»².

In merito alla elencazione di tutte le linee ferroviarie italiane dismesse e alla descrizione delle loro caratteristiche tecniche, esistono in letteratura numerose pubblicazioni di settore (quelle consultate sono citate in bibliografia) alle quali si rimanda per eventuali approfondimenti, non essendo questa l'occasione per trattare tematiche di ingegneria infrastrutturale e trasportistica.

Obiettivo del presente studio è, invece, quello di provare a dimostrare che il recupero, ove possibile, di tratti ferroviari dismessi e la loro traduzione in opportunità d'uso molteplici e interessanti, fanno di questa rete infrastrutturale silenziosa e nascosta e dei luoghi attraversati:

² *Ivi*, p. 25.

- elemento di valore storico-culturale, di valorizzazione del territorio e del paesaggio;
- potenziale inespresso a cui è possibile ridare luce quale strumento di sviluppo economico per le aree interessate.

Pertanto, al fine di valutare se sia possibile mettere in atto una strategia di recupero delle ferrovie dismesse che sia attenta alla salvaguardia dei luoghi, della loro qualità, delle loro peculiarità e delle architetture infrastrutturali, nel primo capitolo verrà affrontato il tema del paesaggio e dei paesaggi lineari, dal punto di vista degli effetti dell'inserimento territoriale delle infrastrutture ferroviarie; il secondo capitolo sarà dedicato alla nascita e sviluppo di una particolare forma di turismo, quello ferroviario, nel quale il treno non è solo il vettore di trasporto per raggiungere la meta turistica ma parte integrante della vacanza, quale piacere del viaggio in sé e della bellezza dei luoghi attraversati; nel terzo capitolo si analizzerà la situazione italiana delle linee ferroviarie dismesse e la legislazione vigente a supporto del loro recupero; il quarto capitolo illustrerà quanto già attuato in termini di ripristino o riconversione di alcuni tracciati non più in uso; l'ultimo capitolo sarà dedicato alle prospettive, in termini di vantaggi e difficoltà da affrontare per il recupero di questo ingente patrimonio territoriale.

1 Paesaggi: salvaguardia, gestione, pianificazione

1.1 *Il paesaggio*

Il paesaggio è un sistema complesso, dinamico, che si trasforma incessantemente nel corso del tempo, strettamente legato alle attività della natura e dell'uomo e frutto di un processo creativo continuo. Molteplici fattori contribuiscono ad accelerarne il mutamento: lo sviluppo della produzione agricola e di quella industriale, delle infrastrutture, dei trasporti, del turismo, dell'urbanistica, della pianificazione territoriale, in generale i cambiamenti economici. Oltre che di elementi derivanti dall'operato dell'uomo, il paesaggio si compone di elementi naturali, che si modificano sia in maniera lenta nel tempo, quasi impercettibile, sia in maniera brusca e immediatamente percepibile, contribuendo così alla sua trasformazione. L'acqua scorrendo nel suolo può provocare l'erosione di rocce o può trasportare sabbia e detriti che si accumulano a valle; il vento con la sua azione erosiva, può modellare le superfici, soprattutto quelle prive di vegetazione, sollevandone e asportandone frammenti. Nel secondo caso, invece, sono i fenomeni repentini e violenti (inondazioni, terremoti, frane ...) che provocano mutamenti rapidi e direttamente visibili.

Il paesaggio rappresenta uno dei principali patrimoni nazionali e tale aspetto è riconosciuto dalla Costituzione, all'articolo 9:

La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica. Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della nazione.

Discordanti sono le interpretazioni che sono state formulate in merito alla seconda parte dell'articolo, per via di quello che Tempesta³ definisce il paradosso della politica paesaggistica italiana: il fatto che, per anni, fino all'approvazione

³ T. Tempesta, *Economia del paesaggio rurale*, Padova, maggio 2009, p. 10, rielaborazione di *Il valore del paesaggio rurale*, in T. Tempesta., M. Thiene., *Percezione e valore del paesaggio*, Milano, Franco Angeli, 2006.

del Codice Urbani⁴, il concetto di paesaggio non sia stato chiaramente e univocamente definito a livello normativo.

In alcuni casi la nozione di paesaggio è stata fatta coincidere con la nozione di *bellezze naturali* derivante dalla previgente legislazione, la n. 1497 del 1939. Di conseguenza, la tutela del paesaggio è stata intesa come la predisposizione di strumenti giuridici idonei ad assicurare la conservazione e la cura di quei beni che la tradizione legislativa indica col nome di *bellezze naturali*.

Nel testo *Significato della norma costituzionale sulla tutela del paesaggio*⁵, si evidenzia come il termine *paesaggio* non indichi solo quelle *cose immobili* che, nella legislazione antecedente la Costituzione, venivano denominate *bellezze naturali*, bensì *la forma del paese nella sua interezza* (Predieri, 1969). Così percepito, il paesaggio diviene l'espressione di una dinamica di forze naturali, ma anche e soprattutto di forze umane. La tutela del paesaggio, quindi, non può essere limitata alla sola protezione di quelle bellezze, né semplicemente alla sola attività di conservazione. Oggetto di tutela non è il concetto astratto di bellezza naturale, ma l'insieme dei beni che presentano valore paesaggistico.

Una tale ricostruzione ha avuto ampio riscontro nella legislazione nazionale successivamente intervenuta, a partire dal già citato Codice Urbani. In questa direzione è stato essenziale il contributo fornito dalla *Convenzione europea del Paesaggio*, sottoscritta a Firenze nell'anno 2000 dagli Stati membri del Consiglio d'Europa.

Si tratta del primo documento giuridico internazionale che disciplina (e definisce) il paesaggio, esclusivamente dedicato al sostegno della protezione, gestione e pianificazione dei paesaggi europei. Costituisce il punto di arrivo,

⁴ Così è denominato il D.lgs. 42/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio.

⁵ Predieri, citato in G. Ciaglia, *La nuova disciplina del paesaggio: tutela e valorizzazione dei beni paesaggistici dopo il D. lgs. n. 63/2008* Milanofiori, IPSOA 2009, p. 3.

come illustrato nella relazione esplicativa che accompagna il testo, di sei anni di dibattiti e riflessioni.

La Convenzione considera il paesaggio come «determinata parte di territorio, così come è percepita dalle popolazioni, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali e/o umani e dalle loro interrelazioni»⁶. Tale nozione tiene conto del fatto che i paesaggi evolvono col tempo per effetto delle forze naturali e per l'azione delle comunità che li vivono.

Come riportato all'articolo 5 comma a, il paesaggio va riconosciuto quale

componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni, espressione della diversità del loro comune patrimonio culturale e naturale, nonché fondamento della loro identità.

Il termine paesaggio definisce quindi una parte di territorio che viene riconosciuta o meglio percepita dalle popolazioni che abitano tale luogo. Questo riconoscersi in un territorio è strettamente legato alle forme spaziali e temporali che la popolazione stessa distingue o crea nel luogo. Il carattere del paesaggio è legato quindi a fattori naturali e a fattori culturali/antropici, chiarendo definitivamente che il concetto di paesaggio non è definito solo dall'ambiente, ma anche dalle trasformazioni che le popolazioni riversano sui loro territori per determinare un connubio che ci permette di osservare *quel paesaggio* e riconoscerlo come tale.

La Convenzione si applica a tutto il territorio e riguarda gli spazi naturali, rurali, urbani e periurbani. Essa comprende i paesaggi terrestri, le acque interne e marine (articolo 2). Fra gli studiosi, c'è chi ritiene che la Convenzione, nel fornire la definizione di paesaggio, non afferma che ci debba essere coincidenza tra le nozioni di territorio e di paesaggio ma assume, invece, l'idea che ogni parte di territorio sia in grado di esprimere un paesaggio⁷.

⁶ Convenzione europea del paesaggio, art. 1.

⁷ G. Sciuillo, *Il paesaggio fra la Convenzione e il Codice*, in Aedon, Rivista di arti e di diritto online, 3/2008.

La Convenzione, inoltre, riconosce in egual misura i paesaggi che possono essere considerati eccezionali, i paesaggi della vita quotidiana e i paesaggi degradati. Non solo il *bello*, quindi, merita di essere considerato paesaggio e, di conseguenza, di essere sottoposto a tutela e valorizzazione (salvaguardato, gestito e pianificato), ma anche i paesaggi della vita quotidiana e quelli degradati o compromessi superando, come già si è visto per la citata interpretazione dell'articolo 9 della Costituzione, la visione di paesaggio legata al solo pregio estetico.

Il campo di applicazione definito dalla Convenzione è volutamente vasto in quanto ogni paesaggio costituisce un ambito delle popolazioni la cui qualità paesaggistica ha una grande influenza sulla loro vita.

Dal punto di vista giuridico, significa che nel momento in cui uno Stato recepisce i principi della Convenzione dovrà riconoscere una rilevanza paesaggistica all'intero territorio posto sotto la sua sovranità⁸.

E l'Italia ha ratificato la Convenzione il 9 gennaio 2006 con la legge n. 14.

All'atto pratico, l'identificazione del campo di applicazione di cui sopra, *ambito la cui qualità paesaggistica influenza la vita della popolazione*, evidenzia il legame che gli abitanti possono avere con il territorio.

E in alcuni casi, l'intensità di questo legame si manifesta pubblicamente: numerose e vigorose possono essere le iniziative che i cittadini spesso riuniti in gruppi, associazioni, organizzazioni, intraprendono in difesa di un'area da salvare dalla speculazione, di un ambito da tutelare dal degrado e, come si vedrà nei prossimi capitoli, di una linea ferroviaria abbandonata da recuperare.

⁸ G. Ciaglia, op. cit, p. 6.

1.2 Paesaggi lineari

Il titolo del paragrafo prende spunto dal testo *Paesaggi lineari. Strategia e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis*⁹, inerente l'interessante proposta di riutilizzo delle vecchie linee ferroviarie sarde da anni in disuso, che facevano parte dello storico bacino minerario del Sulcis-Iglesiente-Guspinese. I progetti presentati dagli Autori riguardano il recupero e la destinazione di tali tracciati al riuso collettivo, attraverso la realizzazione di percorsi per la mobilità sostenibile, da fare in bicicletta, a piedi, a cavallo, in pattini, o con qualsiasi altro mezzo non inquinante, al fine di ripristinare, come citato nella *Presentazione* del testo, «un rapporto fra uomo, natura e paesaggio, reso nuovo dal ritmo lento del movimento».

I paesaggi lineari sono quelli generati dalla costruzione di infrastrutture di trasporto come le linee ferroviarie. Ed è all'introduzione della ferrovia che si attribuisce l'invenzione del paesaggio moderno.

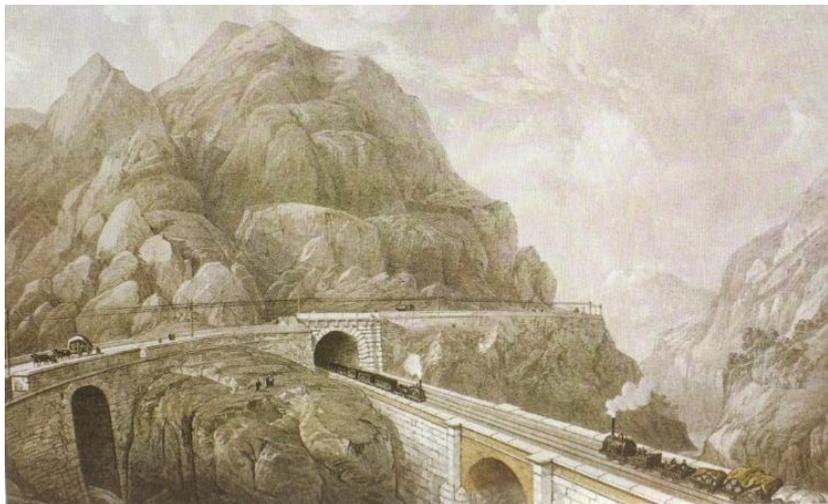


Figura 1-1. Carlo Bassoli, veduta della Galleria di Pietra Bissara, linea Torino-Genova, 1853 (fonte: F. Viola, 2013).

⁹ A. Dessi., S. Mucelli (a cura di), *op. cit.*.



Figura 1-2. Viadotto ferroviario lungo la linea dismessa *del Sulcis* Siliqua – Calasetta, oggi percorsa da mountain bike (alcune si intravedono sul viadotto, fonte: Youtube, *Siliqua in MTB*, ultima consultazione 13/03/2019).



Figura 1-3. Traccia della linea ferroviaria Spoleto-Norcia, dismessa nel 1968. Sullo sfondo si nota la galleria. Parte dei 52 km sono stati recuperati e trasformati in percorso per la mobilità dolce (fonte: Ferrovie delle Meraviglie, 2012).

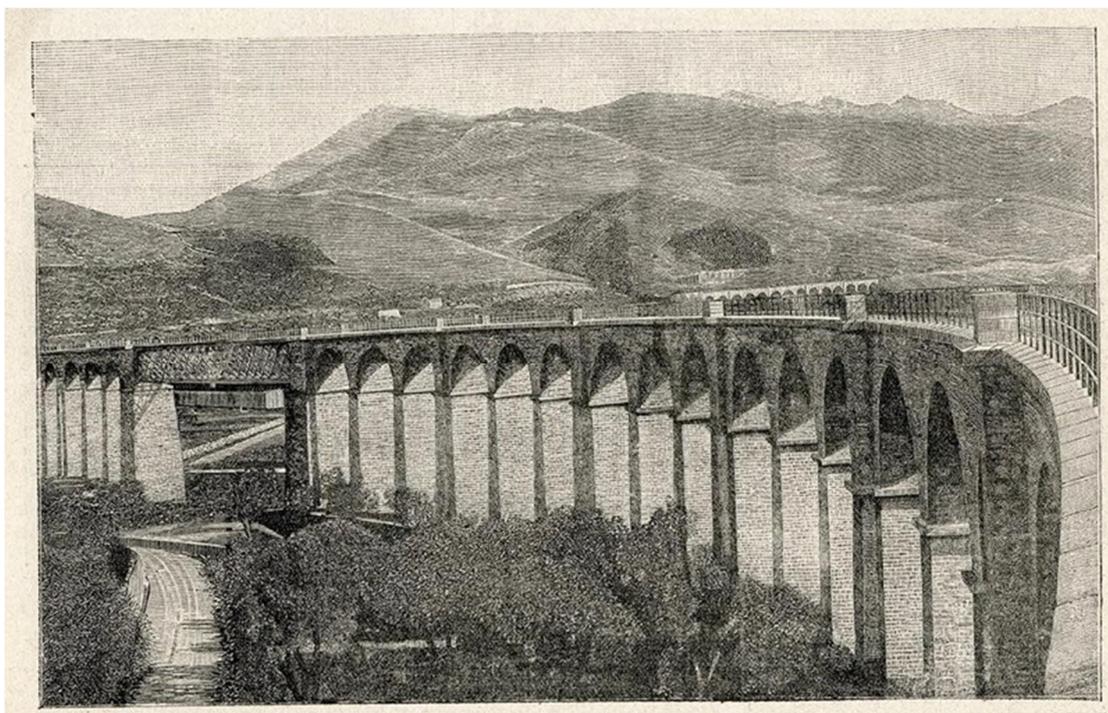


Figura 1-4. Ferrovia Cajanello – Isernia, viadotto Santo Spirito, incisione del 1894 (fonte: www.lerotaie.com, ultima consultazione 10/03/2019).

In molte Nazioni, nella prima età industriale del diciannovesimo secolo l'attività di costruzione dei numerosi tracciati per questa nuova modalità di trasporto ha fortemente inciso sulla modifica del contesto attraversato, sia dal punto di vista fisico che percettivo. Anche in Italia, nessun'altra innovazione ha avuto un impatto sul territorio tale da modificarne la fisionomia in un arco di tempo così ridotto, dalla metà dell'Ottocento¹⁰ fino agli anni '20 del Novecento¹¹. E' questa l'origine dell'enorme patrimonio nazionale di linee ferroviarie minori attualmente abbandonate, tracciati che hanno assunto l'importante funzione di collegare aree anche marginali d'Italia e che hanno generato nel corso di lunghi anni una particolare tipologia di paesaggio giunta fino ai nostri giorni, ma che oggi pochi conoscono o ne conservano il ricordo.

¹⁰ La prima ferrovia italiana, la linea Napoli-Portici, è stata inaugurata il 3 ottobre 1839.

¹¹ Sono gli anni di crescita del trasporto su gomma sia per le merci sia per i passeggeri. Nel 1924 viene aperta la prima autostrada nei tratti Milano-Varese e Milano-Como.

Consapevoli delle complesse relazioni che legano un'infrastruttura al territorio attraversato, gli ingegneri del tempo hanno indagato ogni aspetto del contesto mediante una campagna di misurazioni senza precedenti: rilievi altimetrici, sondaggi geologici, indagini sulle reti idriche hanno condotto ad una esaustiva conoscenza dei luoghi interessati, ampliando il raggio di azione ben al di là dell'ambito di stretta pertinenza dei tracciati. In questo modo, sono state oggetto di conoscenza approfondita tutte quelle aree disabitate, mai indagate da geografi, urbanisti, studiosi in generale, interessati, per lo più, ai territori urbanizzati. Grazie alla ferrovia lo spazio non costruito è stato *scoperto* e messo al centro di un nuovo progetto di antropizzazione di dimensioni sino ad allora sconosciute¹². Ciò ha comportato che l'attività di costruzione delle linee sia stata preceduta o accompagnata da interventi quali il consolidamento dei pendii nelle aree geologicamente instabili, la bonifica nelle zone pianeggianti paludose, la creazione di complessi sistemi di raccolta delle acque e relativo smaltimento e da tante altre attività necessarie sul territorio per il buon funzionamento della struttura. Si è trattato di un sapiente e attento inserimento degli elementi artificiali nel contesto naturale. Gli ingegneri dell'epoca hanno compiuto una straordinaria impresa nel tradurre i progressi scientifici del tempo in grandiose opere infrastrutturali che sono giunte fino ai nostri giorni.

«I profondi tagli delle gallerie e delle trincee ferroviarie lungo i fianchi delle montagne, i viadotti che collegano punti distanti dello spazio rivoluzionano le logiche di attraversamento del territorio rendendole indipendenti dalle condizioni altimetriche e orografiche dettate dalla natura» (Viola 2016, p. 41).

¹² F. Viola, *Tracciati in ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Napoli, Clean Edizioni, 2016, p. 35.



Figura 1-5. Ferrovia Sicignano-Lagonegro, chiusa nel 1987. Imponente viadotto in curva sul Vallone Mangiarone (fonte: Ferrovie delle meraviglie, 2012).

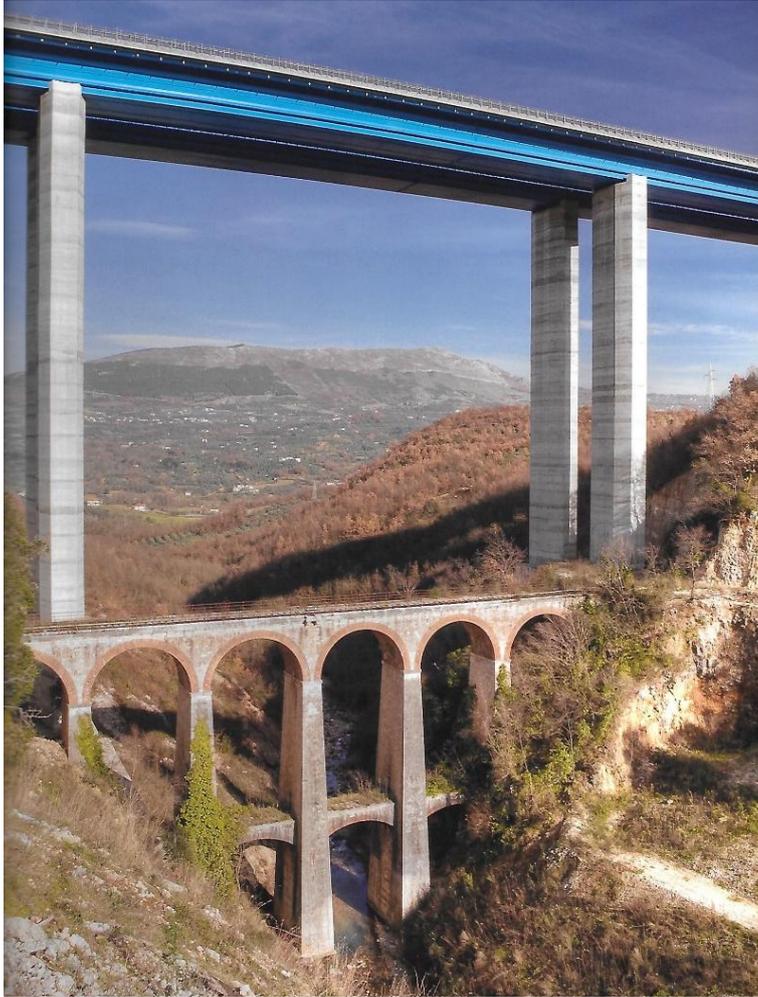


Figura 1-6.
L'*imponente* viadotto ferroviario dell'immagine precedente viene *ridimensionato* dal profilo del viadotto dell'autostrada Salerno Reggio Calabria (fonte: Ferrovie delle Meraviglie, 2012).



Figura 1-7. Viadotto lungo la linea Sulmona-Carpinone, dismessa come tratta ordinaria, attiva solo per viaggi turistici. Foto dell'autrice scattata dal treno che, dopo una curva, si appresta a percorrere quel viadotto.

Prima dell'avvento del treno l'uomo, per migliaia di anni, aveva percorso sempre i medesimi itinerari, tra le valli e le gole delle montagne, lungo le sponde dei fiumi, attraverso le pianure, attraverso una rete stradale che presentava gli stessi tragitti, lungo i quali si sono sedimentate le tracce di civiltà, le architetture, l'urbanizzazione. Con la ferrovia cambia il concetto di spazio percorribile, in quanto il tracciato generato artificialmente prende il posto di quello che si è conformato *naturalmente* nel tempo.



Figura 1-8. Ex-viadotto ferroviario ben conservato tra Sommatino e Rieti (CL) (fonte: www.ferrovieabbandonate.it, ultima consultazione 10 marzo 2019).



Figura 1-9. Tratto lungo il torrente e galleria della linea ferroviaria Spoleto - Norcia (fonte: A. Marcarini, 2008).

Ma il tema della ferrovia quale mezzo di trasporto non può essere limitato all'aspetto ingegneristico. L'infrastruttura attribuisce ai luoghi che attraversa significati e identità diverse, talvolta nuove. «Ogni tecnica di trasporto porta in sé un paesaggio»¹³ e l'avvento della ferrovia ha rappresentato un deciso cambiamento rispetto alle precedenti esperienze di viaggio.



Figura 1-10. Viadotto e galleria inseriti nel paesaggio siciliano, tra Trabia e Riesi, linea ferroviaria incompiuta (fonte: www.stradeferrate.it, ultimo aggiornamento anno 2011).

Nell'introduzione al testo *Ferrovie delle Meraviglie*¹⁴, ai tracciati ferroviari si attribuisce il merito di essere stati storia e memoria, vicende sociali ed

¹³ C. Ferrata, *L'esperienza del paesaggio*, Roma, Carocci editore, 2013, p. 32.

¹⁴ M. Bottini., A. Marcarini (a cura di), *Ferrovie delle meraviglie. Viaggio nelle ferrovie dimenticate d'Italia*, Portogruaro, Ediciclo, 2012, p. 5.

economiche, scuola di alta ingegneria e sapiente disegno di paesaggio. Cambia, infatti, e in alcuni casi profondamente, l'immagine del paesaggio tradizionale, che viene percepito in modo diverso, occasione di scoperta di luoghi di qualità e bellezza prima sconosciuti.

I paesaggi lineari e l'attraversamento che ne consegue hanno costituito e costituiscono una potenzialità per il territorio nel quale si sviluppano.

I paesaggi degli antichi tracciati ferroviari abbandonati, pertanto, rappresentano una grande opportunità di ricostruire un importante codice di lettura del contesto nella contemporaneità, basato sull'attraversamento non solo di spazi fisici ma di percorsi della memoria dei luoghi, nel tentativo di costruire identità che esprimono continuità con il passato.

Le vecchie ferrovie, in quanto parte del paesaggio, possono essere strumento di fruizione innovativa, alternativa e sostenibile dello stesso.



Figura 1-11. Binario abbandonato coperto dalla vegetazione inserito in un contesto paesaggistico di qualità (Autore: Stefano Carnazzi).

1.3 Valori identitari e carattere del paesaggio

Gli spazi attraversati dai vecchi percorsi ferroviari sono molto singolari. Per i luoghi in cui sono sorti, i tracciati permettono di vedere e di scoprire scorci di

paesaggio che non sarebbero visibili in altro modo, se non percorrendo le vie ferrate.



Figura 1-12. Ferrovia Ceva Ormea, chiusa nel 2012. Sedime in vista del fiume Tanaro tra le stazioni di Eca-Nasagò e Ormea (fonte: A. Bruzzone, 2013).

Il geografo Eugenio Turri ha affermato che non esiste più *un'educazione all'osservazione del paesaggio*, il piacere di individuare i territori, cogliere le differenze di toni, colori, forme, strutture fra un luogo e l'altro, apprezzare i panorami e le diverse prospettive di un luogo visto da un mezzo in movimento¹⁵. Prendendo spunto da questo, Marcarini propone il lancio di una campagna per una nuova educazione al paesaggio, nella quale la rete ferroviaria minore potrebbe assumere un ruolo da protagonista importante e soprattutto efficace:

¹⁵ Citato in A. Marcarini, R. Rovelli, *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, Firenze, IGM, supplemento a *L'universo*, anno 2018, p. 50.

quelli che l'autore definisce *i treni del paesaggio* potrebbero avvicinare «alla conoscenza e all'apprezzamento dei luoghi e anche una linea abbandonata, se recuperata con intelligenza, potrebbe diventare un museo del paesaggio all'aria aperta, un percorso lineare di conoscenza da uno spalto privilegiato, riservato alla mobilità dolce»¹⁶.

Richiamando la definizione di paesaggio dell'art. 131 del Codice Urbani (aggiornato dal D.lgs. 63/2008),

per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni

il pensiero degli autori citati si identifica certamente nella prima parte, che si potrebbe caratterizzare come *statica*: paesaggio quale territorio espressivo di identità.

Ma il carattere del paesaggio è dato dall'azione (di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni): è, pertanto, *dinamico*.

L'efficace gestione del paesaggio è alla base della Convenzione europea del 2000 attraverso il fatto che:

1. il riconoscimento politico e giuridico del paesaggio riguarda l'intero territorio;
2. il paesaggio rappresenta una componente essenziale del contesto di vita delle popolazioni;
3. nel definire e realizzare le politiche di salvaguardia, gestione, pianificazione, intervento sul paesaggio è necessario assicurare la partecipazione di cittadini, autorità locali, autorità regionali, altri soggetti che possono essere coinvolti.

¹⁶ *Ibidem*.

Non c'è paesaggio senza progetto afferma l'architetto Gambino nella prefazione al testo *L'esperienza del Paesaggio*¹⁷. Il tema del paesaggio, infatti, investe i rapporti tra società e territorio ponendo in evidenza, in materia di sviluppo, le contraddizioni tra interessi economici e interessi sociali e rivelandone l'intrinseca insostenibilità. L'insieme dei processi che permettono di osservare, comprendere, valutare, gestire e pianificare il paesaggio ne costituiscono il progetto e fanno sì che esso si misuri con le evoluzioni tecniche ed economiche e le problematiche che ne conseguono.

E' indubbio che la Convenzione abbia sancito una svolta radicale nelle concezioni e nelle politiche del paesaggio, evidenziando la necessità di un approccio integrato e multidisciplinare al tema. Sul piano pratico, però, nelle esperienze di pianificazione e di intervento sul territorio «si misurano le difficoltà di un approccio effettivamente integrato, che consenta di prevedere valutare e progettare l'insieme delle azioni e delle attività territoriali che determinano o influenzano l'incessante trasformazione del paesaggio»¹⁸.

In questo contesto i progetti, e così anche i progetti di recupero territoriale delle ferrovie abbandonate di cui si tratterà nel capitolo 4, potrebbero assumere il ruolo di *azioni di sistema* atte a incentivare, indirizzare e attuare percorsi orientati al miglioramento della qualità dei paesaggi. Questa attività richiede la definizione di obiettivi condivisi volti alla cooperazione territoriale, che si realizzano per mezzo di soggetti, strumenti e azioni diverse. Partendo dall'individuazione delle potenzialità e dal rischio di perdita dei valori, l'intervento progettuale innescherebbe processi di invenzione, di identificazione e riqualificazione dei paesaggi in rapporto alle specificità dei singoli contesti, ai caratteri, alle dinamiche di trasformazione, alle aspettative delle comunità che li presidiano.

¹⁷ C. Ferrata, op. cit., p. 14.

¹⁸ *Ivi*, p. 16.

1.4 *La valorizzazione del paesaggio: significato ed evoluzione normativa*

L'innovativa concezione del paesaggio introdotta dalla Convenzione ha indotto un necessario ripensamento anche nell'attività di pianificazione dello stesso (Ciaglia 2009): alla tradizionale funzione di tutela (statica) di quelle che erano le *bellezze naturali*, poi divenute beni paesaggistici (Codice Urbani, 2004), si deve affiancare una funzione di gestione dinamica di quelle porzioni di territorio che, non avendo caratteristiche di pregio tali da imporne la tutela (statica), meritano di essere modificate tenendo in giusta considerazione il fatto che anch'esse sono paesaggio.

L'art. 135 del Codice Urbani, aggiornato dall'art. 2 del D.lgs 63/2008, al comma 1 recita:

Lo Stato e le regioni assicurano che tutto il territorio sia adeguatamente conosciuto, salvaguardato, pianificato e gestito in ragione dei differenti valori espressi dai diversi contesti che lo costituiscono. A tale fine le regioni sottopongono a specifica normativa d'uso il territorio mediante piani paesaggistici, ovvero piani urbanistico-territoriali con specifica considerazione dei valori paesaggistici, entrambi di seguito denominati: "piani paesaggistici". (...)

Ciò rappresenta una novità assoluta rispetto alla precedente legislazione, nella quale, in sostanza, vi era l'obbligo (per le regioni, legge 431/1985 "Galasso") o la facoltà (per lo Stato, legge 1497/1939) di redigere piani territoriali solo per i beni vincolati.

In sostanza, l'attuazione dell'articolo 9 della Costituzione, con il Codice Urbani (art. 1) si prevede che debba avvenire attraverso due specifiche funzioni: la tutela e la valorizzazione:

4. La tutela del paesaggio, ai fini del presente Codice, è volta a riconoscere, salvaguardare e, ove necessario, recuperare i valori culturali che esso esprime. I soggetti indicati al comma 6, qualora intervengano sul paesaggio, assicurano la conservazione dei suoi aspetti e caratteri peculiari.

5. La valorizzazione del paesaggio concorre a promuovere lo sviluppo della cultura. A tale fine le amministrazioni pubbliche promuovono e

sostengono, per quanto di rispettiva competenza, apposite attività di conoscenza, informazione e formazione, riqualificazione e fruizione del paesaggio nonché, ove possibile, la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati. La valorizzazione è attuata nel rispetto delle esigenze della tutela.

6. Lo Stato, le regioni, gli altri enti pubblici territoriali nonché tutti i soggetti che, nell'esercizio di pubbliche funzioni, intervengono sul territorio nazionale, informano la loro attività ai principi di uso consapevole del territorio e di salvaguardia delle caratteristiche paesaggistiche e di realizzazione di nuovi valori paesaggistici integrati e coerenti, rispondenti a criteri di qualità e sostenibilità¹⁹.

Mentre l'azione di tutela è da tempo conosciuta (Legge 1497/39), il termine *valorizzazione* risulta essere una recente acquisizione in materia legislativa²⁰.

La tutela si riferisce alla conservazione del bene, pertanto alla sua necessaria individuazione, all'eventuale apposizione del vincolo e alla necessaria autorizzazione per gli interventi che su di esso possono essere eseguiti. La tutela, quindi, si riferisce ai *beni paesaggistici*, elencati ed individuati rispettivamente negli artt. 134 e 136 del Codice (Ciaglia, 2009).

Per quanto riguarda la valorizzazione, essa assume, in maniera più marcata rispetto alla tutela, caratteri distinti a seconda che ci si riferisca ai beni culturali o al paesaggio.

Come osserva Ciaglia nel citato studio, la funzione di valorizzazione dei beni culturali comprende elementi che difficilmente sono replicabili nella valorizzazione del paesaggio. Per i beni culturali, infatti, la valorizzazione comprende la considerazione della dimensione economica della valorizzazione stessa, la possibilità, quindi, di fornire servizi aggiuntivi per consentire la maggior fruizione dei beni, assicurandone maggiori entrate. Ciò può essere inteso come una gestione imprenditoriale del patrimonio, i beni culturali acquisiscono rilevanza economica, creano reddito, occupazione.

¹⁹ D.lgs 42/2004 (Codice Urbani) Art. 131. *Paesaggio*.

²⁰ Il concetto viene introdotto dall'art. 148 del D.lgs. 112/1998.

Il Codice dedica un cospicuo numero di disposizioni alla valorizzazione dei beni culturali, ma non altrettanto fa per la valorizzazione del paesaggio. Gli studiosi dell'argomento affermano che, in materia di valorizzazione del paesaggio in origine vi fosse scarsità di disciplina normativa, assenza di riferimenti giurisprudenziali e scarsa attenzione da parte della dottrina. Gran parte dei contenuti della valorizzazione dei beni culturali non sono replicabili con riferimento al paesaggio. Ad esempio, per quest'ultimo difficilmente si può configurare uno sfruttamento di carattere economico – imprenditoriale.

La valorizzazione dei beni culturali interfaccia domanda e offerta di fruizione e migliora il livello del loro incontro, sulla base del dato che un bene culturale è in origine inaccessibile o ad accesso limitato. Ma un paesaggio, all'opposto, è di per sé tendenzialmente accessibile a tutti e in genere non appartiene a un singolo, quasi mai ad un privato. Per tale ragione non sembrava necessaria, almeno negli stessi termini dei beni culturali, l'adozione di norme giuridiche per regolare le condizioni atte a favorirne la fruizione pubblica²¹.

Con i successivi decreti correttivi al Codice Urbani, n. 157/2006 e n. 63/2008, la valorizzazione del paesaggio, rispettivamente:

- viene fatta coincidere con “la riqualificazione dei siti compromessi o degradati e la realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati”,
- viene posta in connessione con la promozione dello sviluppo della cultura, nonché con il sostegno alle attività di conoscenza, informazione e formazione, riqualificazione e fruizione del paesaggio.

In questo modo la normativa entra nel merito di quali siano le attività di valorizzazione del paesaggio e il fatto che queste siano da ricomprendere nell'attività di pianificazione del paesaggio. E, come la pianificazione

²¹ G. Severini, *La valorizzazione del paesaggio*, in *Federalismi.it*, rivista di diritto pubblico italiano, n. 11/2006, p. 2.

paesaggistica non ha ad oggetto i soli beni paesaggistici ma l'intero paesaggio (articolo 135 precedentemente citato), così la valorizzazione non può prendere in considerazione i soli beni paesaggistici ma, anch'essa, deve avere ad oggetto l'intero paesaggio.

Nella realtà, con riferimento alla maggior parte delle attività di intervento sul paesaggio, risulta difficile distinguere esattamente ciò che è tutela da ciò che è valorizzazione (Ciaglia 2009).

Entrambe le attività sono sicuramente elementi determinanti di una politica del paesaggio. Al concetto di tutela deve tuttavia essere affiancato anche quello di progettazione e valorizzazione del paesaggio mediante misure attive e azioni concrete. Le misure di valorizzazione del paesaggio devono corrispondere alle attese che la popolazione esprime per il proprio territorio.

Il paesaggio va inteso come bene collettivo, nel quale identificarsi e partecipare al suo sviluppo.

Comune alle funzioni di tutela e di valorizzazione è l'attività di analisi delle dinamiche di trasformazione ai fini dell'individuazione dei fattori di rischio, degli elementi di vulnerabilità del paesaggio, e di comparazione con gli altri atti di programmazione, di pianificazione e di difesa del suolo (art. 143, comma 1, lett. f).

La Convenzione ha confermato che l'analisi di un paesaggio non si riduce alle componenti di riferimento più immediate, ma richiede il riconoscimento di quel complesso di relazioni naturali, sociali, culturali, politiche ed economiche che contribuiscono a dare identità e profondità alle forme territoriali.

La valorizzazione del paesaggio non è semplicemente un'attività amministrativa, ma un modo nuovo di concepire l'intervento pubblico sul bene paesaggio e sul territorio (Ciaglia, 2009).

Essenziale è quindi l'integrazione del paesaggio in tutte le politiche di governo del territorio, siano queste riferite allo sviluppo urbanistico, alla gestione delle risorse naturali, al valore economico e all'uso del paesaggio stesso per turismo o svago. Questo tipo di orientamento presuppone un approccio di tipo trasversale e partecipativo, attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori in gioco a livello istituzionale, di organizzazioni/associazioni e di privati.

Sia la Costituzione italiana (art. 9), sia i trattati internazionali sul Patrimonio, in particolare la Convenzione Europea del paesaggio, sanciscono il *diritto al paesaggio* come uno dei diritti fondamentali dei cittadini.

Evidenziando tale tematica, Gisotti parla di *produzione sociale del piano e del paesaggio*, nella recente pubblicazione²² inerente lo stato dell'arte della materia attraverso un'attenta analisi di quanto prodotto dalle Regioni. Facendo riferimento alle regole di Piano, infatti, l'autrice sottolinea che, per essere efficaci, esse devono scaturire da un processo di produzione sociale delle stesse. Ciò può avvenire a partire dalle peculiarità locali, o meglio, dall'intreccio fra principi di carattere locale e regionale. Appare perciò indispensabile rafforzare e istituzionalizzare la dimensione della produzione sociale dei piani paesaggistici sia predisponendo strumenti e contesti idonei ad accogliere la partecipazione degli abitanti al processo di pianificazione, sia formalizzando giuridicamente le modalità attraverso le quali gli abitanti contribuiscono a progettare il paesaggio regionale.

Il paesaggio è una delle modalità attraverso le quali facciamo esperienza del mondo²³. Non può esserci piano di un paesaggio senza il pieno coinvolgimento dei cittadini che lo abitano.

²² M. Gisotti in A. Magnaghi (a cura di), *La pianificazione paesaggistica in Italia. Stato dell'arte e innovazioni*, collana Territori, Firenze University press, 2016, p. 24.

²³ C. Ferrata, *op. cit.*, p. 19.

2 Percezione dal treno: i viaggi di ieri e di oggi

2.1 Visioni dal treno

Nel presente studio il tema delle linee ferroviarie, nello specifico dei tracciati cosiddetti *secondari*, è affrontato dal punto di vista delle nuove identità e dei nuovi significati che l'infrastruttura ferroviaria attribuisce ai luoghi che attraversa, tralasciando gli aspetti ingegneristici e trasportistici, per i quali non è questa la sede per i relativi approfondimenti.

Vi è un ulteriore aspetto di interesse che si vuole porre in rilievo. Considerando il tema dal punto di vista del soggetto, il viaggio in treno attiva i suoi sensi; il viaggiatore, infatti, interpreta e costruisce le immagini del paesaggio: «viaggiando si crea il mondo e il paesaggio che lo rappresenta»²⁴

Nel testo *Tracciati in ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, l'autore riporta la seguente citazione di Mitchell Schwarzer: «Seduti sul treno i passeggeri vedono il lato normalmente nascosto dei luoghi»²⁵.

Nelle situazioni in cui il sedime ferroviario costruito è rimasto in superficie, alla quota stradale, in molti casi ha finito per costituire una barriera, una sorta di *ostacolo* allo sviluppo lineare urbano, con la conseguenza che la città gli ha metaforicamente *rivolto le spalle*.

Per questo motivo, la vista dal treno può offrire una visione inedita, imprevedibile, intima, spesso rivelatoria di fenomeni invisibili dalle vie della città. È il caso di aree produttive dismesse, alloggi di fortuna e orti urbani che sorgono a ridosso dei binari che diventano la cornice e il primo piano di inconsuete immagini urbane.

²⁴ C. Ferrata, *L'esperienza del paesaggio*, Roma, Carocci editore, 2013, p.33.

²⁵ F. Viola, *Tracciati in ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Napoli, Clean Edizioni, 2016, p. 38.

Inoltre, l'inserimento territoriale di un tracciato ferroviario fa sì che, percorrendolo in treno, si acceda a porzioni di territorio altrimenti non accessibili in quanto lontane da strade o sentieri e si producano visioni normalmente irraggiungibili dallo sguardo ordinario.



Figura 2-1. Treno turistico *Transiberiana d'Italia*: panorama dal treno (fonte: www.lerotaie.it, ultima consultazione 10 marzo 2019).

In tal modo è possibile godere di splendidi scorci panoramici da posizioni sopraelevate e vedere luoghi la cui progettazione certamente non aveva come finalità quella di essere osservata da un treno in movimento (Viola, 2016).

Le caratteristiche del mezzo di trasporto quali, ad esempio, la velocità di attraversamento e il contesto in cui si sviluppa l'esperienza del viaggio, sono fattori che nel loro insieme danno vita a una inedita forma di paesaggio, un modo nuovo per il viaggiatore di interagire con l'intorno. Trattandosi di un percorso e non di un singolo luogo, l'esperienza del viaggio conduce a una relazione più ampia con l'intero territorio circostante.



Figura 2-2. Treno turistico *Transiberiana d'Italia*: panorama dal treno (foto dell'autrice).

La riqualificazione a scopo turistico di linee ferroviarie dismesse, nei casi in cui ciò sia possibile in relazione al loro stato di conservazione, può essere occasione di attribuire al treno il ruolo di icona del viaggio lento, «mezzo di trasporto in grado di penetrare nell'intimità dei territori e di offrire l'occasioni di contatto con il senso dei luoghi»²⁶.

2.2 *Sviluppo ferroviario, viaggi e turismo d'altri tempi*

Il turismo è un fenomeno che comincia a diffondersi nell'Ottocento, diretta conseguenza della nascita e dello sviluppo del trasporto su ferro.

Le sue origini vanno ricercate nella progressiva diffusione prima in Gran Bretagna e poi tra le classi aristocratiche d'Europa, fra il 1500 e il 1800, della moda del *Grand Tour*. Esso consisteva nel visitare le grandi realtà culturali europee con un viaggio che durava all'incirca tre anni e prevedeva, dopo un lungo soggiorno

²⁶ G. Zanolin, *Il territorio lungo i binari*, atti del convegno *Sguardi tra i residui, rovine, utopie, eterotopie*, Università degli Studi di Milano, 11 novembre 2015.

a Parigi e nella Francia in genere, un anno di itinerari in Italia, incentrati su Genova, Milano, Firenze, Roma, Venezia, e un ultimo anno di visite in Svizzera, Germania e Paesi Bassi²⁷.

Successivamente, l'aspetto della formazione culturale lascia il posto ad un atteggiamento più *turistico*: il viaggio diviene di piacere e offre la possibilità di conoscere nuovi ambienti naturali e di privilegiare il carattere ludico e sensitivo dell'itinerario²⁸. L'affermazione della ferrovia come sistema di trasporto ha un effetto immediato e assolutamente importante sulle dinamiche turistiche. La prima linea passeggeri si realizza in Inghilterra nel 1825, ma già intorno alla metà del secolo quasi tutti i Paesi dell'Europa continentale e dell'America anglosassone avevano seguito l'esempio inglese. Per tutto il XIX secolo, quindi, il turismo è stato in grandissima parte legato all'utilizzo del treno²⁹.

In Italia il turismo ferroviario si manifesta in ritardo rispetto al resto d'Europa, quale conseguenza dello sviluppo della rete ferroviaria nazionale avvenuto solo dopo il 1861 con l'Unità d'Italia. In primo luogo, infatti, si realizzano le grandi direttrici, concepite in termini di necessità politica e di bisogno economico generico, e vengono resi operativi i collegamenti fondamentali nord-sud e fra i centri maggiori. Dai 2370 chilometri alla vigilia dell'Unità si raggiungono, nell'anno 1875, i 9077 chilometri di binari costruiti. Una volta portata a termine l'ossatura principale della rete ferroviaria, viene attivata la costruzione di ferrovie secondarie con l'obiettivo di portare il treno, indiscusso simbolo di progresso ed effettivo strumento di sviluppo, su percorsi di minore importanza per consentire anche a piccole città e a villaggi lontani dalle grandi direttrici di poter fruire del nuovo mezzo.

²⁷ E. Lemmi, *Dallo "spazio consumato" ai luoghi ritrovati*, Milano, Franco Angeli, 2009, p. 31.

²⁸ *Ibidem*.

²⁹ A. Giuntini, *Il turismo ferroviario in Italia delle origine ai treni popolari*. Atti del XIII Congresso di Storia Economica, Buenos Aires, 22-26 luglio 2002.

Si passa così alla costruzione di numerosi tracciati ferroviari in territori poco conosciuti. Tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento il treno raggiunge zone suggestive: aree italiane poco frequentate fino ad allora, tra cui le zone appenniniche o alcune regioni meridionali, vengono *scoperte* e, in molti casi, tolte da un millenario isolamento economico-sociale.³⁰

Ed è in questo momento che le motivazioni turistiche assumono un'importanza maggiore. Le ferrovie secondarie, realizzate nell'ultimo ventennio del secolo XIX in seguito all'emanazione di alcune leggi speciali negli anni '80, sono le prime vere linee dedicate al turismo. Alcune di esse vengono realizzate principalmente nella parte settentrionale della penisola. Al nord vengono portati a termine molti collegamenti, specialmente con laghi e montagne che la piccola borghesia scopre come luogo di villeggiatura. L'impianto di una ferrovia permette l'afflusso dei turisti e ciò porta, in questa epoca, alla costruzione di numerosi centri balneari e stazioni termali.

Va messo in evidenza che, in quegli anni, prima che gli italiani divengano soggetti attivi turistici, è l'Italia ad essere il Paese maggiormente oggetto di interesse del turismo ferroviario. «Tutto il territorio nazionale è interessato dai flussi turistici ferroviari che provengono dall'estero, che, è vero, si concentra in alcune aree specifiche, ma equamente distribuite fra nord e sud»³¹.

Il primo turismo ferroviario fin dall'inizio è caratterizzato da un rinnovato interesse nei riguardi del paesaggio, ispirazione tipicamente romantica del ritorno alla natura che spingeva l'attenzione verso le bellezze alpine (Giuntini, 2002).

Ed è in questi anni che nascono i club degli appassionati della montagna, tra cui il Club Alpino Italiano (CAI), costituito a Torino nel 1863.

³⁰ S. Maggi, *Le tratte minori e la geografia dell'Italia*, in Italia Nostra Bollettino n. 479, Ferrovie delle meraviglie, gennaio-marzo 2014, p. 11.

³¹ A. Giuntini, *cit.*

Oltre al CAI, contribuisce in maniera significativa allo sviluppo del turismo ferroviario il Touring Club Ciclistico Italiano (TCCI): fondato a Milano nel 1894, fu ideato per promuovere il turismo in bicicletta e trasformato sei anni dopo nel Touring Club Italiano (TCI) con l'ampliamento dell'attività al turismo in automobile e in treno. Il Touring Club nel 1903 avviò la stampa di una serie di Guide di linee ferroviarie, curate da Ottone Brentari, che volevano essere «non una guida delle città e dei paesi presso i quali si passa, ma semplicemente la guida della linea ferroviaria, ed indicare ed illustrare perciò, in via ordinaria, solo quanto si può vedere dal treno»³², talmente dettagliate che arrivavano perfino a consigliare al viaggiatore come posizionarsi nello scompartimento a seconda dell'interesse panoramico della linea attraversata.

Alla fine dell'800 per effetto della ramificazione delle linee ferroviarie secondarie il treno raggiungerà anche le montagne.

Contemporaneamente si assiste all'apertura di tratte paesaggisticamente rilevanti, sull'esempio della linea Torino-Genova, a lungo la più alta fra le ferrovie costruite. Afferma Giuntini: «Lo scopo del viaggio non risiede più soltanto nel raggiungere un determinato luogo, ma lo spostamento e il momento del trasferimento acquisiscono un fascino che prima non avevano. Nasce il viaggio panoramico, il viaggio che vale già di per sé»³³.

2.3 *Turismo ferroviario d'oggi*

E sono proprio le linee della rete *secondaria* ad essere interessate dal progressivo processo di dismissione in atto da anni nel nostro Paese e all'estero.

Nate con funzioni economiche, per il trasporto di passeggeri e merci, a causa dell'esponentiale diffusione dei veicoli a motore, dello sviluppo della rete

³² *Ibidem.*

³³ *Ivi.*

stradale e autostradale, dei minori costi del trasporto pubblico su gomma, hanno perso nel tempo la capacità di svolgere efficacemente questo compito.

Sono state privilegiate altre modalità di trasporto e, pertanto, la rete ferroviaria secondaria, ad eccezione di alcuni casi, non è stata oggetto di interventi di ammodernamento, indispensabili considerando il fatto che molte queste tratte sono state costruite in contesti di difficile orografia, riducendo al minimo i costi, generando percorsi tortuosi e, di conseguenza, basse velocità commerciali e di viaggio. Pertanto queste linee sono state chiuse al servizio di trasporto.

Ciò ha comportato che, a partire dagli anni '30 abbia cominciato a rendersi disponibile un patrimonio sempre più vasto di linee minori, spesso ubicate in zone di grande bellezza paesaggistica. Per tante di esse da tempo il destino è segnato, ed è un destino di dismissione comune in tutta Europa e nel resto del mondo.

Fortunatamente, anche se in tempi e modalità differenti a seconda della Nazione, sono in atto da molti anni azioni di recupero che hanno consentito la riapertura di alcune tratte chiuse al traffico ordinario, che stanno rivivendo una seconda vita come ferrovie turistiche³⁴.

Nel Paese che ha visto la nascita della ferrovia quale innovativo mezzo di trasporto, il Regno Unito, territorio in cui, nonostante fosse estremamente diffusa e capillare, la rete non era in grado di reggere per costi e flessibilità al progresso del trasporto su gomma, fra il 1960 e il 1970 il cosiddetto *Piano Beeching* ha decretato il taglio di circa 9.600 km di linee.

Il Regno Unito detiene un altro primato: è qui che è nata l'archeologia industriale.

³⁴ Nell'accezione comune del termine, un ferrovia turistica è una linea sulla quale, soppresso il servizio viaggiatori, circolano treni in molti casi storici, in numero ridotto e in periodi e giorni limitati, a volte in concomitanza con eventi festivi da calendario nazionale o iniziative specifiche del territorio interessato dal passaggio del treno.

E, forti di questo modello culturale, fin dalla chiusura e dismissione delle prime tratte ferroviarie si sono formate e tuttora esistono numerose associazioni a sostegno della salvaguardia di questo immenso patrimonio storico e tecnico, a rischio di abbandono. La prima delle *preserved railway* è stata la linea Talyllyn Railway che si trova in Galles, prima linea al mondo ad essere trasformata in ferrovia turistica grazie all'attività di volontari che si costituirono in associazione nel 1950, proprio con lo scopo di convertire il tracciato dismesso a questa nuova destinazione d'uso.

Attualmente in questo Paese sono in esercizio circa 100 ferrovie turistiche.

A partire dagli anni '60-'70, anche in molte altre Nazioni si è sviluppato un movimento di gruppi, associazioni e cittadini che hanno avviato azioni per impedire la scomparsa di molte ferrovie minori, riadattandole a ferrovie turistiche. Sono state scelte per il recupero le linee più belle da punto di vista paesaggistico e 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.

Oggi il fenomeno delle ferrovie turistiche e dei treni storici è ormai diffuso a livello mondiale, con forme e declinazioni anche molto diverse. Esistono, infatti, ferrovie che sono nate con specifica vocazione turistica, come molte ferrovie alpine di Francia, Svizzera e Austria che sono gestite da imprese ferroviarie e hanno una struttura tecnico-amministrativa professionale.

In ogni caso, sia che si tratti di linee turistiche gestite con logiche e strutture di tipo imprenditoriale, sia di ferrovie gestite con forte apporto di volontariato e in stretta connessione col territorio, le due categorie sono accomunate dal fatto che l'attenzione del turista non è focalizzata solo sui luoghi da raggiungere e visitare ma riguarda anche l'interesse per la parte relativa al viaggio e al mezzo di trasporto impiegato.

Nel 2014, la Federazione Europea delle ferrovie turistiche (Fedecrail) ha promosso un'indagine il cui fine è stato quello di evidenziare le prospettive economiche, culturali e sociali connesse al sistema delle ferrovie turistiche rappresentate al suo interno³⁵. Hanno partecipato alle rilevazioni diverse nazioni europee.

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	600
Loc. a vapore	866	150	320	157	120	75	11	16	91	14
Viagg./anno	11 Min	3,5 Min	2,2 Min	1,4 Min	120.000	168.000	70.000	160.000	700.000	30.000
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

UK	Regno Unito	DK	Danimarca
F	Francia	N	Norvegia
D	Germania	S	Svezia
A	Austria	NL	Olanda
B	Belgio	I	Italia

Figura 2-3. Dati inerenti le ferrovie turistiche europee (fonte: Fedecrail, rielaborazione A. Sgarbi).

Le statistiche indicano oltre 20 milioni di viaggiatori all'anno, di cui: 11 milioni nel Regno Unito, seguiti dalla Francia con 3,5 milioni, dalla Germania con 2,2 milioni e dall'Austria con 1,1 milioni di utenti.

Le ferrovie turistiche europee ammontano a più di 5.000 chilometri. In Germania si contano circa 1.300 chilometri di linee, cui segue la Francia con poco meno di 1.200 chilometri, poi l'Austria con 1.100 chilometri e il Regno Unito con 890 chilometri. Secondo l'indagine, in tutta Europa c'è una forza lavoro di oltre 30.000 volontari e più di 3.000 dipendenti salariati.

³⁵ L'indagine è stata presentata in Italia da Alberto Sgarbi, presidente di FIFTM (Federazione Italiana ferrovie turistiche e museali), in occasione di convegni e durante l'audizione per la presentazione della Legge sulle ferrovie turistiche alla Commissione Trasporti della Camera dei Deputati del 21 gennaio 2016.

In Italia, i chilometri di ferrovie turistiche attive sono 600 e i viaggiatori 30.000. Rispetto al dato presentato nell'indagine, riferito al 2014, stando agli ultimi dati disponibili l'affluenza è più che raddoppiata, come illustrato nel successivo paragrafo dedicato al caso italiano. Ma il nostro Paese è ancora lontano dai livelli di sviluppo e di successo ormai da tempo consolidati in altre Nazioni.

Con riferimento all'aspetto economico, nello studio di Fedecrail si stima che in Europa il giro d'affari inerente i viaggi in treno turistico ammonti a circa 500 milioni di euro l'anno, mentre l'indotto annuale sia pari a circa 1.300 milioni di euro.

Il settore delle ferrovie turistiche, pertanto, può rappresentare una grossa opportunità da diversi punti vista:

- costituisce un'offerta di turismo che permette di immergersi nella storia e scoprire un settore particolare dell'archeologia industriale;
- è un'attività che non presuppone la costruzione di nuove infrastrutture, ma utilizza quanto già esiste, recuperandolo e rivalutandolo;
- è un'occasione di nuove forme di turismo con effetti positivi sull'indotto dei territori attraversato;
- costituisce un'opportunità di promozione dei centri di interesse culturale, naturalistico ed enogastronomico e della vendita di prodotti tipici.

2.4 Le ferrovie turistiche in Italia

Come è emerso dallo studio, i fruitori delle ferrovie turistiche europee sono ormai milioni, mentre l'Italia, nelle statistiche, rappresenta il fanalino di coda.

Eppure, se si considerano le notevoli potenzialità, sia a livello di varietà di paesaggi, sia per l'immenso valore del deposito storico e culturale che il nostro paese può vantare, qualora decidesse di indirizzare maggiore interesse nel settore delle ferrovie turistiche l'Italia partirebbe avvantaggiata.

Già in questo decennio si è assistito a un cambio di rotta rispetto al passato e qualche sforzo che fa sperare in un futuro migliore è stato fatto.

Il primo segnale di interesse è stata la creazione, nel 2013, della Fondazione FS, costituita nell'ambito del gruppo Ferrovie dello Stato con la finalità di preservare e valorizzare l'ingente patrimonio materiale e documentale inerente la rete infrastrutturale e i mezzi rotabili.

Vi è una sezione dedicata al turismo ferroviario attraverso l'iniziativa *Binari senza tempo*, progetto di Fondazione FS in collaborazione con il Ministero dei Beni Culturali (socio aderente dal 2015), finalizzato al ripristino di antiche tratte in disuso destinate al traffico di treni storici e turistici.

Poste fuori dai grandi *hub* ferroviari e dagli itinerari standard della viabilità su ferro, queste vecchie linee rappresentano una sorta di *museo dinamico* che la Fondazione intende preservare e valorizzare.

Con riferimento ai dati presentati dalla Fondazione nel febbraio 2018, la situazioni in termini di afflusso in materia di turismo ferroviario era la seguente:



Figura 2-4. Dati inerenti il turismo ferroviario in Italia (fonte: Fondazione FS).

Come si può osservare, notevole è il trend positivo di crescita, tra il 2014 e il 2017, in termini di viaggi effettuati (+269%), afflusso turistico (+ 185%), ricavi (+ 230%). Nell'intero periodo si registrano circa 200.000 viaggiatori con ricavi superiori ai 5 milioni di euro. Attualmente la rete di ferrovie turistiche è costituita da dieci tratte, per un totale di circa 600 chilometri riattivati.



	NOME	LINEA	RIATTIVAZIONE	LUNGHEZZA
1	Ferrovia del Lago	Palazzolo S.O. - Paratico Sarnico	2014	10 km
2	Ferrovia della Val d'Orcia	Asciano - Monte Antico	2014	51 km
3	Ferrovia "Transiberiana d'Italia"	Sulmona - Carpinone	2014	118 km
4	Ferrovia dei Templi	Agrigento Bassa - Porto Empedocle Succursale	2014	12 km
5	Ferrovia della Valsesia	Vignale - Varallo Sesia	2015	51 km
6	Ferrovia del Tanaro	Ceva - Ormea	2016	35 km
7	Ferrovia dell'Irpinia	Avellino - Rocchetta S. Antonio Lacedonia	2016	119 km
8	Ferrovia del Sannio	Benevento - Bosco Redole	2017	66 km
9	Ferrovia Pedemontana	Sacile - Gemona del Friuli	2018	75 km
10	Ferrovie del Monferrato	Asti - Castagnole delle Lanze - Nizza Monferrato	2018	45 km

Figura 2-5. La rete ferroviaria turistica *Binari senza tempo* (fonte: Fondazione FS).

Come ha affermato il presidente della FIFTM Sgarbi³⁶, oltre all'attività di Fondazione FS, i punti di forza su cui far leva per sostenere lo sviluppo del settore delle ferrovie turistiche sono:

- l'approvazione all'unanimità alla Camera del disegno di legge Iacono³⁷ sulle ferrovie turistiche,
- l'intervento di alcune Regioni in favore del recupero di linee storiche di elevato valore paesaggistico,
- 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.

Naturalmente sarebbe impensabile recuperare tutte le linee secondarie a suo tempo costruite in Italia: sono centinaia, alcune versano in cattivo stato di conservazione. D'altro canto, non seguire l'esempio di quanto fatto al di là dei confini nazionali, dove molte linee secondarie estere sono state rilanciate sfruttando le attrattive turistiche offerte dai luoghi attraversati, dalle tranquille cittadine servite e opportunamente valorizzate come meta di escursioni, significherebbe non cogliere una grande occasione di sviluppo di quel tipo di turismo, in forte crescita negli ultimi anni, tanto lontano sia dalle destinazioni di *massa* che dai viaggi *mordi e fuggi*.

E' il turismo *lento (slow)*, in cui l'interesse è proiettato verso la conoscenza del patrimonio culturale, dell'ambiente naturale, del paesaggio, dei borghi storici e

³⁶ A. Sgarbi, *Le Ferrovie Turistiche: nuove prospettive legate al turismo culturale ferroviario*, Atti del convegno presso il Collegio degli Ingegneri Ferroviari italiani, Bologna, 8 giugno 2017.

FIFTM, costituita nel 1995, riunisce associazioni presenti su tutto il territorio nazionale che, in forma di volontariato, operano per la promozione culturale della storia e dell'attualità del mondo del trasporto su rotaia. Il fulcro dell'attività è la messa in campo di azioni per valorizzare il patrimonio ferroviario nazionale, sia per quanto riguarda i rotabili, sia per quanto riguarda le linee, i tracciati e le opere d'arte, considerando l'altissimo valore storico e socio-antropologico del trasporto su rotaia.

³⁷ Si tratta della legge 128/2017, successivamente approvata.

degli scorci d'Italia poco noti. E il viaggio stesso è slow: la scarsa velocità del treno non è una penalizzazione, ma una caratteristica che restituisce al viaggio la sua vera dimensione, «dove la meta da raggiungere non è più importante dei luoghi attraversati e goduti nel loro scorrere al di là del finestrino»³⁸.

Nei paragrafi seguenti si riportano, in sintesi, due documenti che affrontano il tema delle ferrovie dismesse: il primo, il *Piano straordinario della mobilità turistica*, a carattere *istituzionale*, il secondo, la *Carta di Roma*, documento d'intenti scaturito a conclusione dei lavori di un convegno, svoltosi nel 2009, in materia di ferrovie storiche.

2.5 Piano straordinario della mobilità turistica

Il 12 settembre 2017 è stato emanato dal Ministero dei Trasporti e da quello per i Beni Culturali il *Piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022*³⁹.

Nel Piano si disegna un modello che, attraverso 4 precisi obiettivi:

- A) accrescere l'accessibilità ai siti turistici per rilanciare la competitività del turismo,
- B) valorizzare le infrastrutture di trasporto come elemento di offerta turistica,
- C) digitalizzare l'industria del turismo a partire dalla mobilità,
- D) promuovere modelli di mobilità turistica sostenibili e sicuri,

sovrappone le reti di mobilità ai principali siti turistici.

Fra gli obiettivi specifici del punto B) si pone in evidenza il seguente:

- B.1 - Promuovere il recupero delle infrastrutture di trasporto dismesse con finalità turistiche.

A tale scopo, le linee di intervento indicate nel Piano sono:

³⁸ G. Turchi, *Ferrovie secondarie, un patrimonio da scoprire*, in Italia Nostra n. 479, *op cit.* p. 7.

³⁹ Il Piano è previsto dal Decreto Legge 31 maggio 2014, n. 83 «Disposizioni urgenti per la tutela del patrimonio culturale, lo sviluppo della cultura e il rilancio del turismo», che all'Art. 11 reca: «Il MIT, d'intesa con il MiBACT e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome (...) redige e adotta il Piano straordinario della mobilità turistica. Tale piano favorisce la fruibilità del patrimonio culturale con particolare attenzione alle destinazioni minori, al Sud Italia e alle aree interne del Paese».

- Recupero delle linee ferroviarie dismesse con finalità turistiche (es. ferrovie storiche, percorsi ciclopedonali);
- Ampliamento del servizio *treni storici* sulle tratte ad alto potenziale turistico (es. ferrovie storiche);
- Riqualificazione in ottica turistica degli asset immobiliari in disuso lungo le *ferrovie turistiche* (stazioni, caselli ed edifici ferroviari), anche attraverso partnership pubblico-privato;
- Riqualificazione in ottica turistica degli asset immobiliari in disuso lungo la rete stradale (case cantoniere), anche attraverso partnership pubblico-privato;
- Realizzazione e recupero di nodi e delle tratte infrastrutturali per incrementare l'uso della rete ciclopedonale.

2.6 La Carta di Roma a favore della tutela del patrimonio ferroviario storico italiano

A supporto di quanto illustrato nei paragrafi precedenti, si vuole far conoscere un documento, redatto ormai da qualche anno ma che, sulla base delle riflessioni fin qui condotte risulta più che mai attuale e attuabile.

Nel febbraio 2009 si è svolto presso la sede della Società Geografica Italiana a Roma un convegno dedicato al patrimonio ferroviario e al rapporto tra ferrovie e paesaggio. Dal tavolo dei lavori, al quale hanno partecipato sia professionisti e cultori della materia sia numerose associazioni impegnate nella promozione della mobilità sostenibile e nella difesa del territorio, è scaturita la redazione di una *Carta* di intenti atta a guidare e favorire il recupero del patrimonio ferroviario storico⁴⁰. Si tratta di un pregevole documento in cui si concorda sulla necessità di salvaguardare le linee ferroviarie dismesse prevedendone, quando possibile, la riattivazione all'esercizio ferroviario per un utilizzo turistico o il recupero a fini ciclo-pedonali.

⁴⁰ Hanno sottoscritto la *Carta di Roma* i Presidenti e rappresentanti di: Associazione Italiana Greenways, Associazione Italiana patrimonio archeologico industriale, Assoutenti/UTP-CAI, Confederazione per la mobilità dolce, Ferrovie Turistiche Italiane, Federazione Italiana Amici della Bicicletta, Istituto per la cultura e la storia d'Impresa Franco Momigliano, Italia Nostra, Legambiente, Società Geografica Italiana, Touring Club Italiano, WWF Italia.

La Carta di Roma parte dal presupposto che la rete ferroviaria storica, sviluppatasi nel nostro paese a partire dal XIX secolo possiede *un irrinunciabile valore culturale*.

E, premettendo che:

- sotto il profilo ingegneristico il patrimonio ferroviario storico rivela soluzioni e applicazioni di eccezionali importanza, che sono state alla base della moderna evoluzione della tecnologia dei trasporti;
- sotto il profilo testimoniale il patrimonio ferroviario e in particolare il *viaggio in treno* è stato parte della storia sociale ed economica del nostro Paese, della vicenda umana delle nostre popolazioni, documentato in mille e diversi modi dalla letteratura, dal cinema, dall'arte in tutte le sue espressioni;
- sotto il profilo paesaggistico le vecchie linee ferroviarie, sedimentate nel tempo, rivelano ancora oggi un sapiente inserimento nel territorio arrivando in molti casi a valorizzare, con i loro manufatti, il paesaggio; ma non solo, il mezzo di trasporto ferroviario continua ad essere prezioso elemento attivo di percezione del paesaggio;

i convenuti al Convegno Nazionale "Ferrovie e paesaggio" a seguito dei lavori svolti, auspicano e invitano il Governo, gli Enti Pubblici e le Comunità locali, per quanto loro compete,

- ad adottare adeguati dispositivi legislativi che riconoscano l'importanza del patrimonio storico ferroviario come facente parte, a tutti gli effetti, del più vasto patrimonio dei beni culturali del nostro Paese;
- a promuovere e a patrocinare eventi e manifestazioni che possano diffondere nell'opinione pubblica e, in particolare, nelle giovani generazioni la conoscenza della cultura ferroviaria;
- a sostenere finanziariamente l'esercizio delle ferrovie secondarie e turistiche tuttora attive, che possano diventare importanti vettori della 'mobilità dolce' nel nostro Paese;
- a favorire e incentivare, così come avviene in molti altri Paesi europei, il recupero delle ferrovie dismesse (più di 8000 km in Italia), valutando la possibilità di riattivazione del servizio o, in alternativa e nelle attese di una eventuale riattivazione, la loro immediata trasformazione in *greenways* fruibili con mezzi ecologici (biciclette, pedonalità, nordic walking, cavallo, pattinaggio, ecc.) e per le più vaste categorie di utenti;
- a preservare e valorizzare il materiale rotabile ferroviario storico, gli impianti fissi, i manufatti e le opere d'arte connessi all'infrastruttura ferroviaria di carattere storico come non eludibile testimonianza di archeologia industriale.

Il documento si completa con un'*appendice* alla Carta di Roma costituita da un *Decalogo a favore del recupero delle ferrovie in disuso*. In sintesi, i punti del decalogo sono i seguenti:

1. Una ferrovia dismessa è un capitale fisso sociale. E' una memoria fisica della vita e della storia di un territorio.
2. Il valore storico di molte linee dismesse merita la più attenta considerazione sotto il profilo paesaggistico, ambientale, culturale.
3. Il patrimonio di una ferrovia dismessa, sedime, opere d'arte, impianti, materiale rotabile, non deve essere smembrato ma conservato e finalizzato al recupero.
4. Il recupero di una ferrovia dismessa deve essere oggetto di attenta valutazione che combini lo stato di conservazione, le aspettative delle comunità locali, le prospettive di sviluppo dei territori interessati.
5. Gli Enti pubblici e le Società Ferroviarie devono agevolare gli interventi di recupero delle ferrovie dismesse attraverso convenzioni che garantiscano la gestione di eventuali nuovi utilizzi considerando questo patrimonio una risorsa collettiva.
6. Ogni ipotesi di recupero deve garantire la conservazione della sezione dell'infrastruttura dismessa, per non pregiudicare un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario.
7. Nel progetto di recupero di una ferrovia dismessa devono essere valorizzate tutte le tracce che possano servire a conservare la memoria dell'originaria funzione.
8. Gli Enti locali, le categorie economiche e le associazioni devono considerare il recupero delle linee dismesse quale parte integrante della pianificazione territoriale.
9. Ogni futura dismissione di tratta ferroviaria deve essere fatta precedere e seguire da un progetto di riutilizzo con altre funzioni.
10. Il recupero e riutilizzo di una ferrovia dismessa è un'operazione di buon governo del territorio contro il degrado, l'abbandono, l'incuria, la rimozione della nostra memoria storica.

3 Le linee ferroviarie dismesse

3.1 Situazione attuale

Secondo uno studio⁴¹ recentemente pubblicato da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), società del Gruppo Ferrovie dello Stato responsabile della gestione dell'intera rete infrastrutturale nazionale, in Italia vi sono 61 tratte ferroviarie dismesse, appartenenti al Gruppo, più una serie di tratte considerate minori (in quanto di lunghezza ridotta, inferiore ai 4 chilometri). A queste si aggiungono molte linee ferroviarie appartenenti a società private, partecipate o consorzi che hanno subito lo stesso destino di abbandono e successivo degrado.

Nell'insieme RFI stima che, tra linee chiuse al traffico, tratte abbandonate per varianti di tracciato e linee incompiute, in Italia vi siano circa 7.000 chilometri di binari non più utilizzati, di cui almeno la metà risulta potenzialmente recuperabile⁴². A questi si aggiungono edifici, fabbricati di pregio, caselli, strutture varie in disuso. Nella pubblicazione *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*⁴³, i dati, presentati in forma distinta sia per gestore, sia per cause di dismissione, risultano più aggiornati. Complessivamente, in Italia sono presenti strade ferrate in disuso per un totale di circa 8000 chilometri di binari abbandonati.

Tabella 3-1. Estensione delle linee non più attive, distinte per tipologia e gestore (Fonte: A. Marcarini, R. Rovelli, 2018)

Forma di gestione	Linee chiuse al traffico regolare (km)	Linee incompiute (km)	Tratti dismessi in seguito a varianti di tracciato (km)	Totale (km)
Ferrovie dello Stato	3.000	330	880	4.210
Ferrovie in concessione	3.570	80	220	3.870
Totale	6.570	410	1.100	8.080

⁴¹I. Maggiorotti (a cura di), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Roma, FS - RFI, 2018.

⁴² *Ivi*, p. 9.

⁴³ A. Marcarini, R. Rovelli, *op. cit.*, p. 16.

Per provare a comprendere l'implicazione territoriale di un tale dato, è possibile consultarne il database sul sito internet <https://www.ferrovieabbandonate.it/>. Si tratta di un progetto che vuole far conoscere tutti i tracciati ferroviari non più utilizzati esistenti in Italia, con l'ausilio di dati tecnici, mappe e immagini, contribuendo così a conservarne la memoria e promuovendone nel contempo la valorizzazione. L'elenco delle sole ferrovie chiuse al traffico regolare è il seguente⁴⁴:

Tabella 3-2. Linee ferroviarie chiuse al traffico regolare (continua)

Linea	Lunghezza	Scartamento	Anno di chiusura
Adria - Ariano Polesine	15,222 km	Ordinario	1944
Affi - Garda	11,295 km	Ordinario	1956
Agrigento Centrale - Agrigento Bassa - Margonia - Licata	63,77 km	950 mm	1958-1976
Airasca - Moretta - Saluzzo	33,372 km	Ordinario	1986
Albano Laziale - Cecchina (ex FSR) - Campoleone	13,203 km	Ordinario	1935
Alcamo Diramazione - Trapani	47,118 km	Ordinario	2013
Alcantara - Randazzo	37,040 km	Ordinario	1995
Alghero S. Agostino - Alghero Porto	1,555 km	950 mm	1988
Ancona - Ancona Marittima	1,720 km	Ordinario	2015
Aosta - Prè S. Didier	31,369 km	Ordinario	2015
Archi - Atesa	15,071 km	Ordinario	1973-1982
Arezzo - Sansepolcro (FAC) - Umbertide (FAC) - Fossato di Vico (FAC)	133,531 km	950 mm	1944
Asciano - Monte Antico	51,211 km	Ordinario	1994
Asti - Castagnole delle Lanze	20,128 km	Ordinario	2012
Atena (FCL) - Marsico Nuovo	26,764 km	950 mm	1966
Bagnolo in Piano - Carpi	18,753 km	Ordinario	1955
Barco - Montecchio Emilia	3,665 km	Ordinario	1955
Bastia Mondovì - Mondovì - Cuneo	41,999 km	Ordinario	1986-2012
Bergamo (FVB) - Piazza Brembana	40,663 km	Ordinario	1966
Bergamo (FVS) - Ponte Nossia - Clusone	32,989 km	Ordinario	1967
Bettole di Varese - Ghirla - Luino Lago	24,946 km	1100 mm	1953-1955
Biella (FEB) - Ponte Cervo - Balma	13,319 km	950 mm	1958
Biella (FEB) - Ponte Cervo - Castellazzo - Valle Mosso	19,286 km	950 mm	1958
Bivio Bellavista - Bellavista - Nasisi	10,0 km	Ordinario	1943
Bivio Carpenedo - Bivio Trivignano	4,529 km	Ordinario	1993
Bivio Giarratana - Vizzini Campagna	27,498 km	950 mm	1949
Bolzano - Bivio per l'Oltradige - S. Antonio	18,9 km	Ordinario	1963-1971
Bolzano Piazza Walter - Bolzano Stazione - L'Assunta	5,12 km	1000 mm	1966
Bosco Redole - Benevento	66,324 km	Ordinario	2013
Bra - Bastia Mondovì - Ceva	49,985 km	Ordinario	1994
Bribano - Agordo	28,3 km	Ordinario	1955
Bricherasio - Barge	11,539 km	Ordinario	1966
Brindisi - Brindisi Marittima	1,666 km	Ordinario	2006

⁴⁴ Estratto da: <https://www.ferrovieabbandonate.it/> (ultima consultazione 5 febbraio 2019). Completano l'elenco le linee incompiute e quelle dismesse per varianti di tracciato, entrambe le tipologie visibili sul sito.

Tabella 3-3. Linee ferroviarie chiuse al traffico regolare (continua)

Linea	Lunghezza	Scartamento	Anno di chiusura
Brunico - Campo Tures	15,235 km	Ordinario	1957
Budrio - Massalombarda	26,240 km	Ordinario	1964
Busca - Dronero	12,530 km	Ordinario	1966
Caltagirone - Gela	45,113 km	Ordinario	2011
Cancello - Torre Annunziata Centrale	30,928 km	ordinario	2005
Cantalupo - Nizza Monferrato - Castagnole delle Lanze - Alba	59,636 km	Ordinario	2012
Carnia - Villa Santina	19,322 km	Ordinario	1967
Carrara Avenza - Carrara S. Martino	4,442 km	Ordinario	1969
Castegnato - Passirano Superiore - Iseo (vecchia)	15,01 km	Ordinario	1920-1939
Castel Bolognese (FVSN) - Riolo Bagni	9,321 km	Ordinario	1933
Castellammare di Stabia - Gragnano	4,749 km	ordinario	2010
Castellanza (vecchia) - Valmorea - Mendrisio (CH)	36,342 km	Ordinario	1928-1977
Castellazzo - Masserano	5,5 km	950 mm	1958
Castelraimondo - Camerino	11,562 km	1.000 mm	1956
Castelvetrano - Magazzolo - Porto Empedocle - Agrigento Bassa	132,418 km	950 mm	1976-1985
Cava Carbonara - Cava Manara	4,110 km	Ordinario	1916
Cavallermaggiore - Moretta	15,268 km	Ordinario	1959
Cavezzo Villafranca - S. Felice sul Panaro (SEFTA) - Finale Emilia	20,128 km	Ordinario	1964
Centocelle - S. Cesareo - Fuggi Centro - Vico nei Lazio - Frosinone Scalo (SFV) - Frosinone Città	106,5 km	950 mm	1935-2015
Cerignola Campagna - Cerignola	6,983 km	Ordinario	1956
Cervignano del Friuli - Pontile per Grado	12,326 km	Ordinario	1937
Ceva - Ormea	35,432 km	Ordinario	2012
Chieti Stazione - Chieti Città'	8,762 km	1.000 mm	1943
Chiusa - Plan Val Gardena	31,340 km	760 mm	1960
Chivasso - Asti	51,316 km	ordinario	2011
Cividale del Friuli - Stupizza - Caporetto (Kobarid) (SLO)	27,804 km	750 mm	1932
Codola - Sarno	7,777 km	Ordinario	2012
Cremona Porta Milano - Soresina Città' - Rovato Borgo	65,020 km	Ordinario	1955-1956
Crocetta (FAS) - Ortona Marina	38,316 km	Ordinario	1982
Crotone Città - Crotone Scalo - Petilia Policastro	40,667 km	950 mm	1972
Cuneo Gesso - Borgo S. Dalmazzo	12,050 km	Ordinario	1960
Decima - S. Giovanni in Persiceto	8,175 km	Ordinario	1944
Dermulo (FEAA) - Mendola	23,549 km	1.000 mm	1934
Desenzano del Garda Sirmione - Desenzano Porto	3,568 km	Ordinario	1969
Dittaino - Caltagirone (vecchia)	71,15 km	950 mm	1965-1971
Dittaino - Leonforte	14,71 km	950 mm	1959
Dobbiaco (SFD) - Calalzo FS (SFD)	64,913 km	950 mm	1962-1964
Dossobuono - Isola della Scala	17,028 km	Ordinario	1986
Ellera Corciano - Tavernelle Val Nestore	21,156 km	Ordinario	1960
Fano - Fermignano - Urbino	48,750 km	Ordinario	1987
Fermignano - Fabriano	73,773 km	Ordinario	1944-2013
Ferrara - Copparo	18,958 km	Ordinario	1956
Filaga - Palazzo Adriano	13,748 km	950 mm	1959
Follonica (FMF) - Massa Marittima	24,360 km	Ordinario	1944
Frugarolo (FVO) - Basaluzzo	8,891 km	Ordinario	1948
Gairo - Jerzu	8,715 km	950 mm	1956
Gemona del Friuli - Pinzano - Maniago	41,897 km	Ordinario	2012
Ghirfa - Ponte Tresa	9,889 km	1100 mm	1953
Gioia Tauro (FC) - Cinquefrondi	31,737 km	950 mm	2011
Gioia Tauro (FC) - Palmi (FC) - Sinopoli S. Procopio	26,283 km	950 mm	1997-2011
Giuncarico - Ribolla	8,028 km	Ordinario	1960
Gozzano - Alzo	7,4 km	Ordinario	1924
Grandate Breccia - Malnate	17,870 km	Ordinario	1966
Grignasco - Coggiola Portula	14,503 km	Ordinario	1934
Isili - Sarcidano - Sorgono	83,1 km	950 mm	1997
L'Aquila (SIA) - Capitignano	31,138 km	Ordinario	1933-1935
Lagonegro (FCL) - Spezzano Albanese Terme (FCL)	104,746 km	950 mm	1952-1978
Lercara Bassa - Filaga - Magazzolo	67,17 km	950 mm	1959
Livorno Calambrone - Colle Salvetti	13,2 km	Ordinario	1964 (?)
Lonigo - Lonigo Città'	5,28 km	Ordinario	1965

Tabella 3-4. Linee ferroviarie chiuse al traffico regolare (continua)

Linea	Lunghezza	Scartamento	Anno di chiusura
Lucca - Pontedera Bagni di Casciana	25,264 km	Ordinario	1944
Macomer (FDS) - Bosa	48,105 km	950 mm	1981-1997
Mandas - Gairo - Arbatax	159,393 km	950 mm	1997
Mandela Sambuci - Subiaco	22,709 km	Ordinario	1933
Manfredonia - Manfredonia Citta'	0,7 km	Ordinario	1989
Margherita di Savoia Ofantino - Margherita di Savoia	4,247 km	Ordinario	1985
Margonia - Canicattì	12,46 km	950 mm	1958
Marina di Gioiosa - Mammola	14,514 km	950 mm	1968
Marina di S. Vito - Crocetta - Archi - Castel di Sangro (FAS)	102,598 km	ordinario	2003-2006
Marzi - Soveria Mannelli	31,497 km	950 mm	2010-2012
Massalombarda (SAF) - Imola (SAF) - Fontanelice	33,676 km	Ordinario	1944
Matera - Ferrandina (FCL) - Pisticci (FCL) - Montalbano Jonico	65,365 km	950 mm	1972-1974
Menaggio - Porlezza	12,241 km	850 mm	1939
Mezzocorona - Mezzolombardo	2,610 km	Ordinario	1964
Modena (SEFTA) - Cavezzo Villafranca - Mirandola (SEFTA)	33,330 km	Ordinario	1964
Modena (SEFTA) - Spilamberto - Vignola	24,915 km	Ordinario	1969-1972
Modena - Crevalcore - Decima - Porotto	59,5 km	Ordinario	1956
Montepulciano Stazione - Montepulciano Citta'	10,328 km	950 mm	1927
Monti - Luras	28,257 km	950 mm	1958
Mortara - Casale Monferrato - Asti	73,449 km	Ordinario	2010
Motta S. Anastasia - Regalbuto	52,771 km	Ordinario	1973-1983
Napoli Piazza Carlo III - Biforcazione - Capua (CFMI)	43,149 km	950 mm	1943-1976
Nasisi - Taranto Arsenale	18,288 km	Ordinario	1967-1978
Noto - Pachino	27,031 km	Ordinario	1986
Ora Val di Fiemme - Predazzo	50,496 km	1000 mm	1963
Orbetello - Porto S. Stefano	13,342 km	Ordinario	1944
Orte - Fabbrica di Roma - Capranica Sutri - Civitavecchia	85,687 km	Ordinario	1961-1994
Ostellato - Porto Garibaldi	27,993 km	1.000 mm	1944-1945
Padova Borgo Magno - Piazzola sul Brenta (FPP) - Camignano Ospitale di Brenta (FPP)	27,70 km	Ordinario	1958
Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico	9,648 km	Ordinario	1966-1999
Palermo S. Erasmo - S. Carlo - Burgio	112,29 km	950 mm	1954-1959
Palmanova - S. Giorgio di Nogaro	11,389 km	Ordinario	1997
Palo Cerveteri - Ladispoli	2,423 km	Ordinario	1938
Parco Leonardo - Fiumicino Città	5,775 km	Ordinario	2000
Pedace - S. Giovanni in Fiore	67,084 km	950 mm	1997-2011
Pescolanciano - Agnone	37,472 km	950 mm	1943
Piacenza Barriera Roma - Bettola	32,752 km	Ordinario	1967
Pinerolo - Bricherasio - Torre Pellice	16,449 km	Ordinario	2012
Pineta di Pescara - Pescara Centrale (FPP) - Penne	39,628 km	950 mm	1960-1963
Pinzano - Casarsa	28,553 km	Ordinario	1967
Piovene Rocchette - Asiago	21,190 km	950 mm	1958
Pisa (ACT) - Livorno Accademia Navale	32,645 km	Ordinario	1960
Pisa Centrale - Pisa Aeroporto	2,075 km	Ordinario	2013
Poggibonsi S. Gimignano - Colle Val D'Elsa	7,760 km	Ordinario	1987
Ponte Tresa - Luino Lago	12,233 km	1100 mm	1944-1948
Porto S. Giorgio - Amandola	56,964 km	950 mm	1955-1956
Portomaggiore - Dogato	13,148 km	Ordinario	2017
Potenza Inferiore Scalo - Laurenzana	42,501 km	950 mm	1969-1980
Pracchia (FAP) - Mammiano	16,702 km	950 mm	1956-1965
Pugliano - Stazione Inferiore Funicolare Vesuviana	7,645 km	1.000 mm	1953-1955
Reggio S. Croce - Boretto	26,067 km	Ordinario	1955
Renate Veduggio - Romano' Fornaci	3,848 km	Ordinario	1931 (1935)
Rezzato (FRV) - Vobarno Ferriera	25,992 km	Ordinario	1954-1967
Rimini - Coriano Cerasolo - S. Marino (RSM)	32,040 km	950 mm	1944
Rimini Centrale - Novafeltria	33,231 km	950 mm	1960
Rivarolo - Castellamonte	7,172 km	Ordinario	1985
Rocchetta S. Antonio Lacedonia - Avellino	118,720 km	ordinario	2010
Romagnano Sesia - Grignasco - Varallo Sesia	25,091 km	Ordinario	2014
Rovereto (RAR) - Mori Stazione - Riva del Garda	28,540 km	760 mm	1936
S. Antonio Mantovano - Peschiera (FMP)	33,907 km	Ordinario	1967
S. Carlo - S. Ninfa - Castelvetrano	73,36 km	950 mm	1959-1968
S. Cesareo - Frascati Citta'	15,173 km	950 mm	1944
S. Ellero (FSS) - Saltino	8,2 km	900 mm	1924

Tabella 3-5. Linee ferroviarie chiuse al traffico regolare

Linea	Lunghezza	Scartamento	Anno di chiusura
S. Gavino (SMM) - Sciria	18,2 km	1.000 mm (600 mm)	1958
S. Giovanni Suergiu - Iglesias (FMS)	33,135 km	950 mm	1969-1974
S. Nicola di Melfi - Spinazzola - Gravina in Puglia - Altamura - Gioia del Colle	127,076 km	Ordinario	2011-2016
S. Ninfa - Salemi	9,5 km	950 mm	1954
S. Spirito Lido - S. Spirito Stazione (FSAI) - Bitonto (FSAI)	8,200 km	Ordinario	1963
S. Stefano Magra - Sarzana	6,519 km	Ordinario	1999
S. Vito al Tagliamento - Motta di Livenza	26,795 km	Ordinario	1967
Sacile - Vittorio Sant'Andrea	17,0 km	Ordinario	1918
Saline di Volterra Pomarance - Volterra	8,345 km	Ordinario	1958
Santhià - Rovasenda Alta - Romagnano Sesia - Borgomanero - Arona	65,009 km	Ordinario	2012
Sarcidano - Villamar - Sanluri Stato - Villacidro	64,038 km	950 mm	1956
Sassari - Luras - Palau Marina	150,2 km	950 mm	1997-2015
Schio - Piovene Rocchette	10,50 km	950 mm	1949
Schio - Torbelvicino	3,77 km	950 mm	1925
Sicignano degli Alburni - Atena (FS) - Lagonegro	78,247 km	Ordinario	1987
Siliqua (FMS) - S. Giovanni Suergiu - Calasetta	79,269 km	950 mm	1968-1974
Siracusa Nuova - Bivio Giarratana - Ragusa (SAFS)	96,528 km	950 mm	1949-1956
Soverato (FCL) - Chiaravalle Centrale	22,951 km	950 mm	1969
Sparanise - Sessa Superiore - Minturno Scauri - Formia - Gaeta	59,168 km	Ordinario	1932-1966
Spilamberto - Bazzano	6,751 km	Ordinario	1944
Spinazzola - Spinazzola Citta'	1,495 km	Ordinario	1985
Spoleto F.S. - Norcia	50,988 km	950 mm	1968
Stresa Ferrovia - Mottarone	9,860 km	1000 mm	1963
Sulmona - Castel di Sangro - Carpinone	118,100 km	ordinario	2010-2011
Susa (MCR) - Bar Cenisio - St. Michel de Maurienne(MCR) (F)	77,851 km	1100 mm	1871
Susegana - Montebelluna	20,439 km	Ordinario	1966
Tarvisio Centrale - Fusine Laghi - Jesenice (SLO)	38,480 km	Ordinario	1946-1966
Telese Cerreto - Telese Bagni	1,571 km	Ordinario	1960
Termoli - Campobasso	87,206 km	Ordinario	2016
Thiene - Piovene Rocchette - Arsiero	18,435 km	Ordinario	1964
Tirso - Chilivani	78,573 km	950 mm	1969
Treviso Centrale - Camposampiero - Piazzola Campo S. Martino - Grisignano di Zocco - Legnago - Ostiglia (vecchia)	116,003 km	Ordinario	1944-1967
Trieste Barcola - Trieste Campo Marzio	5,0 km	Ordinario	1981
Trieste Campomarzio (vecchia) - Muggia - Parenzo (HR)	122,990 km	760 mm	1935
Trieste Campomarzio (vecchia) - Poggioreale del Carso - Kreplje (SLO)	22,1 km	Ordinario	1947
Trieste Campomarzio (vecchia) - S. Elia - Hrpelje Kozina (SLO)	19,608 km	Ordinario	1959
Valle Aurelia - Vigna Clara	7,475 km	ordinario	1990
Velletri - Colferro Segni Paliano	23,333 km	Ordinario	1957-1963
Velletri - Sezze Romano - Sonnino - Priverno Fossanova - Terracina	80,803 km	Ordinario	1957-2012
Verbania Intra - Premeno	13,341 km	1000 mm	1959
Vercelli - Casale Popolo	19,224 km	Ordinario	2013
Verona Porta S. Giorgio - Domegliara (SAER) - Affi - Caprino Veronese	34,109 km	Ordinario	1957-1959
Vibo Valentia - Mileto	27,881 km	950 mm	1951-1966
Vico nel Lazio - Guarcino	3,428 km	950 mm	1936
Villa Santina - Comeglians	13,893 km	750 mm	1935
Villamar - Ales	26,241 km	950 mm	1956
Voghera (FAA) - Varzi	32,367 km	Ordinario	1966

Per ogni linea in elenco, sul sito è riportata una scheda (visibile cliccando su ciascun record della tabella) che ne descrive le caratteristiche tecniche, lo stato attuale in cui versa, le caratteristiche geografiche dell'area che attraversa. E'

inoltre associata una mappa dallo sfondo intercambiabile (carta topografica, immagine aerea, mappa stradale) che ne illustra l'ubicazione sul territorio.

E' indubbio che si tratti di un grandissimo patrimonio nazionale, forse poco conosciuto nei suoi insieme ma, per alcune tratte specifiche, specialmente per quelle di recente chiusura, ancora vivo nella memoria di molti, patrimonio che «tutti auspichiamo di poter vedere nuovamente valorizzato, a vantaggio della mobilità interna e del turismo per un più ampio godimento di bellezze paesaggistiche uniche al mondo che il prezioso scrigno italiano ancora custodisce»⁴⁵.

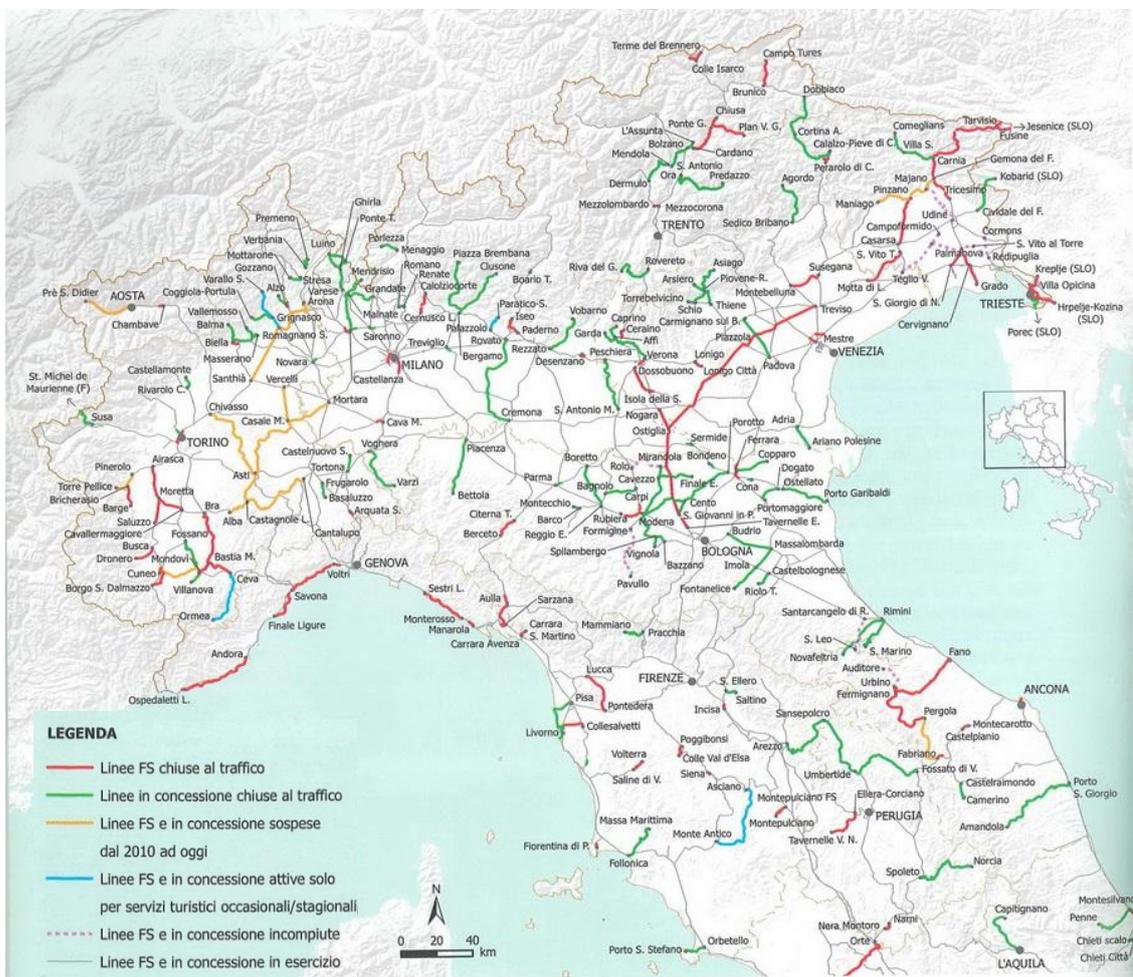


Figura 3-1. Carta delle linee ferroviarie in disuso – area centro-nord (Fonte: A. Marcarini, R. Rovelli, 2018).

⁴⁵ A. Marcarini, R. Rovelli, *op. cit.*, p. 7.



Figura 3-2. Carta delle linee ferroviarie in disuso – area centro-sud (Fonte: A. Marcarini, R. Rovelli, 2018).

3.2 *Storia, declino e desiderio di rinascita*

Come anticipato nell'Introduzione, la dismissione di tracciati ferroviari è un fenomeno che interessa la maggior parte dei Paesi industrializzati. Negli Stati Uniti ha assunto dimensioni imponenti, direttamente proporzionali all'estensione della rete ferroviaria del Paese. Qui le ragioni sono state non solo la progressiva diffusione dell'automobile quale mezzo di trasporto, causa comune a tutte le Nazioni interessate dalla crescente dismissione di linee ferroviarie a partire dagli anni '30 del secolo scorso, ma anche la crisi della Grande Depressione del 1929 che, a seguito della necessaria razionalizzazione della rete ferroviaria, ha prodotto lo smantellamento di oltre 25.000 chilometri di binari nel solo decennio successivo. In tale contesto, agli inizi degli anni '60 del secolo scorso si è sviluppata proprio negli Stati Uniti l'idea di convertire a itinerari di *mobilità lenta*, ciclabile, pedonale, comunque non motorizzata, i corridoi ferroviari dismessi. Il primo risultato concreto è stata la creazione, nel 1965 in Wisconsin, di un percorso di cinquanta chilometri lungo un tracciato ferroviario ottocentesco, suggestivo dal punto di vista paesaggistico, oltre che per il valore delle opere infrastrutturali.

In Italia, l'invenzione della ferrovia è stata riconosciuta fin da subito non solo come manifestazione di un mezzo di trasporto innovativo e di sviluppo delle comunicazioni tra i popoli ma, soprattutto come una grande occasione di sviluppo economico. Il grado di modernità di un paese all'epoca era conseguenza diretta dello sviluppo che la rete ferroviaria aveva nel suo territorio; maggiori erano i collegamenti e i chilometri di rotaia, maggiori erano le possibilità di crescita economica e produttiva della nazione.

Ciò ha condotto il nostro Paese, dalla seconda metà dell'Ottocento, alla realizzazione di numerose linee ferroviarie, spesso sulla spinta di pressanti richieste degli amministratori locali che avevano come unico obiettivo quello di

inserire il proprio comune nel sistema ferroviario tramite collegamento alla rete principale con linee secondarie. Tali linee hanno avuto vita facile finché l'unica concorrenza era costituita dalle diligence. Con l'introduzione dei primi autobus e con la successiva diffusione dell'automobile, a partire dagli anni '30 del Novecento l'espansione della rete ferroviaria si è arrestata, molte linee hanno cominciato a perdere utenza, con treni sempre più vuoti e deficit sempre più pesanti per le società esercenti e, progressivamente, si è arrivati alla chiusura di un numero sempre maggiore di tratte.

Quando fu costruita la maggior parte dei tracciati oggi in disuso, la tecnica e le tecnologie ad altissimo livello di qualità utilizzate dagli ingegneri si posero accanto a un sapiente sfruttamento di tutte le opportunità offerte dai luoghi e alle loro caratteristiche, scendendo a un compromesso sostenibile con il territorio.

Che il livello di intervento sia stato senza dubbio elevato lo testimonia la lunga durata dei manufatti: il lavoro eseguito *a regola d'arte* ha permesso, infatti, a moltissime strutture di resistere fino ai nostri giorni, malgrado l'abbandono e l'incuria di tutti questi anni.

Questo fattore di persistenza, quasi tenacia nel voler *sopravvivere* nel tempo alla trascuratezza, fornisce le premesse per conferire nuovamente un significato a tali manufatti e per favorirne il recupero. Nel capitolo 4 si illustreranno i possibili interventi attuabili e attuati per far rivivere la ferrovia quale valore comune che torna alle persone sotto forme:

- diverse, quali possono essere le ferrovie turistiche, sistema di percorsi che attraversano paesaggi di rara bellezza e che rendono il viaggio stesso elemento chiave per la scoperta del territorio;
- nuove, quali possono essere le greenways, sistema di percorsi dedicati alla circolazione non motorizzata, che non vede fisicamente passare i treni, ma

che sfrutta l'ingegno e le tecnologie che sono state necessarie un tempo per realizzare le sue sedi.

Al fine di valutare le reali possibilità di *rinascita* delle ferrovie dismesse, nei successivi paragrafi sarà richiamata la legislazione vigente in Italia inerente le due tipologie di mobilità sostenibile, ferrovie turistiche e mobilità ciclabile, che possono costituire la *nuova forma di vita* di questi tracciati.

3.3 Legislazione in materia di ferrovie turistiche

Il 9 agosto 2017 è stata approvata dal Senato della Repubblica Italiana la legge n. 128, detta anche legge Iacono dal nome dell'Onorevole che l'aveva presentata nel 2013, *Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico*, divenuta legge dello Stato il 7 settembre 2017 a seguito della pubblicazione in Gazzetta Ufficiale n. 196.

Prima della legge 128/2017 non esisteva nella normativa italiana il concetto di *ferrovia turistica*. In sintesi, la nuova norma stabilisce i presupposti per la tutela, il recupero e la valorizzazione dell'ingente patrimonio infrastrutturale ferroviario non più utilizzato per l'esercizio ordinario, da destinare a ferrovia turistica.

Come cita l'articolo 1, infatti, la legge 128/2017 ha come finalità:

la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli⁴⁶.

⁴⁶ Si tratta di un carrello a pedali che può circolare sui binari. Promosso in Italia dalla Federazione Italiana Ferrovie Turistiche Museali, realizzato dalla storica Officina ferroviaria di Savigliano, riprende le caratteristiche del *velorail*, in circolazione in Francia da molti anni, già sperimentato da più di 4 milioni di utenti per affrontare percorsi panoramici pedalando in allegria lungo i binari delle ferrovie dismesse. Viene considerato dalle associazioni impegnate nell'ambito della riconversione delle linee chiuse al traffico quale validissimo strumento per salvaguardare una

L'articolo 2 della norma affida l'individuazione e la classificazione di tratte ferroviarie ad uso turistico all'emanazione del relativo decreto ministeriale e nello stesso tempo, in deroga, individua un primo elenco, suscettibile di integrazioni e/o modifiche, di 18 linee identificate come tratte ferroviarie ad uso turistico. Individua, inoltre, la condizione fondamentale affinché una linea possa essere inserita in elenco, vale a dire il fatto che sia garantita la copertura finanziaria degli interventi di ripristino e di esercizio in condizioni di sicurezza.

Come meglio specificato nell'articolo 4 comma 2, tali interventi:

sono realizzabili se finanziati nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza.

Ai commi 5 e 6 del medesimo articolo vi è un esplicito richiamo al rispetto del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio (D.Lgs 42/2004) per ciò che riguarda l'utilizzo e la valorizzazione dell'insieme dei manufatti, degli immobili e delle opere connesse alla linea (stazioni, opere d'arte e relative pertinenze, tracciati), che implica la verifica dell'interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico degli stessi, ai sensi dell'articolo 12 comma 2 del Codice⁴⁷.

Nei successivi articoli di legge si affrontano, tra l'altro: le questioni inerenti le caratteristiche dei rotabili che possono circolare su tali linee; gli aspetti che riguardano la gestione delle ferrovie turistiche, una volta istituite, distinguendo la parte infrastrutturale di manutenzione a carico del gestore o concessionario dalla parte dei servizi di trasporto, a carico dei soggetti che si candidano a gestirli.

ferrovia abbandonata, in attesa che si prendano decisioni in merito alla sua nuova destinazione, senza contare che all'estero vi sono ferrovie turistiche *mantenute in vita* dalla sola circolazione del servizio di ferrociclo. Essendo un mezzo destinato al pubblico, per la sua messa in circolazione è necessario che siano emanate le relative norme di sicurezza, per la tutela e l'incolumità di chi lo utilizza.

⁴⁷ Si auspica in questo modo che non si verifichino più, come in passato, casi di demolizione di fabbricati ferroviari storici che possedevano tutte le caratteristiche richieste dal Codice dei Beni Culturali per essere salvaguardati.

La restante parte della norma è dedicata alle caratteristiche vere e proprie di circolazione e relative condizioni di sicurezza, al riconoscimento dell'importanza del lavoro svolto dalle associazioni di volontariato (la cui attività sarà illustrata nel capitolo 4) attivamente impegnate da anni nel settore e alla possibilità, per i gestori dei servizi e delle attività commerciali connesse alle ferrovie turistiche, di avvalersi dell'apporto di tali organizzazioni attraverso la stipula di accordi o convenzioni.

Infine, la norma evidenzia, per i gestori dei servizi inerenti i viaggi in treno turistico, la necessità di assicurare l'integrazione tra le relative iniziative e le attività di valorizzazione del territorio svolte dagli Enti locali interessati.

La legge 128 è considerata dagli addetti ai lavori un vero e proprio punto di svolta per un comparto, quello delle ferrovie turistiche, dal successo costantemente in crescita (si vedano i dati sul turismo ferroviario riportati nel capitolo 2), dalle ricadute positive, in termini di potenzialità di sviluppo, anche dal punto di vista dell'indotto per i territori attraversati, ma che, come già ricordato, non era mai stato definito a livello legislativo.

Come osserva Sgarbi di FIFTM, federazione che, insieme ad AMODO (Alleanza per la Mobilità Dolce), che riunisce molte delle associazioni attive nell'ambito della mobilità sostenibile, ha giocato un ruolo di rilevante importanza nell'elaborazione del testo, l'iter di redazione del provvedimento sulle ferrovie turistiche è stato molto lento e sofferto. E' stata Fondazione FS⁴⁸ il soggetto che ha dato la svolta decisiva per il coinvolgimento dei Ministeri e la conseguente accelerazione per arrivare alla formulazione definitiva della legge 128. Senza dubbio la norma costituisce uno strumento fondamentale per il recupero e la valorizzazione di centinaia di chilometri di ferrovie abbandonate per

⁴⁸ Nata nel 2013 nell'ambito del Gruppo Ferrovie dello Stato italiano, ha il compito di preservare e valorizzare il patrimonio di storia e tecnica ferroviaria, attraverso la conservazione di testi, documenti, audiovisivi e la gestione di un Museo.

sottoutilizzo e che potranno rivivere una nuova vita a servizio delle attività turistiche delle aree attraversate.

Come riportato nel paragrafo seguente, l'attesa per i relativi decreti attuativi fa sì che si passi da punto di svolta a punto di partenza che richiede ancora impegno e lavoro per il concreto raggiungimento degli obiettivi.

3.3.1 Lo stato di attuazione della legge 128/2017

Nel febbraio 2018 a Roma, presso la sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) si è tenuto un seminario di confronto in merito allo stato di attuazione della legge Iacono. All'incontro promosso da AMODO hanno partecipato, tra gli altri, esponenti del Ministero, di FS, di RFI. L'obiettivo è stato quello di far emergere e cercare di affrontare le problematiche che rallentano l'attuazione della legge, al fine di dare impulso mettendo in atto, ciascuno per quanto di sua competenza, azioni concrete per lo sviluppo delle ferrovie turistiche.

Come ha evidenziato nel suo intervento Enrico Puja, dirigente del MIT, il nuovo settore delle ferrovie turistiche richiede impegno, anche dal punto di vista dell'impiego del personale dedicato che, comunque, è già stato individuato. Le risorse, però, non risultano sufficienti. E' pertanto indispensabile che vi siano soggetti attivi, a livello locale, nelle singole realtà territoriali, in grado di individuare e superare le criticità dell'avvio delle procedure per l'istituzione delle ferrovie turistiche, ricorrendo al MIT solo per la risoluzione di criticità generali.

Con riferimento alla comunicazione inviata il 1 dicembre 2017 dalla Direzione Generale del MIT a tutte le Regioni, nella quale si chiedevano informazioni inerenti sia le eventuali linee da classificare ad uso turistico, con le relative coperture finanziarie, sia le linee da escludere dall'elenco delle 18 linee riportato

nella legge 128/2017, il MIT evidenzia il fatto che ci sia stato un solo riscontro, quello della Regione Calabria.

Sullo stesso argomento si esprime anche Carlo Poledrini, Direttore Centrale di ARST, società dei trasporti della Regione Sardegna. Egli afferma che il pronunciamento delle Regioni, che avrebbero dovuto comunicare al MIT quali linee dismesse di loro competenza intendano destinare a uso turistico, non è arrivato perché una tale notifica comporta contestualmente l'impegno di prendere in carico quanto si comunica, con i conseguenti oneri economici, ai quali evidentemente le Regioni non sono in grado di far fronte. La Sardegna ne è un esempio: sono più di 400 i chilometri di ferrovia interessati dal servizio turistico e questo, conclude Poledrini, implica costi altissimi.

Altro ostacolo, emerso durante il seminario, che deve affrontare chi si dedica alla realizzazione di una ferrovia turistica è quello inerente i relativi *livelli di sicurezza*. L'articolo 6 della legge 128/2017, al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle tratte, ha demandato all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) la determinazione dei livelli che devono essere garantiti. Nel suo intervento, il direttore dell'Agenzia Amedeo Gargiulo, nel ricordare che ANSF ha ottemperato nei tempi previsti a quanto richiesto dalla legge⁴⁹, ha dato piena disponibilità e collaborazione a far fronte alle reazioni preoccupate dei gestori delle tratte da destinare a ferrovie turistiche; tali reazioni sono dovute agli *stringenti* livelli di sicurezza stabiliti da ANSF, simili a quelli adottati per la quotidiana circolazione dei treni commerciali e, soprattutto, estremamente onerosi da perseguire. A tal proposito viene ricordato il caso del *Trenino verde*, linea turistica sarda di gran successo che, non essendo in grado di far fronte alla spesa per ottemperare al regolamento ANSF avrebbe rischiato la chiusura, se non fosse stata accolta l'istanza di valutare le misure di sicurezza normalmente

⁴⁹ ANSF., *Livelli di sicurezza delle ferrovie turistiche e relative misure compensative o mitigative del rischio (articolo 6, comma 2, legge 128/2017)*, Roma, registro ufficiale U 0014104 – 22/12/2017.

adottate, altrettanto efficaci, presentate dalla Regione Sardegna in alternativa a quelle emanate dall'Agenzia.

ANSF si è dichiarata disponibile a determinare i requisiti di sicurezza specifici per ciascuna linea, sia affrontando caso per caso in base alle condizioni della tratta, non essendo possibile adottare un regolamento unico valido per tutte le tratte turistiche, sia accogliendo in maniera costruttiva le critiche mosse alle misure di sicurezza adottate, certamente efficaci per le tratte commerciali, ma sicuramente eccessive per linee su cui transitano al massimo 2 treni al giorno, spesso solo nei fine settimana, per giunta a ridotta velocità di marcia.

Infine, i presenti concordano sulla necessità di istituire, con tutti i soggetti coinvolti, un tavolo tecnico al MIT per l'attuazione della legge ma sulla data di convocazione in quell'occasione non sono state fatte proposte, né ad oggi risulta che tale incontro ci sia stato.

3.3.2 Azioni necessarie e concrete per le ferrovie turistiche

Nel seminario del febbraio 2018 citato nel paragrafo precedente, AMODO, in stretta collaborazione con FIFTM ha presentato un riepilogo in dieci punti programmatici delle azioni necessarie per attuare la legge 128/2017, che prevede diversi provvedimenti da emanarsi con Decreto del MIT, di concerto con il Ministero dei Beni Culturali e con quello dell'Economia (alcuni previa intesa con le Regioni). L'attuazione della norma richiede la massima collaborazione ed impulso dei soggetti abilitati dalla legge e dalle proprie competenze ordinarie, come ANSF, RFI, Regioni, affinché gli obiettivi dichiarati si traducano in linee e treni turistici.

Le azioni in programma sono:

- 1) *Adottare i Decreti attuativi MIT previsti dalla Legge 128/2017 per le linee turistiche.*

A un anno e mezzo di distanza dall'emanazione della legge, anche a causa prima della campagna elettorale, poi del cambio di governo nazionale, è stato emesso un solo Decreto⁵⁰, quello finalizzato a stabilire l'idoneità alla circolazione dei rotabili storici

- 2) *Inserire le linee turistiche nel Contratto di programma di RFI e degli investimenti delle Regioni. E' necessario provvedere a questo inserimento nel Contratto di Programma degli investimenti di FS e delle Regioni, con un piano a carattere pluriennale con orizzonte decennale. Le linee turistiche (art. 4 comma 1), ai fini della manutenzione e dell'esercizio, devono essere classificate con apposita "categoria turistica" e dovranno essere i soggetti proprietari ed i concessionari preposti al mantenimento in esercizio ed alla manutenzione.*

- 3) *Valutare se vi sono altre linee ferroviarie locali che meritano di essere inserite nell'elenco delle ferrovie turistiche. La liste delle ferrovie turistiche può essere rivista e integrata.*

- 4) *Fondamentale risolvere le regole d'esercizio per le ferrovie turistiche.*

E' essenziale che il dialogo in corso con ANSF per la circolare molto restrittiva emanata a dicembre 2017 produca risultati concreti per promuovere lo sviluppo delle ferrovie turistiche.

- 5) *Individuazione delle risorse stabili per il finanziamento dei treni turistici all'interno dei Contratti di Servizio delle Regioni.*

Esiste il problema di come finanziare in modo stabile il servizio di treni turistici, per una reale crescita di offerta e di utenti. FIFTM e AMODO propongono di destinare una quota fissa (tipo 2%) dei contratti di servizio da parte dei gestori per questi treni turistici.

- 6) *Promuovere i treni turistici anche sulle linee ordinarie.*

Questi treni turistici devono essere inseriti anch'essi nei Contratti di Servizio di cui al precedente punto 5) e devono far parte della programmazione turistica in modo che l'utente possa agevolmente trovare e scegliere l'offerta di treni turistici sul proprio territorio.

⁵⁰ Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti n. 191 del 12 aprile 2018. Attuazione delle disposizioni di cui all'articolo 3, comma 3 della legge n. 128 del 9 agosto 2017. Disciplina dell'iscrizione dei rotabili storici e turistici nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale.

7) *Il Ferrociclo.*

Pedalare sui binari: una sperimentazione da fare, la circolazione dei ferrocicli può essere consentita sulle linee ferroviarie dismesse o sospese con modalità definite dal proprietario o gestore dell'infrastruttura.

8) *I soggetti da individuare per la gestione dei servizi turistici e commerciali legati alle ferrovie turistiche*

Una linea ferroviaria turistica deve rientrare in un progetto di valorizzazione turistica, culturale, naturalistica delle realtà territoriali (Regioni, Province, Comuni) per una rivalutazione che abbia le necessarie potenzialità economiche ed occupazionali. Il tema è come individuare il soggetto (ma potrebbe essere anche un raggruppamento) che crei e gestisca un progetto turistico legato a una ferrovia storica.

9) *Proposta di costituzione di un tavolo tecnico al MIT con tutti i soggetti coinvolti per l'attuazione della Legge.*

Il tavolo dovrebbe essere composto da soggetti rappresentativi (ad esempio MIT, MIBACT, ANSF, Regioni, Imprese ferroviarie, Gestori di infrastruttura, Fondazione FS, ASSTRA, FIFTM, AMODO) che perseguono le finalità indicate nella legge 128/2017, con funzioni d'indirizzo e di controllo sullo stato di attuazione della legge stessa.

10) *Creazione di un comitato tecnico scientifico, promosso dal MIT, a cui spetta il compito di tradurre gli indirizzi in proposte progettuali di valorizzazione e utilizzo delle linee ferroviarie, a scopo turistico culturale da sottoporre all'esame dei soggetti competenti.*

3.4 *Legislazione in materia di mobilità ciclabile*

Il 15 febbraio 2018 è entrata in vigore la legge n. 2/2018 " *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*".

Come recita l'articolo 1, obiettivo principale della norma è quello di:

promuovere l'uso della bicicletta come mezzo di trasporto sia per le esigenze quotidiane sia per le attività turistiche e ricreative, al fine di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale e ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo,

valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attività turistica.

Tutto ciò va messo in atto, oltre che in coerenza con la pianificazione vigente, secondo quanto previsto dalla legge 9 agosto 2017 n. 128 in materia di ferrovie turistiche (articolo 1, comma 1).

La legge 2/2018 all'articolo 2 promuove, quale parte integrante del Piano dei trasporti e della logistica, la redazione del Piano generale di mobilità ciclistica. Tale Piano individua le ciclovie di interesse nazionale che costituiscono la Rete ciclabile *Bicitalia* sulla base di dieci criteri tra cui:

- d) integrazione con altre reti di percorrenza turistica di interesse nazionale e locale, con particolare attenzione alla rete dei cammini e sentieri, alle ippovie, alle ferrovie turistiche e ai percorsi fluviali, lacustri e costieri;
- e) sviluppo di piste ciclabili e vie verdi ciclabili o greenway;
- g) recupero a fini ciclabili, per destinazione a uso pubblico, di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali; tratturi; viabilità dismessa o declassata; sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario (...)

3.4.1 L'attività regionale nella direzione del recupero delle linee ferroviarie dismesse

L'articolo 5 della legge 2/2018 prevede che le Regioni predispongano ed approvino, in coerenza con il *Piano nazionale dei trasporti e della logistica* e con il *Piano nazionale della mobilità ciclistica*, il *Piano regionale della mobilità ciclistica*. Prima di questa norma, alcune Regioni erano già attive in materia di mobilità ciclabile, nella direzione del recupero di tracciati esistenti fra i quali anche quelli ferroviari non più utilizzati, da destinare a ciclovie.

A titolo di esempio si illustra l'operato di due di esse, la Lombardia e l'Emilia Romagna.

La Regione Lombardia, nel rispetto della legge regionale n. 7 del 30 aprile 2009, si era già dotata di Piano regionale della mobilità ciclabile, entrato in vigore nell'aprile 2014 e attualmente vigente⁵¹, seppur in fase di revisione.

Come riportato nel relativo *Documento di Piano*, il quadro generale dei tracciati ciclabili è caratterizzato da 17 percorsi ciclabili di interesse regionale (PCIR), che sono stati definiti grazie all'individuazione di una rete costituita da percorsi cicloturistici che interessano varie tipologie di infrastrutture viarie, fra le quali:

- i tracciati delle linee ferroviarie dismesse⁵².

In particolare, il percorso n. 2 denominato "Pedemontana Alpina" utilizza il tracciato ferroviario dismesso Malnate – Grandate mentre il percorso 16 "Valle dell'Olona" corre in parte sul tracciato della vecchia ferrovia della Valmorea.

Come riportato nel Documento, infatti,

La realizzazione della rete ciclabile non implica costruire esclusivamente ex-novo piste ciclabili o corsie riservate, ma creare un sistema che si sviluppa considerando, innanzitutto, le opportunità ed il miglior impiego delle strutture viarie esistenti, il riuso delle strutture inutilizzate (es. tratti stradali o ferroviari dismessi) Pertanto, in fase di pianificazione o progettazione, al fine di ridurre il consumo di suolo, di ottimizzare le risorse pubbliche e di valorizzare gli elementi territoriali di pregio esistenti, la scelta dei tracciati - in relazione all'analisi del contesto in cui si opera - dovrà ricadere prioritariamente sul recupero/utilizzo di:

1. linee ferroviarie dismesse o in disuso (...) ⁵³.

Nella tabella seguente, estratta dal database⁵⁴ citato nel paragrafo 3.1, sono evidenziate le due linee ferroviarie dismesse, destinate a PCIR dal Piano regionale della mobilità ciclabile.

⁵¹ <http://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/HP/DettaglioRedazionale/istituzione/direzion-i-general/direzione-generale-infrastrutture-trasporti-e-mobilita-sostenibile/piano-regionale-mobilita-ciclistica> (ultima consultazione: 5 febbraio 2019).

⁵² Regione Lombardia, *Piano regionale della mobilità ciclistica -Documento di Piano*, aprile 2014, p. 35.

⁵³ Ivi, p. 21.

⁵⁴ <https://www.ferrovieabbandonate.it/> (ultima consultazione 5 febbraio 2019).

Tabella 3-6. Estratto del database delle linee ferroviarie chiuse al traffico regolare

Linea	Lunghezza	Anno di chiusura	Tipologia di linea
Bergamo (FVB) - Piazza Brembana	40,663 km	1966	linea chiusa al traffico
Bergamo (FVS) - Ponte Nossa - Clusone	32,989 km	1967	linea chiusa al traffico
Castegnato - Passirano Superiore - Iseo (vecchia)	15,01 km	1920-1939	linea chiusa al traffico
Castellanza (vecchia) - Valmorea - Mendrisio (CH)	36,342 km	1928-1977	linea chiusa al traffico
Cava Carbonara - Cava Manara	4,110 km	1916	linea chiusa al traffico
Cernusco Merate - Olgiate Calco Brivio - Airuno - Calolziocorte Olginate	13,539 km	2000-2008	variante di tracciato
Cremona Porta Milano - Soresina Citta' - Rovato Borgo	65,020 km	1955-1956	linea chiusa al traffico
Desenzano del Garda Sirmione - Desenzano Porto	3,568 km	1969	linea chiusa al traffico
Ghiria - Ponte Tresa	9,889 km	1953	linea chiusa al traffico
Grandate Breccia - Malnate	17,870 km	1966	linea chiusa al traffico
Luino Lago - Ghiria - Bettole di Varese	24,946 km	1953-1955	linea chiusa al traffico
Menaggio - Porlezza	12,241 km	1939	linea chiusa al traffico
Milano Rogoredo - Locate Triulzi	8,466 km	2007	variante di tracciato
Nogara - Ostiglia (vecchia) - Poggio Rusco - Mirandola - S. Felice sul Panaro - Crevalcore - S. Giovanni in Persiceto (vecchia) - Tavernelle Emilia	71,105 km	2005-2008	variante di tracciato
Palazzolo sull'Oglio - Paratico Sarnico	9,648 km	1966-1999	linea chiusa al traffico
Ponte Tresa - Luino Lago	12,233 km	1944-1948	linea chiusa al traffico
Renate Veduggio - Romano' Fornaci	3,848 km	1931 (1935)	linea chiusa al traffico
Rescaldina (vecchia) - Castellanza	5,475 km	2010	variante di tracciato
Rezzato (FRV) - Vobarno Ferriera	25,992 km	1954-1967	linea chiusa al traffico
S. Antonio Mantovano - Peschiera (FMP)	33,907 km	1967	linea chiusa al traffico
Saronno - Ceriano Laghetto	4,075 km	2009	variante di tracciato
Treviso Centrale - Camposampiero - Piazzola Campo S. Martino - Grisignano di Zocco - Legnago - Ostiglia (vecchia)	116,003 km	1944-1967	linea chiusa al traffico
Voghera (FAA) - Varzi	32,367 km	1966	linea chiusa al traffico

Come illustrato nel paragrafo 3.1, cliccando sul record di ciascuna ferrovia si apre la relativa scheda descrittiva, corredata di mappa del tracciato dismesso. Con riferimento ai percorsi ciclabili n. 2 e n. 16 previsti nel Piano Regionale della mobilità ciclabile, si riportano gli estratti delle relative tavole di piano, ciascuna preceduta dalla rispettiva scheda dedicata all'ex tracciato ferroviario.

Ferrovia Grandate Breccia - Malnate

Scheda

Dati principali

Lunghezza: 17,870 km

Apertura: 1885

Chiusura: 1966

Ultimo gestore: Ferrovie Nord Milano

Elettrificazione: 3000 V CC

Scartamento: Ordinario

Stazioni e fermate: Grandate-Breccia, Villaguardia, Lurate-Caccivio, Casello Otto, Olgiate Comasco, Solbiate-Albiolo, Binago-S. Salvatore, Malnate

Stato attuale

Il binario e la palificazione sono stati asportati ma la sede ferroviaria rimane evidente per quasi l'intera estesa, anche se spesso sommersa dalla vegetazione spontanea. Solo a Lurate Caccivio è stata cancellata in più punti dall'urbanizzazione. Quasi tutti i fabbricati delle ex-stazioni e degli ex-caselli sono in buone condizioni ed abitati; solo 3 caselli sono stati demoliti.

Mappa

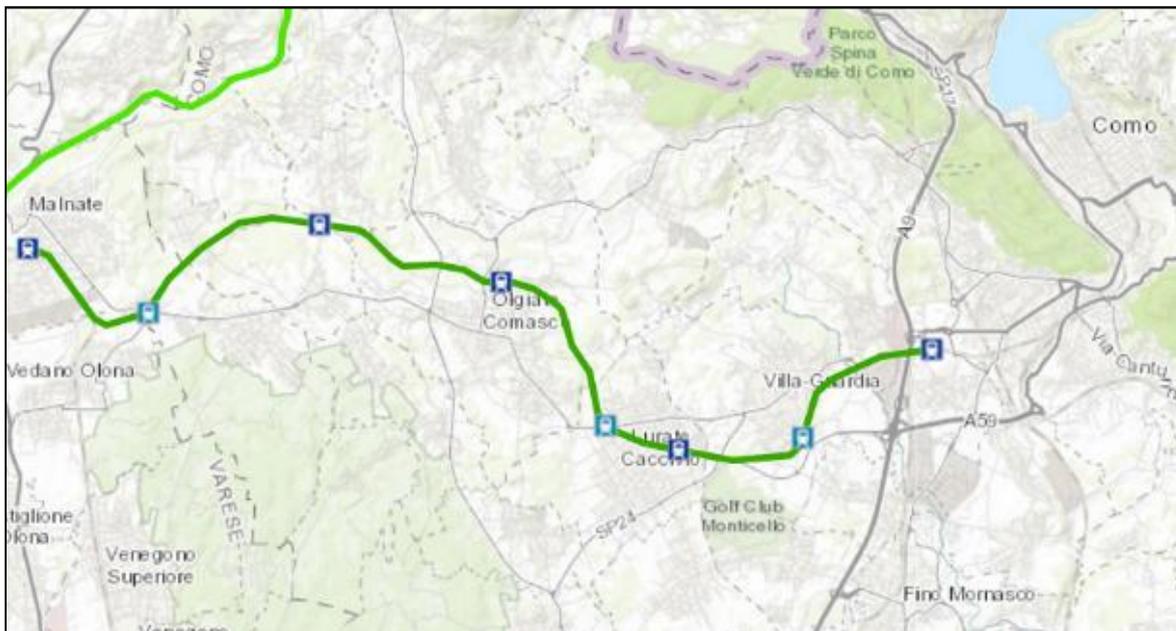


Figura 3-3. Scheda e mappa della linea ferroviaria Grandate Breccia – Malnate chiusa all'esercizio (Fonte: sito <https://www.ferrovieabbandonate.it/>)

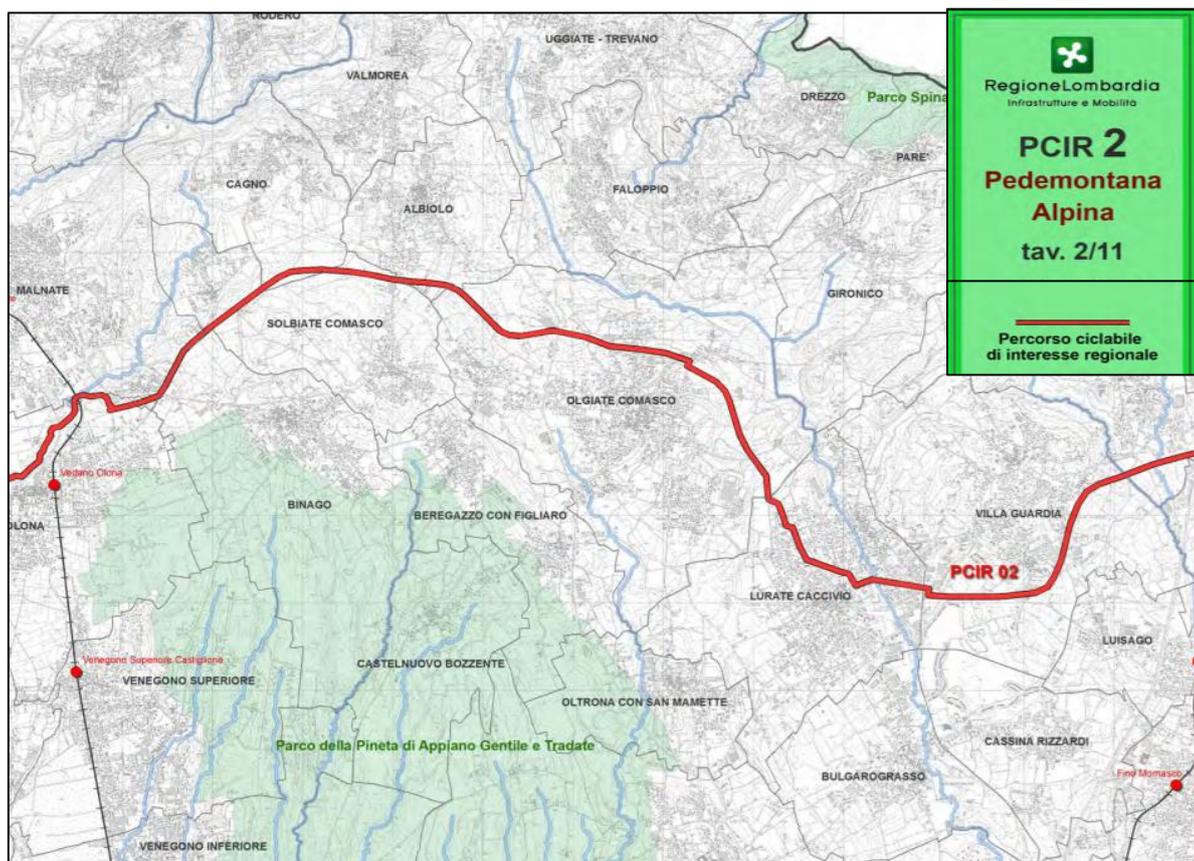


Figura 3-4. Estratto della tavola PCIR 2 (Fonte: Piano regionale della mobilità ciclabile - Lombardia).

Ferrovia Castellanza (vecchia) - Valmorea - Mendrisio (CH)

Scheda

Dati principali

Lunghezza: 36,342 km

Apertura: 1904-1926

Chiusura: 1928-1977

Ultimo gestore: Ferrovie Nord Milano

Elettrificazione: no

Scartamento: Ordinario

Stazioni e fermate: Castellanza, Marnate-Olgiate Olona, Prospiano, Gorla Minore, Solbiate Olona, Gorla Maggiore, Fermata Candiani, Fagnano Olona, Cairate-Bergoro, Cairate-Lonate Ceppino, Gornate Olona-Torba, Castiglione Olona, Lozza-Ponte di Vedano, Bizzozero-Gurone, Malnate Olona, Cantello, Valmorea, Stabio (CH), Ligornetto-Genestrerio (CH), Mendrisio (CH)

Altre informazioni

Linea caratterizzata da un susseguirsi di aperture e chiusure. Il primo tratto, da Castellanza a Cairate-Lonate Ceppino fu attivato nel 1904, nel 1916 la linea fu prolungata fino a Valmorea e nel 1928 fu collegata con Mendrisio, assumendo carattere internazionale.

Dopo soli 2 anni, tuttavia, il tratto Cairate-Lonate Ceppino - Mendrisio fu chiuso al servizio viaggiatori; rimase attivo il servizio merci fino a Valmorea, limitato successivamente a Castiglione Olona. Nel 1943-44, durante la seconda guerra mondiale, le officine di riparazione delle Ferrovie Nord furono trasferite da Saronno a Valmorea e la linea fu riattivata come raccordo ad uso interno. Terminata la guerra la linea fu nuovamente abbandonata e nel 1952 fu chiuso al servizio viaggiatori anche il rimanente tronco Castellanza - Cairate-Lonate Ceppino, dove sopravvisse fino al 1977 solo il traffico merci.

A partire dal 1995, in fasi successive, il tratto Malnate Olona - Mendrisio è stato ripristinato per la circolazione di treni turistici amatoriali gestiti da due società di appassionati, una italiana e una svizzera.

Il tratto in territorio italiano, da Castellanza al confine di stato (posto poco dopo la stazione di Valmorea), presenta un'estensione di 31,194 km.

Stato attuale

Da Castellanza a Cairate-Lonate Ceppino (~11 km) la sede ferroviaria è totalmente armata e i fabbricati di servizio, quasi tutti esistenti, sono in varie condizioni di conservazione. Da Cairate-Lonate Ceppino a Malnate Olona (~13 km) la massicciata è evidente ed a tratti affiorano le rotaie. Alcuni dei fabbricati viaggiatori sono stati abbattuti; altri versano in condizioni di abbandono. Da Malnate Olona a Mendrisio la linea è stata ripristinata per la circolazione di treni turistici ad opera di due società private di appassionati italiane e svizzere. In questo tratto anche i fabbricati di servizio sono stati ristrutturati.

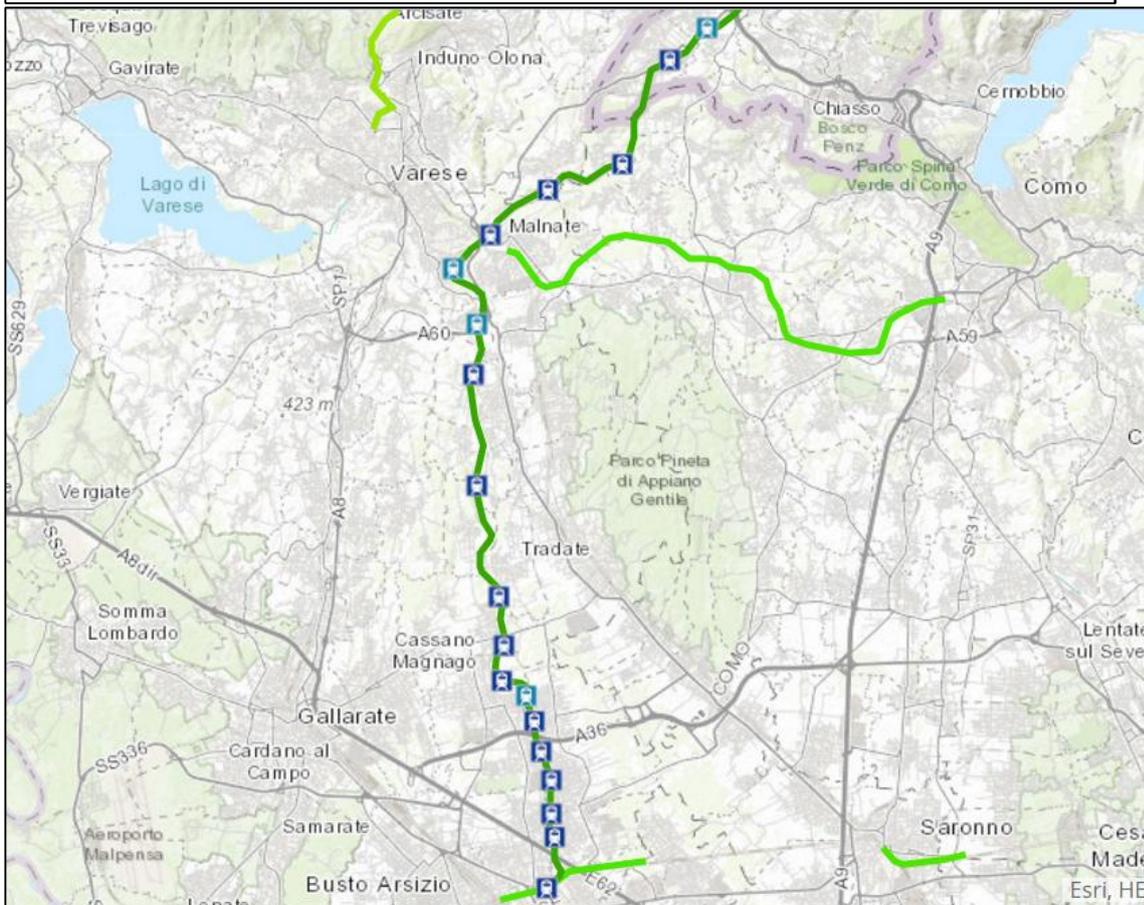


Figura 3-5. Scheda e mappa della linea ferroviaria Castellanza - Valmorea - Mendrisio chiusa all'esercizio (Fonte: sito <https://www.ferrovieabandonate.it/>).

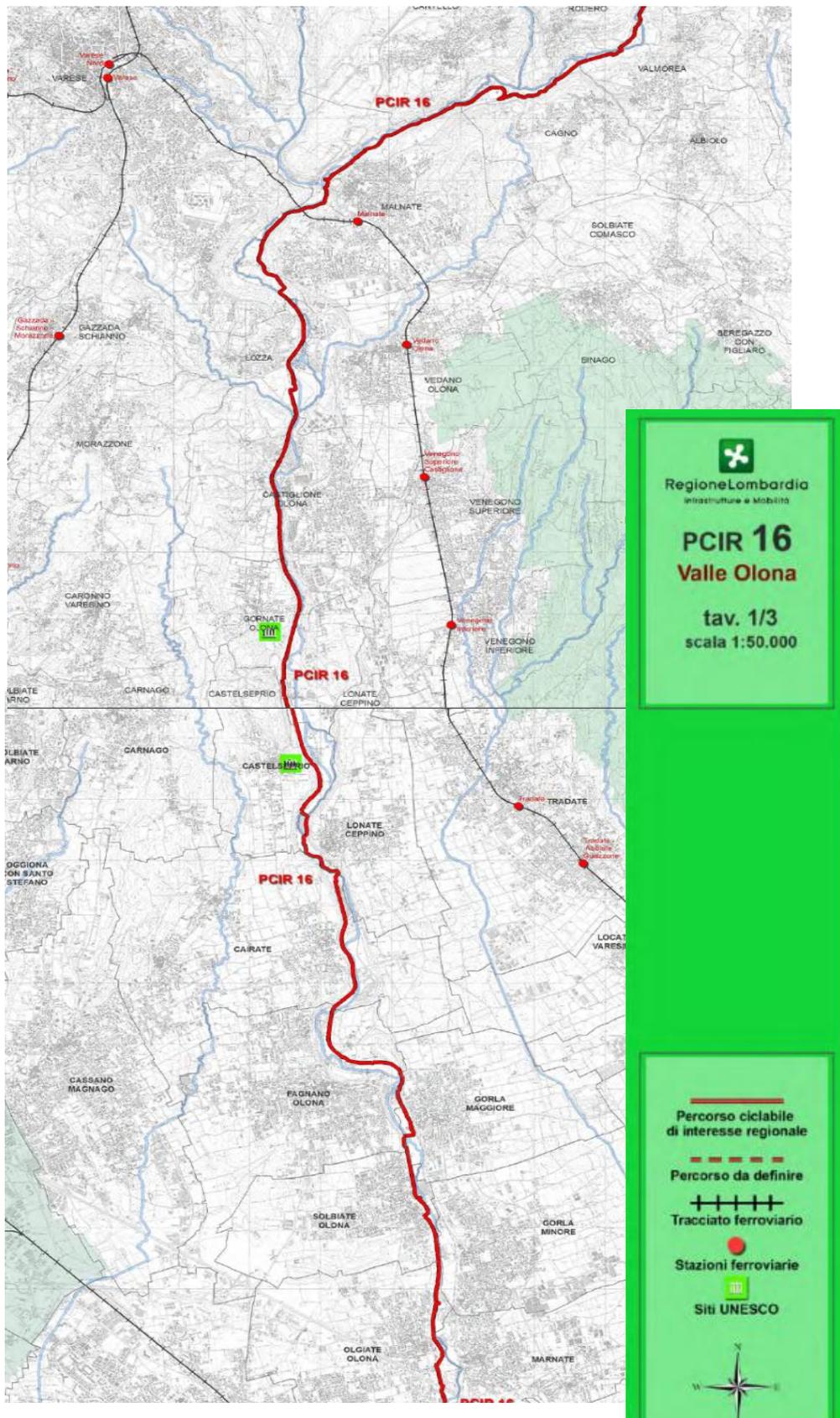


Figura 3-6. Estratto della tavola PCIR 16 (Fonte: Piano mobilità ciclabile - Lombardia).

Anche l'Emilia Romagna si era attivata prima dell'emanazione della legge 2/2018. Il 5 giugno 2017 è stata approvata la legge regionale n. 10 "Interventi per la promozione e lo sviluppo del sistema regionale della ciclabilità". Nell'articolo 3 si riporta la descrizione della Rete Ciclabile di interesse Regionale (RCR), costituita da corridoi all'interno dei quali sono presenti percorsi o itinerari ciclabili realizzati o da realizzare. Comprende i progetti di reti ciclabili e di ciclovie turistiche europee e del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche e individua, ai sensi dell'articolo 8, comma 1, della legge 19 ottobre 1998, n. 366 (Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica), i tracciati ferroviari dismessi e gli argini dei fiumi e dei torrenti utilizzabili per la realizzazione di piste e itinerari ciclabili ad uso turistico.

Inoltre, l'articolo 6 comma 2 cita:

Gli interventi infrastrutturali possono riguardare la realizzazione e la riqualificazione, da realizzarsi nel rispetto delle norme tecnico-costruttive vigenti e degli indirizzi in materia, allo scopo di garantire la necessaria uniformità dell'intero sistema regionale, di:

(...)

b) ciclovie, interventi di recupero a fini ciclabili di strade arginali di fiumi, torrenti, laghi e canali, tratturi, di tratti di viabilità dismessa o declassata, di sedimi di strade ferrate dismesse, di tratti di viabilità forestale e militare, di strade di servizio, di altre opere di bonifica, di acquedotti, di ponti dismessi e altri manufatti stradali;

c) recupero e conservazione delle stazioni e dei caselli ferroviari e delle case cantoniere insistenti sulla tratta che, mediante specifico adeguamento funzionale, possono essere destinati a strutture ricettive e di assistenza o a punti di ristoro specializzati per l'ospitalità dei cicloturisti;

(...)

4 Trasformazione, riconversione, restituzione al territorio

4.1 *Rallentare per conoscere e scoprire*

Senza dubbio il '900 ci ha trasmesso la convinzione che velocità e progresso siano indissolubilmente legati. La prima diventa la base di un nuovo modo di spostarsi e il percorso più funzionale ed economico non è più quello che unisce il maggior numero di centri abitati, ma una linea retta che aumenta la potenzialità del trasporto. E' sull'idea di una direttissima che collega due estremi che vengono proiettati i desideri e le necessità dell'uomo di essere presente velocemente ovunque. Ciò ha portato fino ai nostri giorni la concezione delle ferrovie quale sinonimo di rapidità, tecnologia e diminuzione delle distanze, in linea, e non poteva essere altrimenti, con il modello di vita imposto dalla globalizzazione e caratterizzato dalla velocità di diffusione di beni e informazioni, di spostamenti quotidiani, di viaggi in generale.

La necessità di garantire efficienti e frequenti spostamenti è divenuta una consapevolezza delle politiche nazionali, soprattutto quando ci si è resi conto che, per rafforzare le prospettive commerciali, era indispensabile ridurre costi e tempi di trasporto.

In questo quadro di sviluppo, come illustrato nei precedenti capitoli, si è verificata negli anni la dismissione dei tracciati ferroviari minori, proprio in quanto *lenti*.

E' certo che lo sviluppo dei sistemi di trasporto sia alla base della crescita economica e del progresso di una Nazione. Le ferrovie e l'Alta Velocità, così come la rete autostradale e, nel loro complesso, i sistemi infrastrutturali forniscono un contributo fondamentale alla vita di un Paese e dei suoi abitanti. Ma è indubbio che si tratta di infrastrutture *indifferenti* al territorio.

In generale, la velocità ha dato tanto: allo sviluppo, alla vita di tutti i giorni. Ma sotto certi aspetti ha anche tolto. Come osservano gli autori dello studio a supporto dell'itinerario ciclabile VEN-TO, dorsale cicloturistica in progetto da Venezia a Torino lungo gli argini del fiume Po «la filosofia dei trasporti dei decenni più recenti è andata tutta nella direzione di farci perdere contatto con ciò che sta tra dove siamo e dove vogliamo andare»⁵⁵. L'utilizzo di mezzi di trasporto rapidissimi tende a diminuire la comprensione e la conoscenza di molti dettagli. Senza dubbio, nel tempo ha contribuito anche a togliere conoscenza e coscienza di paesaggio, non facendoci apprezzare ciò che sta tra la nostra partenza e il nostro arrivo (Pileri, 2015).

In questi anni, in risposta al fenomeno della globalizzazione che, insieme alla velocità, sembra aver annullato qualsiasi riferimento alla dimensione locale del vivere quotidiano, si è ampiamente diffusa l'idea che si debbano rallentare i ritmi frenetici caratteristici del nostro tempo, accanto al fatto che si debbano ridurre al minimo gli sprechi di risorse.

E in questo caso le risorse consistono, come evidenziato nel precedente capitolo, in un vastissimo patrimonio di sedimi ferroviari, stazioni, caselli, magazzini, molto spesso ubicati in aree suburbane di alto pregio paesaggistico, a ridosso di zone archeologiche o storico-culturali importanti.

Il relativo recupero può costituire una grande occasione per indirizzare tali risorse verso forme di fruizione differenti, sostenibili, inserite all'interno del processo di conoscenza e rilettura del territorio secondo una nuova chiave, che permetta di comprenderne le stratificazioni che si sono sovrapposte nel corso del tempo, le matrici e le potenzialità. Si evidenzia, infatti, che:

⁵⁵ P. Pileri, A. Giacomel, D. Giudici, *VENTO, la rivoluzione leggera a colpi di pedale*, Mantova, Corraini Edizioni, 2015, p. 104.

- l'attività di recupero delle linee ferroviarie dismesse è in linea con i principi dell'economia circolare (che ha sostituito il concetto dell'*usa e getta*), del riutilizzo intelligente delle risorse e della lotta allo spreco.
- la fruizione sostenibile di tali strutture si pone in linea con gli stili di vita che da alcuni anni si stanno affermando: il piacere del vivere *lento* (slow food, mobilità dolce, turismo sostenibile), in contrasto con la frenesia della quotidianità.

4.2 *Gli scenari possibili per il recupero delle ferrovie dismesse*

Nella pubblicazione *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, RFI, società di gestione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, spiega che, per le linee di propria competenza, laddove la domanda di trasporto diminuisca al di sotto di un livello ritenuto accettabile dal Gestore, la tratta interessata viene sottoposta al vaglio del MIT (Ministero dei Trasporti) per la definitiva dismissione dall'esercizio ferroviario. Tale dismissione avviene a seguito dell'emanazione di un Decreto ministeriale. Da questo momento il tracciato, che rimane di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane⁵⁶, può essere destinato a finalità diverse da quelle svolte prima della dismissione. Si crea, in questo modo, la condizione per sottoporre la linea a recupero.

In Italia il processo di recupero della rete ferroviaria abbandonata è iniziato in ritardo rispetto alle altre Nazioni. Inoltre, nel nostro Paese vi è un approccio alla riconversione che ha assunto un carattere puntuale e non sulla base di un'ampia visione territoriale come invece è avvenuto e avviene all'estero, dove la conservazione delle tratte ferroviarie storiche, in qualunque modo si manifesti, è

⁵⁶ AA.VV., *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, Ferrovie dello Stato Italiane - RFI, 2016, p. 15.

considerata una forma di azione civile quale salvaguardia del significato identitario e valore della memoria.

All'atto pratico, l'adeguata riconversione delle tratte ferroviarie dismesse può rappresentare una scelta strategica, soprattutto in territori che necessitano di essere valorizzati.

Il recupero e la valorizzazione di questo patrimonio in disuso più avvenire in vari modi, ad esempio attraverso il ripristino dei passaggi dei treni nelle situazioni in cui ciò è ancora possibile o, in caso non lo fosse, tramite il riutilizzo dei sedimi da destinare alla mobilità ciclabile o ad altre iniziative di recupero sostenibile.

Dal punto di vista strutturale, molteplici sono le caratteristiche di una linea ferroviaria dismessa e, in generale, le condizioni favorevoli per recuperarla o per riconvertirla ai fini della mobilità dolce:

- pendenza dei tracciati regolare e modesta;
- percorsi in sede propria che richiedono bassi oneri per il ripristino;
- infrastruttura continua di proprietà univoca che transita talvolta in scenari suggestivi;
- presenza e conseguente valorizzazione del patrimonio storico e ambientale associato al percorso;
- sviluppo delle economie locali connesse alla rigenerazione della linea.

Come evidenziato nel Piano Straordinario della Mobilità turistica, «una ferrovia non più in esercizio resta comunque potenzialmente attiva all'interno di un sistema di *reti di percorsi* che possono collegare infrastrutture con funzioni diverse (una rete di sentieri, una rete di strade a basso traffico, un itinerario ciclabile)»⁵⁷.

⁵⁷ Piano Straordinario della mobilità turistica, *op. cit.* p. 113.

4.3 Riconversione in greenways dei tracciati ferroviari in disuso

Le linee ferroviarie sono infrastrutture di connessione e di attraversamento in quanto possono garantire sia il collegamento tra le aree urbane, sia la possibilità di attraversare differenti paesaggi.

L'approccio più conosciuto a livello internazionale per il recupero delle ferrovie abbandonate è quello identificato dal concetto di *greenway* (letteralmente *percorso verde*), espressione impiegata per la prima volta negli Stati Uniti in un documento ufficiale del 1987. Si tratta di sistemi di percorsi, vie di comunicazione autonome riservate agli spostamenti con mezzi non motorizzati, caratterizzate da larghezza, pendenza e pavimentazioni tali da garantirne un utilizzo comune e in sicurezza da parte di tutti gli utenti in qualunque condizione fisica⁵⁸. Vengono realizzate riutilizzando, prevalentemente, le alzaie dei canali dei corsi d'acqua e i sedimi dismessi delle ferrovie abbandonate.

Una volta ultimata, la *greenway* è dedicata alla circolazione di pedoni, ciclisti, pattinatori, escursionisti a cavallo, persone diversamente abili.



Figura 4-1 Waterford Greenway Viaduct, Irlanda (Fonte: <http://www.aevv-egwa.org/photo-contest/winners>, ultima consultazione 30 aprile 2019).

⁵⁸ Il riferimento è la definizione di *greenway* riportata nella *Dichiarazione di Lille*, documento emanato a conclusione di un importante incontro tra i rappresentanti europei di istituzioni e imprese tenutosi nella città francese nel settembre 2000, inerente la sostenibilità dello sviluppo urbano.

Le linee ferrate dismesse, per le loro peculiarità, costituiscono un'infrastruttura privilegiata per la realizzazione di percorsi per la mobilità dolce.

Le vecchie ferrovie, infatti, hanno tracciati in sede propria, molto spesso integralmente conservati (o, comunque, in buono stato di conservazione), nella maggior parte dei casi sono quasi totalmente separate dalla rete stradale e sono dotate di un numero di intersezioni e, quindi, di interferenze limitato; inoltre, sono caratterizzate da pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli.



Figura 4-2. *Greenway* realizzata sull'ex tracciato ferroviario Voghera-Varzi (fonte: <http://www.giornaleilpuntoavese.com>)

I tracciati presentano caratteristiche costruttive che senza dubbio ne semplificano la conversione in *greenways*. La sede ferroviaria, anche nel caso di linee a binario unico, ha una larghezza sufficiente per ospitare un percorso multifunzionale largo 2,5-3 metri, utilizzabile da diverse categorie di utenti in condizioni di sicurezza, con minimi rischi di conflitti tra i vari utilizzatori. Sottofondo, opere di drenaggio, ponti e gallerie sono già esistenti e possono essere riutilizzati per la realizzazione dei percorsi verdi, con considerevoli vantaggi economici. Le caratteristiche planimetriche delle ferrovie, lunghi tratti rettilinei e curve ad ampio raggio, garantiscono un'ampia visibilità sul percorso.

Attraverso il loro recupero, è anche possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari quali ponti, gallerie, segnali, cippi chilometrici, stazioni e caselli, che possono animare le passeggiate e contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia tra le giovani generazioni. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di punti di ristoro, musei, agriturismi a servizio dei fruitori dei percorsi; tornerebbero, così, a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia, segnare una pausa durante il viaggio.

Le linee ferroviarie attraversano diversi paesaggi, dalla pianura alla montagna, dalle aree agricole alle aree residenziali e industriali, dai boschi alle rive dei fiumi e dei laghi. Si sviluppano in molti casi da una posizione elevata, che permette di godere di splendidi scorci panoramici, consentendo spesso accesso a porzioni di territorio altrimenti non raggiungibili, dando la possibilità di esplorare e conoscere nuovi ambienti e offrendo, soprattutto dai ponti, nuove vedute del paesaggio circostante.



Figura 4-3. Ex ferrovia Spoleto Norcia (fonte: www.bellaumbria.net).

Gli interventi di riutilizzo già realizzati soprattutto all'estero non si limitano alla creazione di semplici piste ciclabili, ma mirano a veri e propri progetti integrati di sviluppo, in grado di far risaltare il passato ferroviario e di promuovere i territori attraversati, riqualificando e valorizzando le risorse naturali e paesaggistiche, contribuendo all'educazione al rispetto della natura e alla riscoperta del valore dei luoghi, portando benefici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività economiche.

4.3.1 L'esperienza italiana

Nel nostro Paese, il vasto patrimonio di ferrovie abbandonate ha rappresentato e rappresenta una grande opportunità per la realizzazione delle *greenways*. I primi interventi di recupero dei tracciati ferroviari dismessi a favore della mobilità non motorizzata sono stati realizzati negli anni '90.

Nel 1998, grazie alla legge n. 366 e al relativo regolamento attuativo (Dec. Min. LL.PP. n. 557/99) vengono stabilite una serie di regole per la realizzazione dei percorsi ciclabili e per l'accesso al finanziamento per la progettazione. Tale legge è considerata, per l'Italia, una pietra miliare nel panorama della programmazione della mobilità alternativa e non motorizzata. In particolare, l'articolo 8 indica espressamente le ferrovie dismesse come strutture privilegiate per la realizzazione di percorsi ciclabili:

L'area di sedime delle ferrovie dismesse o in disuso è utilizzata prioritariamente per la realizzazione di piste ciclabili. Alle regioni è demandato il compito di individuare i tracciati ferroviari utilizzabili a tal fine e di programmare la realizzazione di itinerari ciclabili ad uso turistico seguendo i tracciati medesimi (art. 8, comma 1).

Sempre nel 1998 nasce l'Associazione Italiana Greenways⁵⁹ con l'obiettivo di divulgare e promuovere lo sviluppo di questa tipologia di percorsi, sull'onda di quanto già avvenuto in altri Paesi europei e negli Stati Uniti.

Secondo l'articolo 1 dello statuto dell'Associazione, il termine *greenway* può essere interpretato come

un sistema di territori lineari tra loro connessi che sono protetti, gestiti e sviluppati in modo da ottenere benefici di tipo ricreativo, ecologico e storico-culturale.

Lo studio che Ferrovie dello Stato ha commissionato nel 2001 all'Associazione Italiana Greenways⁶⁰, per la valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate tramite la realizzazione di *greenways*, ha segnato una tappa importante nella maturazione di una visione più ampia di mobilità sostenibile.

L'obiettivo è stato quello di analizzare la rete ferroviaria non in esercizio e individuare i possibili utilizzi delle diverse linee non in funzione, a seconda del loro stato di conservazione e del contesto in cui si trovavano.

Ad oggi si contano 60 percorsi di mobilità sostenibile ricavati dalle ex ferrovie, per una lunghezza complessiva di circa 800 km realizzati lungo le linee dismesse. Il primato di riconversione spetta al nord Italia, con oltre cinquecento chilometri riutilizzati. Nel Sud la regione più attiva è la Sicilia, che ha convertito in mobilità dolce un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti sul territorio.

⁵⁹ Costituitasi nel luglio del 1998 presso la facoltà di Agraria dell'Università degli Studi di Milano, ha lo scopo di sviluppare in Italia il movimento internazionale delle *greenways*.

⁶⁰ ISFORT, RFI, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Istituto Superiore Formazione e Ricerca per i Trasporti, Rapporto di ricerca n. 581/2003, Roma, 2004.



Figura 4-4. Carta delle ferrovie in disuso utilizzate come *greenways* (R. Rovelli, 2019).



Figura 4-5. *Greenway* realizzata sull'ex-sedime tra Arenzano e Cogoletto (R. Rovelli).

Gli interventi sono eterogenei e molto diversi tra loro, poiché le iniziative sono sempre state sviluppate autonomamente dagli Enti e la riconversione di tracciati ferroviari sono stati il risultato dell'azione di singole realtà territoriali. In alcuni casi sono stati recuperati solo brevissimi tratti, in altri sono state realizzate vere e proprie *greenways* aventi lunghezze superiori ai 15 chilometri.

Come afferma Rovelli (2018), nonostante un patrimonio di 8.000 chilometri di linee ferroviarie dismesse, l'Italia fatica a introdurre politiche di sistema per una rete consistente di *greenways*. Tuttavia, non mancano gli esempi positivi.

I percorsi recuperati, fra quelli che risultano essere i più lunghi d'Italia sono i seguenti:

- Godrano – S. Carlo, 67,2 km, itinerario suggestivo nell'entroterra siciliano lungo la ex ferrovia Palermo – S. Erasmo - Burgio;
- Dobbiaco – Calalzo 64,9 km, che percorre tutta la linea dismessa delle Dolomiti;
- Resiutta – Tarvisio Centrale, 46,2 km, tratto della ciclovia dell'Alpe Adria che corre lungo la vecchia ferrovia Pontebbana, in Friuli Venezia Giulia;
- Quinto di Treviso – Grisignano di Zocco, 42,3 km, meglio conosciuta come la *Treviso – Ostiglia*, tratta chiusa al passaggio dei treni negli anni '60;
- Spoleto Città – Nortosce, Cascia Serravalle – Norcia, 42,1 km, *greenway* umbra che si sviluppa lungo la vecchia ferrovia Spoleto-Norcia;
- Modena – Vignola, 24,5 km: inaugurata nel 2001, sfrutta il sedime della vecchia ferrovia e rappresenta uno dei primi casi di recupero;
- Virle Treponti – Vobarno, in Provincia di Brescia, 23,5 km;

- S. Lorenzo al Mare – Ospedaletti L., 23,0 km, percorso suggestivo lungo il litorale ligure sul sedime liberato dallo spostamento della rete ferroviaria a monte; è considerata la pista ciclabile sul mare più lunga d'Europa.
- Paliano – Fiuggi, 22,4 km, che ripercorre il tracciato della vecchia ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone.

La principale criticità della situazione italiana è legata alla mancanza di una proposta di rete unificata di percorsi verdi a livello nazionale, in cui siano valorizzate le migliaia di chilometri di tracciati ferroviari abbandonati disponibili.

Inoltre, nelle realizzazioni di questi anni, spesso è venuto meno l'approccio strutturale implicito nel concetto di *greenway*, limitandosi alla realizzazione di semplici piste ciclabili di valenza locale. In molti casi non sono stati valorizzati il passato ferroviario, il contesto territoriale e la valenza ambientale: raro è stato il recupero dei vecchi edifici, la conservazione di segnali, spezzoni di binario e altre vestigia, elementi distintivi di questi percorsi. Ciò ne ha limitato la riconoscibilità e l'attrattività e ha impedito, a differenza di quanto avvenuto in altri paesi, di trasformare i percorsi verdi realizzati lungo le vecchie ferrovie in un prodotto turistico in grado di valorizzare i territori attraversati, portando benefici sociali, ambientali ed economici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività imprenditoriali⁶¹.

Come riportato nel *decalogo*⁶² delle *greenways*:

- realizzare percorsi verdi permette di *recuperare il paesaggio*, non solo perché si valorizzano le risorse naturali e i valori estetici, ma perché si induce la popolazione ad essere responsabile nei confronti dell'ambiente;
- per realizzare in futuro le *greenways*, bisogna salvare oggi la nostra rete di infrastrutture viarie: ferrovie, tranvie, canali, strade rurali. Proteggere e non disperdere il patrimonio infrastrutturale del Paese è di vitale importanza per

⁶¹ R. Rovelli, A. Toccolini, *Da ferrovie abbandonate a vie verdi*, *Protecta*, n. 2/2011, pp. 41-43.

⁶² Associazione Italiana Greenways Onlus, *Il decalogo delle greenways*, artt. 2 e 4.

permettere domani l'utilizzo aggiornato del sistema e creare le necessarie connessioni.

4.3.2 L'approccio internazionale

Molti Paesi hanno sperimentato la riconversione in *greenways* di tracciati ferroviari abbandonati. Prima in territorio americano, in seguito nei paesi europei, il potenziale di questo patrimonio è stato da tempo riconosciuto e valorizzato attraverso ampi programmi che superano la prassi dell'intervento puntuale, configurandosi come vere e proprie strategie di sviluppo sostenibile. Agli inizi del secolo scorso gli Stati Uniti possedevano la rete ferroviaria più estesa al mondo (430.000 km) che, tuttavia, a causa del cambiamento del quadro politico ed economico e della concorrenza di nuovi mezzi di trasporto è stata investita da imponenti processi di dismissione, per circa 240.000 km, durante tutto il Novecento. Questo è l'ambito in cui, negli anni '60 del secolo scorso, sono nate le prime esperienze di *greenways* che hanno riguardato gli interventi di valorizzazione e riuso di tracciati ferroviari dismessi. Le prime realizzazioni hanno fatto da guida a numerose altre iniziative statunitensi; nel 1986 fu istituita la Rails-to-Trails Conservancy (RTC), associazione nata per determinazione di alcuni cittadini, con lo scopo di garantire la conservazione dei tracciati ferroviari dismessi e il recupero in *greenways* di questo immenso patrimonio. A quella data erano stati recuperati non più di 200 percorsi. Nel 2019 il numero è salito a 2.096, per un totale di circa 37.970 km⁶³. Il recupero come percorsi verdi delle linee ferroviarie abbandonate è stato favorito da una particolare norma legislativa del 1983, denominata *railbanking*, introdotta con l'obiettivo di mantenere l'integrità del sistema ferroviario nazionale in vista di un possibile futuro riutilizzo per

⁶³ Fonte: R. Rovelli, Atti del tavolo tematico *Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie*, Milano, AMODO, 9 marzo 2019.

funzioni di trasporto e di permettere la temporanea conversione delle linee non più in esercizio in percorsi dedicati ad utenti non motorizzati.

Tipicamente negli USA la proprietà del sedime di una linea ferroviaria è di tipo *misto*, in parte della compagnia ferroviaria, in parte dei proprietari dei terreni adiacenti su cui grava una servitù e in parte pubblica: normalmente, dopo l'abbandono, la sede ferroviaria viene frazionata in tante porzioni, con diversi proprietari.

Con il *railbanking* un'organizzazione pubblica o privata che intende recuperare una linea dismessa come percorso dedicato ad utenti non motorizzati può, prima che il Surface Transportation Board (STB, Dipartimento dei Trasporti statunitense) autorizzi l'abbandono della linea, stipulare un accordo con la compagnia ferroviaria per acquisire il diritto di utilizzare il sedime per i propri scopi.

Il *railbanking* non costituisce uno strumento per acquisire a titolo gratuito la proprietà del sedime, in quanto generalmente le compagnie ferroviarie chiedono un equo compenso per i tratti di linea di loro proprietà, ma ne impedisce la frammentazione. Inoltre, gli enti promotori dei percorsi verdi hanno il vantaggio di poter acquisire l'intero tracciato trattando solo con la società ferroviaria e non devono pagare quelle porzioni di linea che la compagnia utilizzava in regime di servitù o concessioni governative, in quanto non di sua proprietà.

«Dall'istituzione del *railbanking* ad oggi, negli Stati Uniti sono state rilevate 301 linee non più utilizzate, per un totale di circa 8.100 km»⁶⁴.

La dimostrazione migliore dell'efficacia del *railbanking* sta nel fatto che, a causa del repentino incremento nel nuovo millennio del trasporto su ferro delle merci,

⁶⁴ G. Cortesi, U. Rovaldi, *Dalle rotaie alle bici: indagini sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico*, Milano, 2011, FIAB Onlus, p. 18.

alcuni tratti di linee *railbanked* (in Ohio, Missouri e Iowa) sono stati riscattati dalle compagnie ferroviarie e sono tornati a svolgere la loro originaria funzione⁶⁵.

A partire dagli anni '80 del Novecento, anche il territorio europeo ha visto diffondersi importanti iniziative di riconversione in *greenways* delle ferrovie non più utilizzate. Dopo le prime realizzazioni sporadiche, frutto dell'iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili, sono stati avviati progetti coordinati da enti pubblici o privati di livello nazionale o regionale. In molti casi sono stati conosciuti anche dei termini specifici per identificare questa tipologia particolare di percorsi, che spesso ne richiama l'origine: così in Gran Bretagna li chiamano *railway paths*, in Francia e in Belgio *chemins du rail*, in Spagna *vías verdes*. In tutti i casi si tratta di percorsi verdi pubblici, multi-funzionali, da percorrere in diversi modi (a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini, ecc.), destinati sia a funzioni ludiche e ricreative sia alla mobilità quotidiana casa-lavoro, casa-scuola, casa-servizi.

In Belgio, alla fine della Seconda guerra mondiale, erano state costruite 5.000 km di ferrovie e altrettanti 5.000 km di linee tranviarie. Dopo pochi anni, con il rafforzamento del trasporto automobilistico, 1.600 km di linee ferroviarie sono state dismesse, mentre per le linee tranviarie tale condizione ha riguardato la totalità del patrimonio. A fine anni Novanta, in Vallonia, il Programma RAVeL ha attivato una politica di recupero del patrimonio ferroviario inutilizzato ispirandosi a iniziative nazionali già sperimentate dagli anni '70. Nella regione delle Fiandre, accanto alle azioni nazionali, sono sorte iniziative promosse da province e singole città che, attraverso l'acquisizione permanente o temporanea delle linee dismesse della Società nazionale delle ferrovie del Belgio (SNCB), hanno promosso interventi per la formazione di oltre 250 km di percorsi. Nel 1991, la regione della Vallonia propone di realizzare il primo segmento di cinque

⁶⁵ *Ibidem*.

grandi vie per il traffico lento, incontrando, almeno nella prima fase, alcune opposizioni ma giungendo nel 1997, grazie alla costanza e all'impegno del ministro Lebrun, a stipulare un accordo quadro finalizzato alla creazione di una rete di percorsi dedicati alla mobilità lenta (RAVeL) attraverso l'enfiteusi⁶⁶ per 99 anni di circa 1.000 km di tracciati dismessi. Ad oggi, grazie a questa iniziativa, sono stati realizzati quasi 1400 km di percorsi che si inseriscono in 45 itinerari.

In Portogallo negli anni '80 la razionalizzazione del trasporto su ferro ha determinato la chiusura di oltre 700 km di linee ferroviarie, soprattutto nelle Regioni settentrionali e meridionali del paese. Nel 1997 nasce la compagnia pubblica REFER (Rede Ferroviária Nacional), alla quale viene affidata la gestione del patrimonio ferroviario non più utilizzato, comprensivo di stazioni, caselli, ponti, gallerie. Contestualmente, promuovendo la predisposizione di studi preliminari per l'esecuzione degli interventi, si comincia a considerare in modo sistematico la riutilizzazione di queste linee. L'esperienza delle *Ecopistas*, all'interno di una strategia ampia e complessa finalizzata al recupero del patrimonio ferroviario dismesso, viene formalizzata con un Piano nazionale del 2001 attuato attraverso la stipula di alcuni accordi con le singole amministrazioni comunali.

La REFER segue la strategia che consiste nello stipulare con i comuni contratti di concessione dei tratti ferroviari della durata di 25 anni. Il contratto di concessione prevede la cessione dei diritti di utilizzo, mantenendo una posizione di dominio pubblico ferroviario sulla gestione della REFER e ricorrendo al concetto americano di *terreni in banca ferroviaria (railbanking)*. Per l'utilizzo, i concessionari pagano un valore annuale per chilometro, con l'obiettivo di generare redditi capaci di sostenere il progetto, in capo a REFER, della rete nazionale delle

⁶⁶ Per enfiteusi si intende un diritto reale su un altro fondo, in base al quale il titolare (*enfiteuta*) gode del dominio utile sul fondo stesso, obbligandosi però a migliorarlo e pagando al proprietario un canone annuo.

Ecopistas. In questo contesto, è il concessionario il responsabile del recupero dei tratti ferroviari e del loro adattamento. L'attività di sostegno e promozione delle Ecopistas ha beneficiato della creazione di un marchio registrato, per rafforzare l'identità degli interventi previsti.

In Gran Bretagna nel 1977 nasce *Sustrans*, organizzazione per la promozione del trasporto sostenibile che dà il via alla costruzione della rete ciclabile del Paese, conosciuta oggi come *National Cycle Network* (NCN). Nel 1986 viene portato a compimento il primo progetto di recupero di una ferrovia dismessa, 27 chilometri di percorso a collegamento di due città inglesi, Bristol e Bath. Stando ai dati più recenti (2016)⁶⁷, degli oltre 22.000 chilometri di percorsi ciclabili della NCN, il 10% risulta realizzato lungo la rete ferroviaria il cui processo di abbandono, cominciato a partire dal dopoguerra, ha condotto a una estensione di circa 11.000 chilometri di linee dismesse.

La Francia nel 1998 si è dotata di uno *Schéma national des véloroutes & voies verte*, che con gli ultimi aggiornamenti prevede la realizzazione di una rete di circa 22.000 km di percorsi ciclabili (*véloroutes*) e *greenways* (*voies verte*), coordinato dal Comitato Interministeriale per la Gestione e lo Sviluppo del Territorio. Stando agli ultimi dati disponibili⁶⁸, sono stati realizzati quasi 14.000 km, di cui circa 3.400 km attraverso il recupero di ex linee ferrate (su un totale di ferrovie dismesse pari a circa 6.000 km). Dal 2010 la compagnia ferroviaria RFF (*Réseau Ferré de France*) stipula con gli enti locali una *Convention de transfert de gestion*, cedendo a titolo gratuito l'utilizzo dei sedimi dismessi come *greenways*, mediante l'accordo di trasferimento di gestione della durata di 10-20 anni.

Pur in assenza di statistiche ufficiali, si stima che le *greenways* lungo ex-ferrovie in Europa raggiungano, all'incirca, i 19.000 chilometri⁶⁹.

⁶⁷ A. Marcarini, R. Rovelli, *op cit*, p. 25.

⁶⁸ Fonte: I. Maggiorotti (a cura di), *op. cit.*, p.9.

⁶⁹ *Ibidem*

In generale, le iniziative nazionali sono incentivate dall'Unione Europea, che nel 1997 ha creato la European Greenways Association (EGWA) e ha previsto finanziamenti specifici nell'ambito del programma *Interreg* (Fondo europeo di sviluppo regionale per la cooperazione tra regioni dell'Unione europea).

4.3.3 "Las Vias Verdes"

Fra gli addetti ai lavori, l'esperienza spagnola è senza dubbio quella che viene riconosciuta come emblematico esempio di recupero e riconversione strategica e, nel suo complesso, programmata, dei tracciati ferroviari dismessi in *Vias Verdes* (percorsi verdi).

Il programma *Vias Verdes* nasce nel 1993, al fine di sviluppare una rete di percorsi riservati al traffico non motorizzato recuperando ferrovie dismesse, grazie a un accordo di cooperazione tra MOPTMA (Ministerio de Obras Pùblicas, Transportes y Medio Ambiente, oggi Ministerio de Medio Ambiente) soggetto promotore, le compagnie ferroviarie di Stato e FFE (Fundacion de los Ferrocarriles Españoles), quest'ultima con funzione di coordinamento, promozione delle iniziative ed elaborazione dei piani di fattibilità.

Già nel 1992, da un inventario commissionato dall'allora Ministro del MOPTMA ed eseguito dalla FFE, risultavano dismessi 5.764 km di ferrovie di proprietà pubblica, con 954 stazioni, 501 gallerie e 1070 ponti, ai quali si aggiungevano 89 ferrovie appartenenti a compagnie private corrispondenti a circa 1.920 km utilizzati come raccordi con miniere ed industrie.

Alla fine del 1993 iniziavano le prime realizzazioni concrete grazie a progetti sviluppati direttamente dalla FFE, ma ben presto fu chiaro che questo compito poteva essere meglio svolto a livello locale. Oggi tutti i progetti sono portati avanti dagli enti locali, sotto la supervisione della Fondazione stessa.

Le compagnie ferroviarie (RENFE e FEVE) mettono a disposizione i sedimi abbandonati, principalmente mediante contratti di affitto agevolato il cui canone può variare in base al numero di abitanti presenti sul territorio interessato dal sedime: 100 euro/annui a chilometro fino a mille abitanti, 800 euro/annui a chilometro per comuni con più di 50.000. (Rovelli, 2019).

Gli enti locali (regioni, province, comuni, consorzi), acquisiscono i sedimi, elaborano gli studi di fattibilità e i progetti (spesso affidandoli alla FFE), realizzano le vie verdi e si occupano della loro gestione e manutenzione.

Il Ministero dell'ambiente è il principale finanziatore degli interventi esecutivi (2/3 dell'investimento totale).

Nel 1997 erano fruibili ben 1.000 chilometri di *Vias Verdes*, descritti nel primo volume della Guida dedicata e pubblicata a cura della FFE.

Nell'ottobre 2000, per questo programma di recupero la FFE ha ottenuto *l'United Nations Best Practices Habitat International Award*, importante riconoscimento internazionale da parte delle Nazioni Unite per la prerogativa del progetto *Vias Verdes* di migliorare la qualità della vita. Questo premio ha spinto la FFE ad organizzare, a livello internazionale, iniziative con lo scopo di diffondere l'esperienza spagnola come esempio di riferimento per gli altri paesi. Nel 2002 viene organizzata in America latina la prima conferenza internazionale sulle *Vias Verdes*, in collaborazione con le Nazioni Unite e il Governo spagnolo.

Nel 2001 il Parlamento nazionale ha votato all'unanimità una mozione a favore dell'implementazione di strumenti e leggi che consentano di convertire tutte le linee ferroviarie in disuso del Paese in *Vias Verdes*.

A dodici anni dall'inizio del programma, nel 2005 risultavano investiti oltre 60 milioni di euro per interventi relativi a 1.500 km di linea ferroviaria dismessa, stanziati principalmente dal Ministero per l'Ambiente, ma anche dalle Amministrazioni Pubbliche locali e regionali.

Nel 2013, con un investimento di oltre 140 milioni di euro, erano stati convertiti più di 2000 chilometri di linee ferroviarie in disuso, per un totale di 100 percorsi; inoltre erano stati recuperati numerosi ex fabbricati ferroviari per l'installazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vias Verdes*⁷⁰.

Oggi è possibile verificar il dato aggiornato direttamente sull'interessante sito della FFE, www.viasverdes.com. I chilometri di infrastrutture ferroviarie in disuso, riconvertiti in itinerari di mobilità dolce sotto il marchio *Programa Vias Verdes* sono diventati 2.700, corrispondenti a 119 itinerari. Inoltre, più di cento stazioni sono state trasformate in centri di erogazione di servizi funzionali agli utenti (fornitura di equipaggiamenti, ristorazione, alloggio, noleggio biciclette, informazioni, etc.).

Nel sito è possibile reperire tantissime informazioni inerenti vari aspetti: tutti gli itinerari descritti nei minimi dettagli, le mappe, i documenti tecnici, numerosissime pubblicazioni, la storia del programma, i convegni e gli incontri organizzati per le singole tratte o per il progetto nel suo complesso, oltre ai link ai servizi e a tutto ciò che è necessario per organizzare autonomamente sia un percorso sia una vera e propria vacanza itinerante lungo le *Vias Verdes*, che oggi si collocano fra le mete turistiche più gettonate della Spagna.

⁷⁰ A. Dessi., S. Mucelli (a cura di), *op. cit.*, p. 38.



Figura 4-6. La *Ruta de los Ojos Negros*, la via verde più lunga di Spagna, 160 km tra Teruel e Castellón (Fonte: FFE).



Figura 4-7. Via verde de *La Sierra*, in Andalusia (Fonte: FFE).

4.4 *Riconversione in ferrovie turistiche*

Le ferrovie turistiche possono essere identificate quali linee ferroviarie specializzate per l'esercizio di treni turistici. Su tali tratte non si svolge più il servizio ordinario di trasporti di passeggeri e merci ma vengono destinate a uno specifico esercizio di tipo turistico, spesso con l'impiego di materiale rotabile storico o d'epoca. Su queste linee il trasporto ferroviario è limitato ad un esercizio estremamente semplificato per le caratteristiche della offerta: bassa velocità, itinerari di lunghezza relativamente breve, presenza di un solo convoglio circolante per l'intera tratta.

Pertanto, non vi sono problemi di sicurezza della circolazione derivanti dal traffico sulla linea.

Le ferrovie turistiche su cui circolano treni turistici sono ben distinte dai viaggi in *treni turistici che circolano* su linee aperte all'*ordinario* esercizio commerciale. In questo caso i treni turistici devono sottostare a tutte le regole della circolazione ferroviaria e alle relative norme di sicurezza. Ciò comporta inevitabilmente un aumento sia dei costi sia delle problematiche di gestione.

Per le ferrovie turistiche, la componente paesaggistica del territorio attraversato costituisce una fondamentale fonte di attrazione, insieme alla storicità del treno. Il valore aggiunto è dato dalle manifestazioni correlate al viaggio, dai servizi inclusi nel biglietto quali, ad esempio, ristorazione, navette per visitare i borghi storici, accompagnamento, e dalle fermate previste nel viaggio. Le collaborazioni tra associazioni, amministrazioni comunali, o altri *sponsor* sono importanti per la buona riuscita degli eventi.

La felice intuizione dei pionieri delle ferrovie turistiche è stata quella di trasformare gli svantaggi a livello trasportistico di tante linee minori (bassa velocità, tracciati complicati dal punto di vista orografico, scarsa utenza, forte

concorrenza del trasporto su gomma e sviluppo delle infrastrutture stradali) in vantaggi dal punto di vista del turismo e della cultura.

E i punti di forza che ne derivano sono:

- valorizzazione delle zone rurali e a spiccata vocazione naturalistica;
- salvaguardia di un patrimonio culturale di infrastrutture, linee, tracciati, opere d'arte, finalizzato al mantenimento della storia e della cultura ferroviaria;
- recupero e riutilizzo di rotabili ferroviari storici per il turismo sostenibile;
- riscoperta del viaggio lento e in modalità collettiva, che permette di recuperare gli aspetti sociali e ambientali legati all'esperienza del viaggio.

In generale, vengono destinate a ferrovie turistiche quelle tratte in buono stato di conservazione che sono state chiuse al traffico ordinario.

Le ferrovie turistiche in Italia nascono decenni dopo quelle europee. Molte delle linee ferroviarie più belle dal punto di vista paesaggistico (come quelle dolomitiche, la Spoleto-Norcia, la Castelvetro-Ribera) sono state soppresse negli anni '50 e '60 senza che vi fosse la minima consapevolezza di cosa si stava perdendo.

Il felice connubio fra una importante associazione amatoriale, Ferrovie turistiche Italiane (FTI), che aveva preso atto delle esperienze estere, e la sensibilità degli Enti Locali e di dirigenti locali delle Ferrovie dello Stato hanno permesso l'avvio delle prime esperienze italiane, negli anni '90, con le linee *Palazzolo-Paratico Sarnico*, sul lago d'Iseo e *Asciano-Monte Antico*, nelle Crete senesi.



Figura 4-8. Ferrovia turistica Asciano - Monte Antico (fonte: Fondazione FS).

Sempre negli anni '90 in Sardegna si è verificata la chiusura al traffico passeggeri ordinario di gran parte della rete ferroviaria interna a scartamento ridotto, complessivamente 437 chilometri. La rete non è stata smantellata, ma riconvertita a fini turistici. E' l'Azienda Regionale Sarda Trasporti (ARST) che ne ha assunto il controllo e gestisce l'iniziativa denominata *Trenino Verde*, viaggi in treno turistico lungo le linee Mandas –Arbatax, Nulvi – Palau, Macomer – Bosa, Isili – Sorgono.



Figura 4-9. Trenino Verde, linea ARST Macomer-Bosa (fonte: FIFTM).

Il punto di svolta per lo sviluppo delle ferrovie turistiche si è avuto in Italia nel settembre 2013, con la creazione, da parte del Gruppo FS, della *Fondazione FS*. Fra i compiti affidati alla Fondazione vi è quello di valorizzazione le ferrovie dismesse in chiave turistica. Attraverso il progetto *Binari senza tempo* (descritto nel capitolo 2), si utilizzano come ferrovie turistiche alcune fra le linee che RFI ha *sospeso* dall'esercizio commerciale. Si tratta di linee che non sono dismesse per Decreto ma che non sono più attive come ferrovie destinate al periodico passaggio dei treni secondo una tabella oraria.



Figura 4-10. Immagine tratta dal sito Fondazionefs.it FS (ultima consultazione, 27 aprile 2019)

Infine, si può affermare che abbia dato *dignità* al settore delle ferrovie turistiche l'approvazione della legge 128/2017, che ha sancito l'interesse del legislatore per questo particolare comparto.

All'articolo 2, sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico le seguenti linee chiuse al traffico commerciale:

- 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 condizione per la quale tali linee sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico è che risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse destinate allo scopo dalle regioni competenti (art. 2).

La legge 128 è fondamentale per aprire una strada che in altre parti d'Europa e del mondo è già stata percorsa; nello stesso tempo, come illustrato nel capitolo 3 dedicato alla legislazione, c'è ancora molto da fare perché la si possa percorrere anche in Italia nella maniera migliore⁷¹.

4.4.1 La "Transiberiana d'Italia"

Le tratte ferroviarie ad uso turistico a) *Sulmona-Castel di Sangro* ed f) *Castel di Sangro-Carpinone* della L. 128/2017, appartengono alla linea ferroviaria Sulmona-Carpinone-Isernia. Questa linea, inaugurata il 18 settembre 1897, per la sua

⁷¹ Contributo dell'Ing. F. S. Marineo, vicepresidente Associazione *Sicilia in treno*, inerente la promulgazione della legge 128/2017, pubblicato sul sito www.siciliaintreno.org

notevole valenza turistica ed ingegneristica è stata inserita nella guida Touring Club d'Italia del 1910. Considerata una delle più belle ferrovie realizzate nel nostro Paese, è stata soprannominata la *Transiberiana d'Italia* dal giornalista Luciano Zeppegno che nel 1980, descrivendola in un articolo, la paragonò alla vera linea Transiberiana Mosca - Vladivostok, a causa delle abbondanti neviccate del periodo invernale che caratterizzano la zona.

Il tracciato, infatti, attraversa il cuore dell'Abruzzo e del Molise tra Parchi Nazionali e Riserve Naturali con un percorso tortuoso per montagne e strette gole. Raggiunge la quota di 1.268 metri sul livello del mare della stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo, ragione per cui è considerata la ferrovia più alta d'Italia.

Negli anni '80 *cade vittima* della politica dei rami secchi. Progressivamente vengono chiuse le biglietterie e varie stazioni vengono declassate a semplici fermate. Nel 2010 e 2011 vengono chiuse, rispettivamente, la parte molisana e la parte abruzzese della tratta, con la sospensione del servizio di trasporto pubblico locale che, durante l'ultimo anno di attività, effettuava solamente due corse giornaliere (Sulmona-Castel di Sangro e viceversa), con una media di due passeggeri al giorno.

A partire dal 2012, l'associazione locale di appassionati volontari *LeRotaie* attua varie forme di sensibilizzazione a tutela della tratta e contro la sua dismissione, prevista nel 2013: audizioni presso la Commissione trasporti regioni Abruzzo e Molise, incontri presso le direzioni compartimentali di RFI, convegni e assemblee con i Comuni e gli operatori privati, treni turistici sperimentali, coinvolgimento delle testate giornalistiche nazionali.

L'attività di sensibilizzazione porta ottimi risultati, con la riapertura ufficiale della ferrovia ad uso turistico nel 2014 da parte della Fondazione FS, nell'ambito del progetto nazionale *Binari Senza Tempo*.

La Fondazione riconosce nell'associazione *LeRotaie* un interlocutore affidabile e competente per la promozione dei treni storici sull'intera tratta Sulmona-Isernia, attraverso la stipula di una convenzione, seguita dalla redazione di un calendario annuale di eventi.



Figura 4-11. V Giornata Naz.le delle Ferrovie Dimenticate, 4 marzo 2012: parte da Sulmona il primo treno storico (fonte: Associazione LeRotaie).

Nel 2015 si effettuano 20 date con altrettanti viaggi, alcuni a tema a seconda del periodo: i Treni della Neve, con possibilità di raggiungere impianti sciistici ed effettuare escursioni sulla neve, i Treni dell'Arte e del Gusto in primavera e in autunno tra le località di maggiore tradizione storico-artistica ed enogastronomica, i Treni dei Mercatini di Natale a dicembre, che rappresentano un *unicum* in quanto la manifestazione a terra nasce proprio grazie alla presenza del treno, non essendo mai esistiti prima di allora i mercatini di Natale in Abruzzo.

In totale l'afflusso per il 2015 è di 9300 viaggiatori⁷².

⁷² Tutti i dati del presente paragrafo sono raccolti, elaborati e forniti dall'Associazione LeRotaie.

L'anno successivo l'offerta si intensifica, aumentano le date e, in occasioni speciali, si effettuano anche doppie partenze nella stessa giornata. L'anno si chiude con 14.700 viaggiatori, con un incremento del 57% rispetto al 2015.

La Sulmona-Isernia è la prima ferrovia turistica in Italia per numero di viaggiatori.

Nel 2017 ci si avvicina a una cadenza settimanale delle partenze; vengono, inoltre, introdotti viaggi per eventi speciali: treni notturni e tre giorni di treni storici in occasione dell'anniversario dei 120 anni della tratta. Nell'anno si registrano circa 17.200 biglietti venduti.

Il 2018 è l'anno record delle partenze. Ne vengono effettuate 50, per un totale di 21.200 viaggiatori. La percentuale di riempimento di tutti i treni storici effettuati è del 99%. Nei soli fine settimana di dicembre, in occasione dei treni dei Mercatini di Natale, la città di Sulmona ospita oltre 2000 viaggiatori che pernottano in città tra hotel e B&B, pari a oltre il 25% dei turisti totali dell'intero mese. A fine anno si registrerà un 80% di provenienze di viaggiatori al di fuori della regione Abruzzo, con un apporto di almeno 6000 pernottamenti certificati nella città di Sulmona e dintorni.

L'indotto positivo ha riguardato e riguarda più comparti inerenti gli eventi legati alla giornata di viaggio in treno turistico: escursioni, sulla neve e nel Parco, visite e percorsi culturali, manifestazioni enogastronomiche, ristorazione, mercatini, attività per le agenzie di viaggio locali, e così via.

Per il 2019 sono stati messi a calendario 72 viaggi. Per la prima volta in Italia è previsto un servizio turistico cadenzato, con partenza ogni domenica dell'anno e ulteriori partenze in occasione di giorni festivi o di particolari manifestazioni. E' iniziata, inoltre, la sperimentazione delle partenze da Roma.

Al 31 marzo, i partecipanti erano già 6.000.

4.4.2 Il ruolo delle Associazioni

Come si è visto, decisivo è stato il ruolo dell'associazione *LeRotaie*, prima nel salvare dalla dismissione la storica linea Sulmona-Isernia e poi nel decretarne il successo come ferrovia turistica. Nata dalla passione, che accumulava (e accomuna) alcuni amici per i treni e le ferrovie, *LeRotaie* è una delle tante associazioni senza scopo di lucro che hanno come obiettivo principale quello di avviare e sostenere iniziative atte a promuovere la cultura ferroviaria, e non solo: in Italia e all'estero tali associazioni amatoriali hanno avuto e hanno un ruolo fondamentale per il recupero delle linee ferroviarie abbandonate. In forma di volontariato, operano direttamente sul territorio e, conoscendone le peculiarità, promuovono la cultura, la storia e l'attualità del mondo del trasporto su rotaia. Il fulcro dell'attività è la messa in campo di azioni per valorizzare il patrimonio ferroviario nazionale, sia per quanto riguarda i rotabili, sia per quanto riguarda le linee, i tracciati e le opere d'arte.

La loro forza, rappresentata dalla diffusa consapevolezza del valore di testimonianza storica e delle potenzialità d'uso del patrimonio ferroviario dismesso, in molte occasioni ha decretato il successo del recupero di ferrovie abbandonate, spesso realizzato tra tante difficoltà, principalmente proprio grazie all'azione delle associazioni di volontariato.

I loro esponenti, infatti, partecipano attivamente ai tavoli di lavoro delle Commissioni parlamentari di trasporto, si recano in audizione ai Ministeri, fanno, insomma, sentire la loro appassionata voce. Che poi vengano ascoltati o meno dalla Politica, questo dipende dai casi...

E' certo che vi sia stata un'importante e lunga collaborazione alla stesura della bozza progettuale della legge 128/2017 sulle ferrovie turistiche da parte delle associazioni, tramite la Federazione Italiana Ferrovie turistiche e museali (FIFTM), che ne riunisce la maggior parte. Come ha evidenziato il presidente

Alberto Sgarbi, in occasione dell'annuale incontro la FIFTM, oltre ad essere richiamata nella legge in modo esplicito, è considerata un soggetto credibile dal Ministero dei Trasporti, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, da RFI, dalle ferrovie regionali, come dimostrano i diversi incontri e contatti in corso.

La crescita del numero di associazioni amatoriali negli ultimi anni è notevole: si è passati da circa dieci negli anni '90 a quasi quaranta ai nostri giorni (Sgarbi, 2017). Solo per citarne alcune, oltre alle *LeRotaie* richiamata nel paragrafo precedente:

- *Ferrovie turistiche italiane* (FTI), nata nel febbraio 1994, con il nome di Ferrovie del Basso Sebino, con lo scopo dichiarato di ripristinare e gestire il servizio passeggeri sulla breve linea che porta al Lago d'Iseo, la prima associazione in Italia a collaborare con Ferrovie dello Stato per l'avvio in sperimentazione dei treni turistici;
- *Sicilia in treno*, molto attiva, tra l'altro, nell'organizzazione di eventi in treno storico e di incontri divulgativi della storia delle strade ferrate siciliane e italiane, impegnata nella tutela e nel rilancio in chiave turistico-culturale del ricco patrimonio costituito dalle infrastrutture ferroviarie (la Sicilia è la regione italiana con il maggior numero di chilometri di tratte abbandonate, circa 1.200⁷³);
- *Ferrovia Valle Metauro* (FVM), nata nei primi anni 2000 per rivitalizzare la linea ferroviaria Fano-Urbino non più attiva dal 1987, ha come scopo la valorizzazione del territorio attraversato dalla ferrovia e si batte per il recupero di quest'ultima, inserita nell'elenco delle ferrovie turistiche secondo la legge 128/2017. Un'attività importante dell'associazione è

⁷³ A. Marcarini, R. Rovelli, *op. cit.* p. 16.

l'intervento di ripulitura che prevede il taglio della vegetazione infestante che ricopre la sede ferroviaria.

Completano il quadro delle attività convegni, seminari, tavole rotonde, giornate a tema, organizzate dalle associazioni che si occupano in generale di mobilità sostenibile, con lo scopo di divulgare il tema delle ferrovie dismesse e il loro recupero. Per gli eventi ricorrenti, è arrivato alla 12° edizione l'appuntamento annuale *Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate* organizzato da CO.MO.DO. (Cooperazione per la mobilità dolce), mentre la *Giornata nazionale delle ferrovie delle meraviglie*, promossa da AMODO (Alleanza per la mobilità dolce) è alla sua seconda edizione.

Una tale fermento di attività e l'interesse per il tema rispondono pienamente ai concetti espressi dalla *Convenzione Europea del paesaggio* richiamata nel capitolo 1 di questo studio e a quanto illustrato nel medesimo capitolo. Nel *Preambolo* alla Convenzione, gli Stati firmatari affermano che il paesaggio rappresenta un elemento chiave del benessere individuale e collettivo e la sua salvaguardia, gestione e pianificazione è un diritto e comporta responsabilità per ciascun individuo. Nella Convenzione, il paesaggio non è semplice sfondo dell'attività umana ma parte di essa. Ogni luogo, in quanto teatro dell'azione umana e ambiente di vita di una comunità, possiede un valore sociale ed identitario.

L'accento posto su un tale valore implica la considerazione della centralità della popolazione nella gestione del paesaggio, in un'ottica sostenibile, oltre alla potenzialità di quest'ultimo quale strumento di *governance* e di sviluppo. Lo si è visto nel caso della Transiberiana d'Italia, ma è così per tutte le ferrovie turistiche. L'indotto generato è molteplice, capillare, su più fronti. E probabilmente lo ha notato anche il Gruppo Ferrovie dello Stato SpA che, senza un'apparente valida ragione, dal 2018 ha notevolmente aumentato i prezzi del noleggio dei treni praticati alle Associazioni. La conseguenza è che FTI, dopo 24 anni di progetto

Treno Blu con la corsa turistica sulla linea Palazzolo - Paratico-Sarnico, recuperata dagli stessi volontari, ha dovuto rinunciare al noleggio, accantonando amaramente il frutto di anni di lavoro dedicato all'organizzazione della giornata in ferrovia turistica (vendita biglietti, visite guidate, ristorazione, integrazione con la navigazione sul lago d'Iseo...), essendo troppo elevato il rischio, con quei costi di noleggio, di non riuscire a coprire le spese. La gestione delle giornate di viaggio in ferrovia turistica è passata nelle mani di Fondazione FS.

Nel documento di presentazione⁷⁴ della cronistoria dell'attività, l'associazione *LeRotaie* scrive: «2018. Oltre 50 partenze da Sulmona, nonostante il forte aumento generale dei costi di noleggio dei treni storici».

Considerato il successo illustrato nel precedente paragrafo, si spera che l'associazione possa *resistere*.

4.4.3 *La cultura del patrimonio ferroviario*

In occasione del convegno *Le Ferrovie Turistiche: nuove prospettive legate al turismo culturale ferroviario* (Bologna, 8 giugno 2017), il presidente della FIFTM Alberto Sgarbi ha trattato, fra gli argomenti, il tema della *cultura ferroviaria*, illustrandone il significato e l'importanza per la società moderna.

La cultura ferroviaria non è da confondere con la semplice passione per i treni, spesso scambiata per una reminiscenza dell'età infantile, ma 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 ed è un elemento che ha caratterizzato e caratterizza il territorio e la sua storia. Un altro aspetto di rilievo è la *socialità* insita nel treno, dove gli elementi di condivisione con gli altri e il rispetto reciproco sono fondamentali per una convivenza buona e sana. Caratteristiche indispensabili, non solo per gli utenti,

⁷⁴ Associazione Culturale Amici della Ferrovia LeRotaie (a cura di), *Breve cronistoria ferrovia Sulmona – Isernia*, Sulmona, 2019.

ma anche per coloro che fanno funzionare i treni, poiché l'errore di uno si ripercuote su tutto il complesso.

Da ultimo, ma non meno importanti sono gli aspetti ambientali, essendo il treno un mezzo di trasporto a bassissimo impatto sull'ecosistema, e gli aspetti legati alla cultura scientifica e tecnologica, di cui la ferrovia è espressione significativa fin dalla sua prima comparsa (Sgarbi, 2017).

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

Marcarini (2018) pone in evidenza l'importante ruolo che la rete delle ferrovie minori e le linee turistiche potrebbe svolgere in maniera efficace: i treni del paesaggio potrebbero avvicinare le giovani generazioni alla conoscenza e all'apprezzamento dei luoghi.

Molte sono le iniziative di divulgazione inerenti la cultura del treno diffuse nelle nostre scuole, dalle elementari alle superiori.

Il Dopolavoro ferroviario (DLF) è attivo da anni su tutto il territorio nazionale con il *Progetto Scuola Ferrovia*, grazie all'attività delle numerose sedi periferiche che portano avanti, a livello locale, le iniziative e i contatti con le scuole.

Solo per citarne alcune, nell'anno scolastico 2017-2018 le iniziative sono state organizzate, nelle rispettive città, dalle sedi del DLF di: Arezzo, Ravenna, Bari, Venezia, Caserta, Viterbo, Milano, Messina, Sulmona, L'Aquila, Barletta, Trento, Genova, Pordenone, Pisa, Ancona, Foligno, Cagliari, Oristano...⁷⁵

⁷⁵ Tutti i progetti *Scuola Ferrovia* e le rispettive sedi in cui sono stati attuati sono consultabili al seguente link: <https://www.dlf.it/progetti/progetto-scuola-ferrovia/>



Figura 4-12. Progetto Scuola Ferrovia (fonte: A. Sgarbi)

Il progetto *Scuola Ferrovia* promosso dall'*Associazione Ferrovie in Calabria*, è una proposta didattica che prevede, in tutti i suoi itinerari, il viaggio in treno storico con l'obiettivo di sensibilizzare i ragazzi verso tematiche sempre più attuali quali il valore storico del patrimonio ferroviario, l'ecosostenibilità e il rispetto per l'ambiente. I principali punti di forza del progetto sono quelli di:

- educare i ragazzi al rispetto dell'ambiente e del territorio, portandoli direttamente in luoghi dall'elevatissimo valore naturalistico e farne capire l'importanza a livello sociale, culturale ed economico;
- trasmettere l'esempio della professionalità e della dedizione attuata dai ferrovieri che con il loro lavoro conservano e valorizzano veicoli dall'enorme valenza storica e tecnica;
- scoprire le particolarità ed i retroscena del mondo ferroviario, il ruolo della ferrovia nelle storie legate al territorio;

- sviluppare nei ragazzi comportamenti e ragionamenti volti alla salvaguardia dell'ambiente e ad un atteggiamento più responsabile nei confronti delle tematiche del trasporto ecosostenibile.

ASSOCIAZIONE FERROVIE IN CALABRIA
www.ferrovieincalabria.it

FAI
I GIGANTI DELLA SILA

GAL SILA

SCUOLA FERROVIA

PROPOSTA PROGETTO DIDATTICO EDUCATIVO CON ITINERARI IN TRENO STORICO

ITINERARIO STORICO – TECNICO: Il treno della Sila & la sua Ferrovia (breve di Mezza Giornata)
Ore 09.30 Partenza treno storico dalla stazione di Camigliatello Silano. Lungo il percorso gli animatori dell'Associazione illustreranno le peculiarità tecniche e storiche del Treno e della Ferrovia
Ore 10.15. Arrivo alla stazione di S. Nicola S.M., i ragazzi, assisteranno alle caratteristiche manovre di inversione del convoglio storico.
Ore 11.15. Spazio ricreativo per la merenda.
Ore 12.00 Partenza per il rientro in treno storico con arrivo previsto a Camigliatello alle ore 12.30.

ITINERARIO DELLA BIODIVERSITA': alla Scoperta della Riserva FAI "I Giganti della Sila" (Intera Giornata)
Ore 10.00 Partenza treno storico dalla stazione di Camigliatello Silano. Lungo il percorso gli animatori dell'Associazione illustreranno le peculiarità tecniche e storiche del Treno e della Ferrovia
Ore 10.40. Arrivo alla stazione di S. Nicola S.M., i ragazzi, assisteranno alle caratteristiche manovre di inversione del convoglio storico
Ore 11.00. Spazio ricreativo per la merenda.
Ore 11.30. Transfert alla Riserva dei Giganti della Sila del FAI ed inizio della visita guidata
Ore 16.30. Partenza per il rientro

ITINERARIO CULTURALE: sulle orme di Giocchino da Fiore (Intera Giornata)
Ore 10.00 Partenza treno storico dalla stazione di Camigliatello Silano. Lungo il percorso gli animatori dell'Associazione illustreranno le peculiarità tecniche e storiche del Treno e della Ferrovia
Ore 10.40. Arrivo alla stazione di S. Nicola S.M., i ragazzi, assisteranno alle caratteristiche manovre di inversione del convoglio storico.
Ore 11.00. Spazio ricreativo per la merenda.
Ore 11.30. Trasferimento a San Giovanni in Fiore per visita guidata al centro storico ed Abazia Florense
Ore 13.30. Pranzo a sacco o presso ristorante convenzionato.
Ore 16.30. Partenza per il rientro

Associazione Ferrovie in Calabria, Viale Magna Grecia 272 B - CATANZARO
www.ferrovieincalabria.it - info@ferrovieincalabria.it

Associazione Ferrovie in Calabria, Viale Magna Grecia 272 B - CATANZARO
www.ferrovieincalabria.it - info@ferrovieincalabria.it

Figura 4-13. Progetto Scuola Ferrovia (fonte: Associazione Ferrovie in Calabria).

La valorizzazione e la cura della storia e della memoria delle ferrovie sono fondamentali: non vanno interpretate come un'operazione nostalgica ma come un incentivo a seguire quella trama evolutiva che il passato ci consegna, per poterci poi proiettare negli scenari futuri. È altrettanto evidente che valorizzare una storia *gloriosa* diviene una sorta di obbligo morale (e uno stimolo) ad avere un presente ferroviario che sia almeno dignitoso per i servizi che offre alla comunità (Sgarbi, 2017). Il patrimonio ferroviario storico, parte della vicenda moderna della nazione e frutto di opera ingegneristica innovativa, non deve

essere dimenticato. Forse non avrà il credito e l'altezza culturale di un grande dipinto, di una chiesa, di un palazzo, ma è certamente un elemento che è entrato nella vita delle generazioni attuali e precedenti. Il paesaggio ferroviario italiano deve essere salvaguardato, recuperato e valorizzato in qualità di bene culturale (Marcarini, 2018, p. 57).

4.5 Pedalare sui binari

Interessante e sicuramente originale è l'esperienza che si può fare in Francia, Germania e altri paesi del nord Europa in materia di utilizzo delle tratte ferroviarie dismesse. A partire dagli anni '90 si è diffuso il recupero dei tracciati ferroviari ancora *armati*, ossia provvisti di binario lungo l'intera tratta di interesse, da percorrere, per la fruizione turistica, con mezzi denominati *draine* e *vélorail*.



Figura 4-14. Esempio di *draine* utilizzate in Germania.

Si tratta di carrelli a quattro ruote con propulsione a pedali adatti alla circolazione sui binari delle ferrovie, originariamente utilizzati per la manutenzione lungo le linee e riutilizzati in tempi recenti per fini ricreativi.

Nel 2004 in Francia è stata fondata un'associazione nazionale, denominata Vélorail de France (www.veloraildefrance.com), che promuove questo tipo di riutilizzo e ad oggi sono stati attrezzati oltre 400 km di vecchie ferrovie per la circolazione dei *vélorail* (90 percorsi), sperimentati da più di 4 milioni di clienti.



Figura 4-15. Esempio di *vélorail* francese (fonte: Vélorail de France).

In Italia, il carrello a pedali che si muove sui binari è chiamato *ferrociclo*. Promosso dalla FIFTM, realizzato dalla storica Officina ferroviaria di Savigliano, viene considerato dalle associazioni impegnate nell'ambito della riconversione delle linee chiuse al traffico quale valido strumento per salvaguardare una ferrovia abbandonata, in attesa che si prendano decisioni in merito alla sua nuova destinazione, senza contare che all'estero vi sono ferrovie turistiche *mantenute in vita* dalla sola circolazione del servizio di ferrociclo. La possibilità di utilizzare effettivamente linee ferroviarie dismesse per una fruizione turistica con l'esercizio con il ferrociclo richiede che siano garantiti i necessari livelli di sicurezza. Tale esigenza viene soddisfatta attraverso la definizione delle caratteristiche tecniche e costruttive del ferrociclo e la definizione di un apposito

regolamento per la circolazione, che deve diventare il riferimento del gestore del servizio.

Il 28 settembre 2017 è entrata in vigore la norma UNI 11685:2017, redatta anche grazie all'apporto della FIFTM, che risolve il primo punto, definendo in dettaglio cosa si intenda per ferrociclo e quali sono le finalità per le quali può essere utilizzato. Per il secondo aspetto, è compito di ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) redigere le linee guida per la regolamentazione della circolazione dei ferrocicli sulle linee ferroviarie destinate a questa modalità di utilizzo. A tale scopo è stato attivato un apposito tavolo di lavoro che, però, non ha ancora prodotto e pubblicato il documento. L'opportunità di poter usufruire di questo originale mezzo di locomozione turistica porta notevoli vantaggi: consente infatti di valorizzare le linee ferroviarie in quanto tali, quindi con il binario da non smantellare e, nello stesso tempo, di salvaguardarle dall'incuria e dal degrado, il tutto con investimenti molto limitati.

La creazione di una ferrovia turistica esercitata con il solo ferrociclo, consentita dalla legge 128/2017 (art. 10), costituirebbe un'opportunità molto rilevante di preservare i binari nella prospettiva di un possibile ritorno della linea all'esercizio ferroviario propriamente detto.

4.6 Riattivazione del servizio ferroviario ordinario

In totale controtendenza con gli scenari presentati in materia di ferrovie dismesse, rami secchi e chiusura delle linee per mancanza di passeggeri, anche in Italia si sono verificati casi di riattivazione del servizio su linee ferroviarie sulle quali per anni non sono transitati treni.

Emblematica è la storia della ferrovia Merano-Malles Venosta.

Realizzata nel 1906, è stata chiusa al traffico passeggeri da Ferrovie dello Stato nel 1990 perché considerata *ramo secco*. Dopo anni di trattative con

L'Amministrazione Statale, la Provincia Autonoma di Bolzano acquista l'intero sedime della ferrovia e provvede alla sua completa risistemazione e valorizzazione, introducendo innovazioni dal punto di vista ingegneristico, ammodernando la rete e mettendo a norma la circolazione dei treni.

L'Ente, infatti, riteneva che, ai fini dell'economicità di esercizio e di gestione e per il buon funzionamento, il sistema di trasporto pubblico provinciale dovesse essere di tipo integrato comprendendo, oltre ai mezzi su gomma anche il trasporto ferroviario, da regolare su un orario di servizio che consentisse le coincidenze con i bus, e viceversa. Inoltre, la Provincia riteneva che una ferrovia efficiente, in un ambiente caratterizzato da un bel paesaggio, dalla presenza di castelli e piacevoli borghi sul fondovalle e dotato di una bella pista ciclabile, avrebbe supportato le esigenze dei turisti e sarebbe essa stessa divenuta una attrazione turistica.

Nel 2005 la linea ferroviaria Merano-Malles è stata riattivata, sotto la gestione dell'azienda di trasporto pubblico provinciale che ne ottiene la concessione. La riapertura ha generato un traffico di entità tale da portare il Gestore all'acquisto di ulteriore materiale rotabile, al fine di aumentare le corse e rinforzare la composizione dei treni.

Nell'estate del 2009 in Puglia è stata riattivata la linea ferroviaria Foggia-Lucera, dopo 43 anni di chiusura. Il nuovo servizio, esercitato da Ferrovie del Gargano ha consentito di sostituire con un velocissimo e confortevole servizio su ferro le 56 corse degli autobus extraurbani che fino ad allora costituivano l'unica opportunità di trasporto pubblico tra il capoluogo pugliese e Lucera, stazione che diventa a tutti gli effetti nodo di scambio per i pullman da e per gli altri centri della Provincia.

Altro esempio di riattivazione è la linea ferroviaria Bologna - Vignola, chiusa al traffico passeggeri negli anni '60 e a quello merci all'inizio degli anni '80.

Col passare degli anni la Provincia di Bologna è sempre più convinta che possa essere una buona idea riaprire la tratta per poter realizzare un collegamento rapido e diretto tra la periferia ed il capoluogo di regione. Nel 1996 hanno inizio i lavori di ristrutturazione ed adeguamento della linea e degli impianti, che verranno completati nel 1999. In seguito a tanti ritardi e rinvii di vario genere si riuscirà ad inaugurare la prima parte da Bologna a Bazzano il 9 settembre 2003 mentre, nel 2004, il servizio giungerà fino a Vignola.

5 Un divario da colmare

5.1 Ferrovie abbandonate: l'anomalia italiana

Nel testo *Ferrovie delle meraviglie*, in tema di ferrovie abbandonate Marcarini scrive: «Spesso noi che ci occupiamo di queste cose litighiamo sul futuro di questo patrimonio, sul che farne, in particolare. C'è chi lo vorrebbe ancora attivo e in esercizio, magari con funzione turistica sorretta da una decorosa valorizzazione, e c'è chi ne vorrebbe fare parte integrante di una rete alternativa di mobilità pedonale e ciclabile, trasformando i vecchi tracciati. Quando il fenomeno era contenuto tali prese di posizione erano possibili. Ora non più»⁷⁶.

Era l'anno 2012. Gli Autori del testo evidenziavano che i chilometri di rete ferroviaria italiana in progressiva dismissione ammontavano a 6.400, l'incremento andava al ritmo di 600 all'anno e le previsioni erano che si sarebbe arrivati a 10.000 chilometri nel 2020. E non sono andati così tanto lontano dalla realtà.

Stando agli ultimi dati riferiti al 2018, sono circa 8.000 i chilometri di tratte ferroviarie secondarie su cui non passano più i treni (Marcarini, Rovelli, 2018, p. 18). Di questi, come illustrato nei precedenti capitoli, solo una parte è stata sottratta all'abbandono: negli anni, circa 800 chilometri sono stati trasformati in *greenways* e poco più di 1000 chilometri (in parte del Gruppo FS, in parte della concessionaria sarda ARST) sono stati riattivati, in tempi diversi, come ferrovie turistiche.

L'abbandono dei tracciati ferroviari ha rappresentato (e rappresenta) un fenomeno di livello internazionale, da cui l'Italia non è immune. L'eccezione risiede nell'approccio assunto per riutilizzare tracciati ferroviari e relative architetture.

⁷⁶ Bottini M., Marcarini A. (a cura di), *op. cit.* p. 5.

Rispetto agli altri Paesi, sul tema del recupero delle ferrovie abbandonate in Italia si è intervenuti in ritardo; e quando lo si è fatto, ciò è avvenuto grazie ad iniziative puntuali e locali, al lavoro di qualche Ente lungimirante, al supporto di associazioni attivamente impegnate sul territorio, senza che vi fosse una strategia univoca, un quadro di insieme degli interventi.

Ancora oggi, i progetti di riconversione interessano singoli tracciati e sono il risultato dell'iniziativa di Enti locali, anziché dell'azione di un programma organico nazionale: «in assenza di una visione strategica complessiva supportata da un'adeguata programmazione, il riuso di questo patrimonio è stato sporadico e frutto di singole iniziative, senza una 'regia' in grado di coordinare una valorizzazione integrata di strutture e infrastrutture e di costruire reti di soggetti pubblici e privati»⁷⁷.

Gli appassionati che conoscono le esperienze estere sanno che, in tema di ferrovie turistiche, queste sono attività diffuse nel territorio e ad esso intimamente legate, dotate di una propria autonomia gestionale consentita proprio da quelle norme e regolamentazioni che sino ad ora in Italia sono mancate. Sanno quindi che in Italia questo settore è ancora tutto da costruire. Allo stesso modo è noto che, per quanto riguarda la riconversione dei tracciati abbandonati in *greenways*, le trasformazioni avvenute in Europa e negli Stati Uniti hanno generato non semplici piste ciclabili bensì un sistema di percorsi dedicato alla circolazione non motorizzata e condivisa, nelle sue svariate forme, in grado di connettere gli utenti con le risorse naturali, paesaggistiche, storico-culturali del territorio, oltre a collegare la comunità agli insediamenti urbani.

L'affermazione che accomuna tutti coloro che hanno studiato l'argomento è il fatto che in Italia, oltre ad essere intervenuti in ritardo in materia di recupero

⁷⁷ S. Oppido, *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*, in BDC, Bollettino dell'Università degli Studi di Napoli, Vol. 1, pp. 221-236, anno 2014.

delle ferrovie abbandonate, non lo si faccia in maniera organica e pianificata (Oppido, 2014, p. 227; Garda, 2017, p. 255, Marcarini, Rovelli, 2018, p. 26).

Per meglio comprendere le cause dell'anomalia tutta italiana dell'approccio al tema del recupero delle ferrovie dismesse, nei successivi paragrafi saranno illustrate le questioni che direttamente riguardano il processo vero e proprio di riconversione delle tratte ferroviarie dismesse nei suoi molteplici aspetti: pratici (paragrafo 5.2), inerenti la proprietà (paragrafo 5.3), legislativi (paragrafo 5.4), inerenti la destinazione d'uso (paragrafo 5.5), culturali (paragrafo 5.6). Si farà riferimento a situazioni concrete, senza necessariamente privilegiare una determinata soluzione di recupero fra quelle adottate in Italia, ferrovie turistiche e/o *greenways*, senza dimenticare l'esistenza delle altre possibilità illustrate nel precedente capitolo (riattivazione del servizio ferroviario vero e proprio o introduzione del ferrociclo), in continuità, quindi, con il filo conduttore del presente studio: evidenziare la necessità di evitare lo *scenario del non intervento* e il degrado paesaggistico e territoriale che ne consegue.

5.2 *Recupero e salvaguardia ambientale: il caso della linea Bologna-Verona*

In occasione del seminario *Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie*, che si è tenuto a Milano nel marzo 2019, la regione Emilia Romagna⁷⁸ ha presentato il caso della riconversione in percorso ciclo-pedonale della ex ferrovia Bologna – Verona.

Con la sottoscrizione, nel 2010, di un protocollo d'intesa tra RFI, Regione, province di Bologna (oggi città metropolitana) e Modena e relativi comuni interessati, l'Emilia Romagna ha dato il via al progetto e realizzazione del

⁷⁸ P. Bassi, *Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie: vantaggi e criticità per gli Enti Locali*, Atti presentati dalla Regione Emilia Romagna al tavolo tematico, AMODO, Milano, 9 marzo 2019.

collegamento ciclopedonale tra i Comuni di Anzola dell'Emilia, Camposanto, Calderara, Crevalcore, Mirandola, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, San Felice Sul Panaro, San Giovanni in Persiceto, sull'area di sedime dell'ex linea ferroviaria Bologna-Verona, nel tratto smantellato per variante di tracciato.

Si tratta del progetto che interessa 42 chilometri di linea a binario unico che attraversa il territorio della provincia di Bologna e Modena. La tratta è parte integrante della cosiddetta *Ciclovia turistica del Sole BI1* che si svilupperà da Verona a Firenze, all'interno del più ampio progetto europeo di ciclabile denominato *Eurovelo 7*.

Oltre alla legislazione nazionale (leggi 366/1998 e 2/2018) e regionale (10/2017), inerente la possibilità del recupero di sedimi ferroviari dismessi da destinare a percorsi ciclabili, a supporto dell'intervento vi è, nello specifico, la legge 221/2015, art 5 comma 3:

Al fine di incentivare la mobilità sostenibile tra i centri abitati dislocati lungo l'asse ferroviario Bologna-Verona, promuovere i trasferimenti casa-lavoro nonché favorire il ciclo-turismo verso le città d'arte della Pianura padana attraverso il completamento del corridoio europeo EUROVELO 7, è assegnato alla regione Emilia Romagna, promotrice a tal fine di un apposito accordo di programma con gli enti interessati, un contributo pari a euro 5 milioni per l'anno 2016 per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclo-pedonale del vecchio tracciato ferroviario dismesso, la cui area di sedime è già nella disponibilità dei suddetti enti.

Due sono gli aspetti fondamentale del protocollo d'intesa del 2010, documento che consente agli Enti locali coinvolti di acquisire la titolarità dell'area per poter procedere agli investimenti per la riqualificazione, ai fini dell'attuazione del progetto:

- la sottoscrizione del *comodato d'uso gratuito* da parte di RFI, proprietaria della linea e dei relativi manufatti, agli Enti coinvolti;

- la sottoscrizione, tra RFI e gli Enti, del *verbale di consegna*, con il quale sono state rese disponibili a tutti gli effetti aree e manufatti lungo l'ex linea ferroviaria.

Nella seguente figura è schematizzato il lungo processo di governance, cominciato nel 2010.

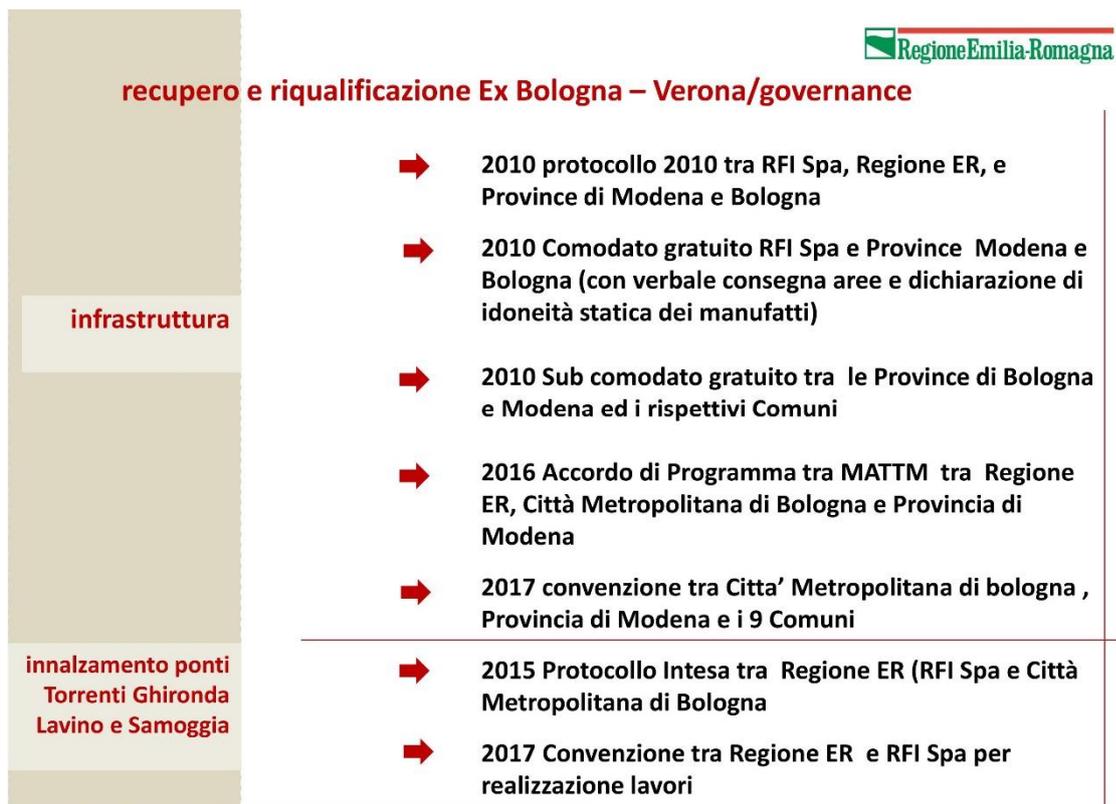


Figura 5-1. Iter burocratico di recupero e riqualificazione della linea Bologna-Verona (fonte: P. Bassi).

Per qualsiasi intervento di recupero di un tracciato ferroviario sono fondamentali il progetto e la disponibilità del finanziamento. E' necessario, inoltre, stabilire fin dall'inizio la *titolarità* dell'area (Bassi, 2019), che in questo caso si è verificata attraverso la cessione gratuita da parte di RFI, in comodato per 20 anni rinnovabili, alle province di Bologna e Modena (le quali a loro volta hanno ceduto in *sub-comodato* ai rispettivi Comuni attraversati dalla linea): con

strumenti di gratuità si ottimizzano le risorse per la riqualificazione dell'infrastruttura e non per l'acquisizione (Bassi, 2019).

Il caso della Bologna – Verona, inoltre, dimostra come il recupero di un tracciato ferroviario non più in uso abbia importante valenza anche ai fini della salvaguardia territoriale, nello specifico idraulica e idrogeologica.

A seguito di una Convenzione stipulata dagli Enti con la proprietà, RFI si è presa carico della progettazione e realizzazione del *sovralzo* dei ponti e delle relative rampe di raccordo sui Torrenti Lavino, Ghironda e Samoggia, che sono parte del sedime della linea ferroviaria dismessa e, pertanto, anch'essi oggetto del comodato d'uso gratuito.

I ponti erano stati individuati quali infrastrutture di attraversamento *critiche* dal *Piano Stralcio per il Bacino del Torrente Samoggia–Aggiornamento 2007*, nella Relazione del Titolo II *Rischio idraulico e Assetto Idrogeologico* (Autorità di Bacino del Reno, pp. 67-70).

Tali interventi di messa in sicurezza non sarebbero stati attuati se non fosse in previsione il recupero e riconversione in percorso ciclopedonale della ex ferrovia Bologna – Verona.

Pertanto, laddove c'è recupero, c'è inevitabilmente salvaguardia, poiché vi è presidio territoriale e, di conseguenza, manutenzione e controllo da parte degli Enti che hanno acquisito la titolarità della tratta (Bassi, 2019).

E in tema di recupero, per Regione Emilia Romagna i punti di forza, molti dei quali generalizzabili sulla base della specifica esperienza del progetto della ex ferrovia Bologna – Verona sono i seguenti (Bassi, 2019):

- benefici per i territori in termini di incremento delle reti di mobilità sostenibile;
- riqualificazione dei territori coinvolti;
- coordinamento e collaborazione intersettoriale tra diverse strutture degli Enti e tra Enti Locali di diverso livello territoriale (regione, comuni, province);

- sinergia con soggetti privati e associazionismo locale e nazionale;
- titolarità e assetto proprietario: definizione e strumenti;
- individuazione di strumenti di governance (protocollo d'intesa, convenzioni, accordi);
- continuità ed integrità dell'infrastruttura;
- salvaguardia idrogeologica ed idraulica del territorio;
- manutenzione e gestione unitaria dei luoghi interessati;
- progettazione omogenea e di qualità tra diversi comuni;
- integrazione con altre infrastrutture di ciclabilità e di mobilità dolce;
- collegamento e interconnessione locale e di interscambio bici, treno e bus;
- recupero di un paesaggio naturalistico in ambito extraurbano;
- valorizzazione di manufatti storici (ponti) come esempio di ingegneria storica;
- alternativa modale sostenibile in alternativa a quella veicolare privata.

5.3 *La questione della proprietà e della gestione dei tracciati*

Il caso della Bologna –Verona offre lo spunto per evidenziare l'anomalia tutta italiana della proprietà e gestione della rete ferroviaria, da cui in parte conseguono le difficoltà di un approccio integrato al tema del recupero dei tracciati ferroviari abbandonati.

Dalla costituzione del Regno d'Italia (1861) ad oggi ci sono state quattro forme di gestione di Stato delle ferrovie⁷⁹:

- *l'Amministrazione civile* all'interno del Ministero dei Lavori Pubblici, esistita fino al 1905, con la quale tutti i beni che costituivano il patrimonio ferroviario erano di proprietà dello Stato;

⁷⁹ R. Rovelli, G. Senes, N. Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways*, Associazione italiana greenways, Milano, 2004, pp 25-27.

- *l'Amministrazione Autonoma, poi Azienda Autonoma*, delle Ferrovie dello Stato a cui, fino al 1985, spettava direttamente solo la gestione dei beni, mentre continuava ad essere lo Stato il titolare della proprietà del patrimonio ferroviario;
- *l'Ente Ferrovie dello Stato*, in cui nel 1985 veniva trasformata l'Azienda Autonoma e che si configurava, sotto il profilo giuridico, come un ente pubblico economico ma che, a differenza dell'Azienda autonoma che si *atteggiava* a impresa pubblica, era dotato di quell'autonomia patrimoniale, contabile e finanziaria ex art. 2093 del Codice Civile, conferita alle imprese private;
- la *Società Ferrovie dello Stato SpA*, in cui, nel 1992, veniva trasformato l'Ente Ferrovie dello Stato, nel tentativo di dare all'azienda di Stato una maggior efficienza (e ridurre il debito pubblico), mettendola sullo stesso piano delle società private.

Elemento cruciale di quest'ultimo passaggio è stato il trasferimento alla nuova società dei beni appartenenti all'Ente Ferrovie dello Stato e la possibilità, per quest'ultima, di disporre liberamente dei propri beni secondo il regime della proprietà privata.

Con l'emanazione della Direttiva europea 91/440/CEE, il settore ferroviario ha subito una sorta di rivoluzione, attraverso l'apertura alla libera concorrenza e l'imposizione della separazione tra esercizio delle attività di trasporto e gestione della rete ferroviaria. Per la Società Ferrovie dello Stato ciò ha comportato, per la gestione dei viaggi la nascita di *Trenitalia* e, per la gestione delle reti quella di *RFI*, società a cui è stato assegnato tutto il patrimonio ferroviario (binari, sedimi, ponti, gallerie, edifici...).

Oggi, il Gruppo Ferrovie dello Stato è una Società per Azioni partecipata al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze. Alla privatizzazione ha fatto seguito

la frammentazione amministrativa che ha configurato la Società come una holding, che articola le proprie attività attraverso una serie di aziende, suddivise in quattro settori operativi: *trasporto*, a cui appartiene Trenitalia, *servizi immobiliari, altri servizi, infrastruttura*, di cui fa parte RFI.

Affinché il Gruppo possa cedere una linea, in vendita, in comodato o in altra modalità, si deve verificare uno dei seguenti casi⁸⁰:

1. emanazione del Decreto Ministeriale che autorizza ufficialmente RFI alla dismissione di quella determinata relazione ferroviaria;
2. attivazione, su una determinata linea, della variante di tracciato che implica, di conseguenza e senza necessità di decreto, la dismissione del vecchio tracciato o di una parte di esso (è il caso della ex ferrovia Bologna – Verona presentato nel precedente paragrafo).

In ciascuna delle due situazioni, atti ufficiali interni di RFI, relativi alle disposizioni per l'esercizio ferroviario, sanciscono la definitiva cessazione del servizio ferroviario su queste linee e tratte, dismesse o per Decreto o per variante di tracciato.

In questo modo, le ex-linee ferroviarie diventano semplicemente beni immobili (aree di sedime e fabbricati) nella disponibilità di RFI, attualmente proprietaria di una cospicua quantità di linee e tratte dismesse, destinate alla cessione in uso o alla completa alienazione. Ciò, peraltro, è già avvenuto in passato, per cui non sono più nella disponibilità della Società molte linee dismesse, come illustrato nella seguente figura⁸¹:

⁸⁰ AA. VV: *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, op. cit. p. 19.

⁸¹ L'elenco è stato presentato da RFI (Ing. Maggiorotti) in occasione dell'intervento al tavolo tematico *Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie*, A.MO.DO., Milano, 9 marzo 2019.

Le cessioni più significative alle Pubbliche Amministrazioni per greenways

REGIONE interessata	PROVINCE interessate	LINEA DISMESSA		USO PREVISTO	LUNGHEZZA ORIGINARIA (km)	PORZIONE VENDUTA (km)	NOTE
PIEMONTE	Torino / Cuneo	AIRASCA	CAVALLERMAGGIORE	PISTA CICLOPEDONALE	34,5	20	Ceduto il tratto Airasca-Moretta alle Province di Torino e Cuneo, già trasformato in greenway.
LOMBARDIA E VENETO	Vicenza / Verona / Mantova	TREVISO	OSTIGLIA	PISTA CICLOPEDONALE	117	50	Ceduti circa 50 km alla Provincia di Padova ed all'Ente Parco del Sile, già trasformati in pista ciclopedonale. Prossima cessione intera linea.
FRIULI VENEZIA GIULIA	Udine	UDINE	TARVISIO	PISTA CICLOPEDONALE	86,8	48	Linea ceduta alla Provincia, successivamente passata a terzi.
FRIULI VENEZIA GIULIA	Gorizia	TARVISIO	FUSINE LAGHI	PISTA CICLOPEDONALE	38,5	8	Linea ceduta alla Provincia, successivamente passata a terzi.
FRIULI VENEZIA GIULIA	Gorizia	CORMONS	REDIPIUGLIA	PISTA CICLOPEDONALE	10	INTERA LINEA	Venduta alla Regione Friuli Venezia Giulia nel 2018.
LIGURIA	Imperia	OSPEDALETTI	ANDORA	PISTA CICLOPEDONALE	43	23	Ceduto alla Regione Liguria il tratto tra Ospedaletti e S. Lorenzo al Mare nel 2003, trasformato in pista ciclopedonale.
ABRUZZO	Chieti	ORTONA	VASTO	PISTA CICLOPEDONALE	38,6	CEDUTO SEDIME DEI BINARI	Espropriato il solo sedime dei binari dalla Provincia di Chieti nel 2016. Ciclovía in fase di realizzazione, che sarà completata entro il 2019.
EMILIA ROMAGNA	Bologna / Modena	TAVERNELLE EMILIA	MIRANDOLA	PISTA CICLOPEDONALE	38	INTERA LINEA	Tratto ceduto in comodato d'uso alle Province di Modena e Bologna, e subcomodato ai Comuni, per una ciclopedonale di prossimo avvio.
CAMPANIA	Benevento	VITULANO FOGLIANISE	APICE	PISTA CICLOPEDONALE	22,3	INTERA LINEA	Ceduta alla Provincia di Benevento nel 2018. Già realizzata una pista ciclabile di 3,5 km.
SICILIA	Messina	PALERMO S. ERASMO	BURGIO	PISTA CICLOPEDONALE	112	INTERA LINEA	La tratta Godrano-San Carlo di 66 km è stata trasformata in una greenway



Figura 5-2. Linee dismesse cedute da RFI agli Enti (fonte: RFI).

Trattandosi di una S.p.A., la Società ha un proprio bilancio economico e, pertanto, le linee ferroviarie dismesse, i relativi sedimi, edifici e stazioni costituiscono voci a bilancio.

Qui sta la principale differenza fra lo scenario italiano e quello estero, quest'ultimo descritto nel paragrafo 4.3.4. Come illustrato da RFI in occasione del convegno tenutosi a Roma nell'ottobre 2003 «(...) noi siamo una società per azioni, abbiamo questo tipo particolare di patrimonio con il suo valore. L'immaginario collettivo pensa costantemente che questo patrimonio soggiaccia ancora ad elementi pubblicitari. Lo percepisco ogni giorno nei miei contatti con le amministrazioni comunali e regionali. C'è ancora questo retaggio culturale. E, dunque, non c'è la dovuta attenzione a quello che invece è il valore economico di questi asset: asset che costituiscono, di fatto, il valore economico della società e il

bilancio del Gruppo delle Ferrovie dello Stato, e sui quali noi siamo chiamati a dare valore, a generare profitto»⁸².

Nel suo intervento Notaro (2004) osserva come, da una parte ci sia RFI che, per le ragioni illustrate, ha necessità di *valorizzare*, nel senso di dare valore, ridare una rendita fondiari e, pertanto, vendere quanto dismesso, dall'altra ci sia uno scarso interesse, dovuto fondamentalmente alla mancanza di risorse economiche, da parte delle Amministrazioni Pubbliche ad acquistare questi beni per poi riconvertirli in percorsi di mobilità sostenibile.

Le ragioni che inducono RFI a prestare particolare attenzione a questo segmento di portafoglio immobiliare, seguendone costantemente il monitoraggio, sono essenzialmente le seguenti:

- evitare consistenti spese di manutenzione e sorveglianza;
- evitare lo stato di abbandono delle aree e dei fabbricati, perché, oltre a comportare costi passivi di gestione, si presta a favorire fenomeni di degrado e di utilizzo abusivo (dall'occupazione illecita degli edifici, alle discariche non autorizzate, fino addirittura al furto del materiale ferroviario);
- evitare eventuali responsabilità civili e penali per RFI S.p.A., conseguenti ad un mancato controllo e ad una mancata azione diretta in termini di manutenzione e sorveglianza;
- assicurare la disponibilità sul mercato dei medesimi compendi immobiliari, che si rende possibile solo dopo i corrispondenti provvedimenti di dismissione;

⁸² F. Notaro, *Il riutilizzo dei sedimi ferroviari. Il caso italiano*, in Atti del convegno RFI - Isfort, *La valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di greenways*, Roma 20 ottobre 2003, ISFORT, 2004, pp. 114-118.

- consentire di mettere a reddito tali compendi immobiliari tramite alienazione, commercializzazione, valorizzazione o diversificazione, incrementando la redditività di ogni cespite.

Con riferimento alle linee ferroviarie sulle quali il servizio commerciale è semplicemente *sospeso* (cioè non è stato emesso il relativo Decreto di dismissione, né per tali tratte sono state realizzate varianti di tracciato), il titolo di proprietà degli immobili, delle opere e degli impianti costituenti la ferrovia rimane in capo al soggetto che ne era proprietario quando la linea era in esercizio, il quale non può destinarli ad altro uso o alienarli, essendo vincolati all'esercizio ferroviario pubblico.

Con la crisi economica e la conseguente riduzione della spesa pubblica, dal 2010 si è arrivati alla *sospensione* del servizio ferroviario viaggiatori e merci su oltre 1000 chilometri di linee (Marcarini 2018, p.17), in particolare in Piemonte, Campania e Puglia. Tale sospensione col tempo si sta trasformando in una vera e propria soppressione della linea, pur mancando il Decreto ufficiale, con la vegetazione che cresce rapidamente lungo il binario, con sedimi e binari abbandonati che sono stati colonizzati dalla natura o riutilizzati come strade, stazioni demolite, vandalizzate o murate, pregevoli opere d'arte smantellate o lasciate in balia del loro destino, senza più cura e manutenzione.



Figura 5-3. Ferrovia Asti-Mortara, sospesa nel 2012 (fonte: www.atnews.it).

All'atto pratico RFI ha la responsabilità civile e penale derivante dallo stato di abbandono di queste linee (Notaro, 2004): può accadere che nascano discariche abusive, che si verifichino (o si verifichi il rischio di) crolli, incendi, occupazioni abusive di edifici, magari pericolanti.

Nel caso delle linee dismesse, L'Ente che eventualmente acquista o riceve in comodato d'uso una linea o parte di essa, oltre a farsi carico della manutenzione deve mettere in conto gli eventuali interventi di messa in sicurezza di opere d'arte, ponti, gallerie che potrebbero essere presenti e versare in cattivo stato, oppure accordarsi affinché se ne prenda carico RFI, come nel caso del recupero della linea Bologna – Verona precedentemente illustrato.

Partendo dalla semplice constatazione che *rimettere in sicurezza i sistemi ferroviari costa*, Notaro (2004, p. 116) sottolinea che c'è ben altro oltre l'obiettivo di ricostituire una rendita fondiaria per la Società: valorizzare le linee abbandonate significa fare in modo che la valenza artistica, archeologica, culturale, paesaggistica e naturalistica del territorio attraversato possa essa stessa dare una redditività al Paese. E a tal proposito individua nell'imprenditoria privata il comparto in grado di comprendere il business indotto dal recupero delle linee e di gestire questo sistema, investendo in esso.

5.3.1 Il contratto di programma

Per gli effetti che derivano dall'Atto di Concessione siglato nel 2000 tra il Ministero dei Trasporti (MIT) e Ferrovie dello Stato, RFI rappresenta in via esclusiva il Gestore unico dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ed è pertanto tenuta ad attuare i piani definiti con lo Stato in merito agli investimenti per lo sviluppo dell'infrastruttura e alle attività di manutenzione della rete. Ciò avviene attraverso il *Contratto di Programma* tra RFI e il MIT. Il nuovo *Contratto di Programma RFI - parte Investimenti 2017-2021*, esaminato nella seduta del 7 agosto 2017 dal CIPE, che si è espresso con parere favorevole, ha concluso il suo iter

autorizzativo con la registrazione della Corte dei Conti del Decreto di approvazione MIT/MEF avvenuta in data 9 maggio 2019.

Degli oltre 13 miliardi di euro di investimenti previsti, per la *valorizzazione turistica delle ferrovie minori* sono stati stanziati 36 milioni di euro.

Contratto di Programma MIT - RFI parte Investimenti 2017-2021											milioni di euro			
Articolazione degli investimenti in corso e programmatici per status attuativo e finanziario														
TABELLA A - PORTAFOGLIO INVESTIMENTI IN CORSO E PROGRAMMATICI														
Classe a - Programmi pluriennali di interventi														
Programmi prioritari ferrovie - <u>Valorizzazione turistica delle ferrovie minori</u>														
Intervento	Nuovo inserimento	Fase finanziata	Consuntivo al 2016	Costo Totale Opere	CdP-I 2016 proforma		Sezione 1 Opere in corso finanziate							
					Classe DPP	Stato attuativo	Riduzioni e rimodulazioni	Incrementi	Stato MEF	Stato FSC	Stato MIT	UE (inclusa quota nazionale)	EE,LL e altro	
P214 Valorizzazione turistica delle ferrovie minori	x		3,53	234,71	18,71	36,00	54,71	33,71	21,00					
Altri interventi in corso e programmatici		INV+P												
Ripristino linea Benevento-Pietralcina		INV												
Ripristino ai fini turistico-naturali della storica tratta ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio Lacedonia (1 ^a Fase) - studio di fattibilità		PF												
Riattivazione linea Palazzolo-Paratico		INV												
Riattivazione linea Campobasso-Termini		INV												
Riattivazione linea Asciano-Monte Antico		INV												
Riattivazione linea Agrigento-Porto Empedocle		INV												
• NCP 3: "Valutazioni in corso, senza impatti immediati sulle attività avviate"														
Totale Programmi prioritari ferrovie - Valorizzazione turistica delle ferrovie minori			3,53	234,71	18,71	0,00	36,00	54,71	33,71	21,00	0,00	0,00	0,00	

Figura 5-4. Estratto del *Contratto di Programma RFI - parte Investimenti 2017-2021*.

5.3.2 L'esperienza statunitense

Se la dismissione dei tracciati ferroviari accomuna l'Italia a moltissime Nazioni industrializzate nelle quali si è verificato il medesimo fenomeno, lo stesso non si può dire della modalità di intervento e di recupero di tali linee che, come si è detto, all'estero ha avuto un approccio differente.

Gli Stati Uniti sono stati i primi ad avviare programmi di riconversione delle linee abbandonate in mobilità dolce, a partire dagli anni '60 del secolo scorso, come illustrato nel paragrafo 4.3.4. Il fattore che ha permesso una forte accelerazione nel recupero di buona parte del patrimonio ferroviario dismesso è stato la pratica del *railbanking* introdotta nel 1983 dal Congresso USA.

Il *railbanking* si definisce come un:

accordo volontario tra una compagnia ferroviaria e un'organizzazione pubblica o privata per utilizzare una linea ferroviaria non più in esercizio come percorso verde, fino a quando la compagnia ferroviaria non richieda il corridoio per istituirci un nuovo servizio ferroviario. (Senes, 2018)⁸³.

Questa norma introduce la reversibilità dell'opera, ossia la possibilità della tratta di essere riattivata dopo un tempo indefinito. Per le compagnie ferroviarie il *railbanking* è stato un forte propulsore perché concepito come un metodo economicamente vantaggioso per mettere in *standby* i propri beni.

Con la nuova norma del 1983 si è sancito, a livello federale, che, se esiste una possibilità di recuperare in altro modo il corridoio ferroviario, non si ha la perdita della pubblica utilità né della funzione di trasporto. Dunque, il corridoio ferroviario resta valido e la servitù di passaggio non decade. L'accordo viene stipulato tra l'impresa ferroviaria e un Ente locale ed è di tipo volontario. Consente all'impresa di attribuire i costi di gestione legati a quel patrimonio immobiliare ad un Ente pubblico o a una associazione privata; come pure la responsabilità per gli incidenti alle persone. L'impresa, in questo modo, o rimane anche proprietaria del sedime o comunque ha la possibilità in qualsiasi momento di richiedere indietro il sedime per poter riattivare il servizio ferroviario. I vantaggi sono i seguenti:

- si evita il frazionamento del sedime, poiché la proprietà non viene smembrata;
- si eliminano i costi e le responsabilità per la compagnia ferroviaria;
- si facilita il recupero come linea ferroviaria (negli USA alcune linee *rail-banked* sono tornate a funzionare come servizio ordinario).

Il successo dell'esperienza statunitense nel recupero dei tracciati ferroviari è da attribuirsi, come per le altre Nazioni, alle numerosissime iniziative spontanee che

⁸³ G. Senes in I. Maggiorotti (a cura di), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, op. cit, p. 7.

fin dagli anni '50 si erano mobilitate per la conservazione delle ex-ferrovie, e alla successiva strutturazione in associazioni organizzate. Nel 1986 nasce Rails-to-Trails Conservancy (RTC), associazione non-profit di livello federale. Originata con il dichiarato obiettivo iniziale della conservazione delle tratte ferroviarie dismesse da convertire a fini ricreativi, RTC punta rapidamente a obiettivi più alti e *sistemici*: creare una rete nazionale di percorsi escursionistici pubblici e di *greenways*, sensibilizzando e coinvolgendo le comunità locali, collegare le città con le aree rurali, diffondere la cultura della mobilità lenta e la pratica del cammino quale modalità di trasporto alternativa all'automobile, anche in chiave salutistica⁸⁴.

Oggi RTC si pone come attivo catalizzatore di azioni sinergiche fra i molteplici soggetti e le diverse funzioni da mettere in campo per il conseguimento degli obiettivi proposti: *fa sistema* con le molteplici realtà e associazioni di mobilità lenta, trasporto sostenibile e conservazione del patrimonio; supporta le comunità e le associazioni che hanno in carico o intendono realizzare nuovi recuperi, fornendo assistenza tecnica, finanziaria e legale per la progettazione, l'acquisizione, la riconversione e il mantenimento dei percorsi; svolge attività di divulgazione e sensibilizzazione; organizza e gestisce l'informazione sull'intera rete di percorsi attraverso il portale informatico; organizza e promuove eventi. RTC, inoltre, riveste un ruolo di potente parte negoziale nelle politiche federali e statali di sviluppo dei percorsi sostenibili e di sostegno alla mobilità lenta.

Quest'ultimo punto pone l'accento su un aspetto cruciale, vale a dire le ingenti risorse finanziarie necessarie per le attività istituzionali tanto della medesima associazione quanto dei partner collegati. Mentre i primi percorsi erano stati realizzati ricorrendo prevalentemente a fondi pubblici, relativamente limitati e

⁸⁴ F. Battigelli, *Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti*, atti del XXXII Congresso Geografico Italiano, Roma, 7-10 giugno 2017.

contingenti, provenienti dal settore dei parchi e del tempo libero, un fondamentale sostegno strutturale deriva oggi dal finanziamento federale, dopo che, nel 1991, la legge *Surface Transportation Efficiency Act*, promossa da RTC, ha riconosciuto i percorsi di mobilità lenta come componente del sistema trasportistico nazionale e come modalità alternativa al trasporto su gomma. I programmi di finanziamento collegati alla legge riservano ai *trail* contributi sostanziali all'interno degli investimenti federali previsti per il settore generale dei trasporti.

Altre importanti risorse derivano da quote associative e donazioni e dalla vendita dei prodotti editoriali e di merchandising. Nella promozione e gestione dei percorsi, non va dimenticato il generoso apporto del volontariato radicato in un solido senso di appartenenza e di condivisione. E' una pratica fortemente sentita e diffusa fra i cittadini americani, sensibili a dedicare il proprio impegno in ogni settore percepito come bene comune, tale da implicare una responsabilità personale attiva.

A più di 30 anni dalla fondazione, RTC può vantare una formidabile offerta di percorsi e un impatto socio-territoriale di grande peso: oggi la rete è costituita da 2096 *trails*, per un totale di quasi 40.000 chilometri di ferrovia abbandonata recuperati⁸⁵.

5.3.3 *L'esperienza spagnola*

Numerosi sono gli esempi europei di successo inerenti l'approccio integrato alla questione del recupero delle linee ferroviarie dismesse, come illustrato nel capitolo 4 del presente studio.

Il caso spagnolo, con il progetto *Vias Verdes*, ha evidenziato come i migliori risultati si raggiungano attraverso chiarezza e coerenza di intenti tra gli attori

⁸⁵ Fonte: R. Rovelli, *op cit.*, si veda paragrafo 4.3.4.

coinvolti, strumenti tecnico-normativi finalizzati alla valorizzazione di beni a rete e adeguate risorse economiche⁸⁶.

Le *Vías Verdes* sono il prodotto della riconversione di ferrovie dismesse in percorsi pedonali o ciclopedonali, destinati ad accogliere il traffico non motorizzato. Quest'esperienza ha trovato beneficio nel lavoro in sinergia e nel sostegno di molti soggetti istituzionali come i Governi regionali e provinciali e le amministrazioni comunali:

*La existencia de este Programa, coordinado a escala nacional por la Vías Verdes de España, proporciona a las diferentes iniciativas de Vías Verdes en España dos valores fundamentales. Por un lado, unas señas de identidad homogéneas, que permiten distinguirlas por su origen ferroviario, y definir las como recurso novedoso y de calidad. Por otro, un importante proceso de implicación y participación de las instituciones y los colectivos ciudadanos a nivel local.*⁸⁷ (La creazione del Programma *Vías Verdes* della Spagna, coordinato a livello nazionale, conferisce alle diverse iniziative di *Vías Verdes* due valenze fondamentali. Da un lato la presenza di segni identitari omogenei che consentono di distinguerle per il loro passato come linee ferroviarie e identificarle come risorsa innovativa e di qualità. Dall'altro, un importante processo di coinvolgimento e partecipazione, a livello locale, sia delle Istituzioni sia della Comunità).

Alla base del successo vi è stato, e continua ad esserci, il coordinamento centrale da parte della Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE)⁸⁸ che vigila affinché gli interventi non si limitino alla realizzazione dell'infrastruttura ma siano progetti integrati di sviluppo comprendenti la creazione di servizi per gli utenti e la valorizzazione del territorio. Nel 1992, su incarico del governo e delle due compagnie ferroviarie statali (RENFE e FEVE), la FFE ha realizzato un inventario delle linee ferroviarie dismesse presenti nel paese. Alla fine del 1993 sono iniziate le prime realizzazioni concrete.

⁸⁶ S. Oppido, *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*, in BDC, Bollettino del Dipartimento di conservazione dei beni architettonici ed ambientali, n. 1, Università degli Studi di Napoli, anno 2014, pp.221-234.

⁸⁷ https://www.viasverdes.com/programa_vv/principal.asp

⁸⁸ Nata agli inizi degli anni '90 con funzione di coordinamento, promozione delle iniziative ed elaborazione dei piani di fattibilità.

La Fondazione, inoltre, ha ideato elementi di riconoscibilità comuni (logo e segnaletica) per i vari percorsi e costantemente attua iniziative promozionali comuni a tutte le *Vías Verdes*.

Da parte loro, le compagnie ferroviarie spagnole mettono a disposizione i sedimi abbandonati, mediante vendita o contratti di affitto. Gli Enti locali elaborano studi e i progetti, acquisiscono i sedimi, realizzano le vie verdi e si occupano della loro gestione e manutenzione. Il Ministero dell'ambiente è il principale finanziatore, attraverso un contributo annuale. Stando agli ultimi dati, a partire dal 1993 risultano investiti nel *Programa Vías Verdes*, tutt'ora in corso, 190 milioni di euro (Rovelli, 2019).

L'esperienza spagnola è frutto della collaborazione tra istituzioni, cittadini e associazioni. Nel progetto delle *Vías Verdes* la partecipazione dei governi regionali, dei governi provinciali, dei comuni, nonché del settore sociale, è stata fondamentale. Proprio quest'ultimi hanno avuto un ruolo centrale nella promozione dell'utilizzo della bicicletta come strumento per garantire l'accessibilità all'ambiente naturale e culturale, affinché le aree territoriali marginali fossero rese più accessibili e recuperate per nuove finalità.

In sintesi gli esiti di tale esperienza evidenziano:

- strategie e programmi efficaci definiti per la realizzazione di *networks*, e non di interventi sporadici di recupero;
- ampio coinvolgimento dei vari livelli di *governance* territoriale, unito al grado di divulgazione raggiunto nella società e nei media del progetto *Vías Verdes*;
- oltre alla *riabilitazione* di spazi fisici, capacità da parte delle Istituzioni, di *fare innovazione*.

5.4 *Problematiche legislative e cambiamenti in atto*

Come illustrato nel capitolo 3, la tanto attesa legge 128/2017⁸⁹ frutto di anni di lavoro e di impegno non solo politico ma anche e soprattutto da parte delle associazioni di appassionati volontari riunite nella FIFTM, che è divenuto soggetto ufficiale istituzionalmente competente⁹⁰, ha sicuramente costituito un importante punto di svolta in merito al recupero di tracciati in disuso finalizzati all'istituzione di ferrovie turistiche. Ma, nonostante le lunghe riflessioni e i numerosi dibattiti che hanno contribuito alla sua redazione, si è visto che molte sono le questioni ancora aperte, alcune delle quali rischiano di compromettere gli stessi obiettivi di sviluppo del settore delle ferrovie turistiche che la legge si prefigge.

Secondo l'attuale formulazione dell'articolo 5 comma 3, la legge 128/2017 sottolinea che l'esercizio del trasporto ferroviario, anche quello delle ferrovie turistiche, debba essere gestito da un'*impresa ferroviaria* ai sensi del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, di recepimento della Direttiva europea 2012/34/UE che ha istituito lo spazio ferroviario europeo unico.

Le implicazioni che ne conseguono sono duplici. In primo luogo, la questione che siano *solo* le *imprese ferroviarie* a potersi occupare, di fatto, del vero e proprio viaggio del treno turistico costituisce una grossa limitazione del raggio di azione delle associazioni amatoriali che, in questi anni, hanno dato (e continuano a dare) il loro prezioso e consistente apporto, su più fronti di gestione, ai fini del successo degli eventi e delle giornate di viaggio sulle ferrovie turistiche. Con questa legge, ai volontari restano da svolgere solamente compiti *accessori* di promozione

⁸⁹ Legge 9 agosto 2017, n. 128, *Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.*

⁹⁰ La FIFTM, citata all'art. 3 della legge 128/2017, dal dicembre 2013, fa parte di un tavolo di lavoro col Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria per studiare apposite regole di gestione ed esercizio delle ferrovie turistiche, al fine di rendere fattibili tecnicamente ed economicamente i progetti di riuso di dette linee.

turistica che, per quanto importanti, non possono da soli conseguire l'obiettivo che invece è decisivo per la sostenibilità economica di una ferrovia turistica. L'apertura ai volontari della gestione non solo delle attività collaterali al viaggio ma anche delle questioni tecniche dell'infrastruttura vera e propria è ciò che accade da decenni nei Paesi nei quali le ferrovie turistiche sono una realtà affermata. Nella sola Gran Bretagna, stando agli ultimi dati disponibili, nell'ambito delle ferrovie turistiche operano più di 19.000 volontari, a fronte di poco più di 2200 salariati⁹¹. Le associazioni, presenti in numero consistente anche in Italia, sono soggetti radicati sul territorio e ne conoscono le peculiarità, oltre ad avere approfondite conoscenze tecniche, essendo molti soci ex ingegneri o ferrovieri, uniti da una comune passione.

Vi è un secondo aspetto legato all'articolo 5 comma 3 della legge 128/2017, che rischia di mettere a repentaglio un'iniziativa turistica in atto, con successo, da anni.

Poiché dal comma citato risulta che il servizio di trasporto sulle ferrovie esercite a solo scopo turistico dovrà essere affidato esclusivamente a *imprese ferroviarie*, per effetto di tale requisito alcune società di trasporto che, anche se in mancanza della qualifica di *impresa ferroviaria*, hanno operato nel settore turistico ferroviario fino all'entrata in vigore della Legge n. 128 del 2017, oggi rischiano di non poter proseguire l'attività in quanto non posseggono tale qualifica. In questa condizione si trova *ARST SpA Trasporti Regionali della Sardegna*, società che gestisce sia il servizio commerciale ferroviario, sia il servizio turistico con l'iniziativa denominata *Trenino Verde*, attiva da più di vent'anni su circa 440 chilometri della rete ferroviaria sarda.

L'ARST, fino all'emanazione della legge 128/2017, annualmente organizzava circa 450 giornate/treni sulle linee interne della Sardegna, con una gestione del

⁹¹ Fonte: Fedecrail, 2014 (si veda tabella 2-1 al paragrafo 2.3 del presente studio).

sistema di ferrovie turistiche nell'*accezione europea* del termine, vale a dire attraverso la pubblicazione di un calendario di viaggi con date, orari e itinerari prefissati di anno in anno, che permetteva al turista di programmare la partecipazione ai viaggi con grande anticipo.

Poiché il decreto legislativo 112/2015 (che riporta che l'esercizio del trasporto ferroviario debba essere gestito da un'*impresa ferroviaria*), a cui fa riferimento la legge 128/2017, esclude dall'ambito di applicazione delle disposizioni del medesimo decreto le *reti ferroviarie locali e regionali isolate adibite al trasporto passeggeri* e *le imprese che esercitano unicamente servizi di trasporto urbano, extraurbano o regionale su tali reti*, quindi ARST, paradossalmente l'azienda sarda può continuare a gestire, in virtù del 112/2015, il servizio ferroviario *commerciale*, ma non quello turistico, in virtù della 128/2017.

In soccorso sia dell'iniziativa *Trenino Verde* sia delle associazione e del loro operato vi è stata la recente (27 marzo 2019) approvazione all'unanimità, da parte della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, della *proposta di legge Marino (AC 1615)* concernente le *Modifiche alla legge 9 agosto 2017, n.128, in materia di affidamento dei servizi di trasporto nelle ferrovie turistiche isolate dalla rete ferroviaria nonché di vigilanza sull'applicazione delle norme di sicurezza*.

Tale norma prevede l'introduzione del comma 1-*bis*, all'art 5 della legge 128:

1-*bis*. Il servizio di trasporto turistico è esercitato da:

- a) imprese ferroviarie di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per l'infrastruttura ferroviaria nazionale e le linee ad essa interconnesse;
- b) imprese ferroviarie di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, ovvero soggetti che già esercitano servizi ferroviari ai sensi del decreto del Presidente della Repubblica 11 luglio 1980, n. 753, sulle reti ferroviarie isolate dal punto di

vista funzionale dal resto del sistema ferroviario, con riferimento alle medesime reti;

c) altri soggetti, quali musei ferroviari e associazioni, purché posti sotto la responsabilità dei soggetti di cui alle lettere a) e b) in possesso di certificato di sicurezza o altro titolo di idoneità all'esercizio.

Una volta completato l'iter parlamentare, tale legge consentirà alla società ARST, seppur in assenza di titolarità di licenza ferroviaria, di riprendere e continuare a gestire le reti ferroviarie isolate della Sardegna a scopo turistico e quindi di dare continuità alle tratte del *Trenino verde*.

E' prevista, inoltre, un'altra importante novità, come riportato nel punto c del comma 1-*bis*: la possibilità, per soggetti diversi dalle imprese ferroviarie, quali musei ferroviari e associazioni, di esercire il servizio di trasporto turistico purché posti sotto la responsabilità dei soggetti in possesso di certificato di sicurezza o altro titolo di idoneità di servizio. Ciò implica un possibile coinvolgimento futuro delle associazioni anche nell'esercizio e non solo nella promozione turistica.

5.5 *Ferrovie turistiche o greenways?*

Considerando lo scenario italiano e le problematiche precedentemente illustrate, sembrerebbe incredibile: eppure nel nostro Paese sul tema delle ferrovie dismesse si è giunti, in molte occasioni, a discutere animatamente sull'opportunità di riconvertire un tracciato in *greenway* o pista ciclabile, piuttosto che recuperarlo come ferrovia turistica, o viceversa.

Quando è stata emanata la Legge Finanziaria dello Stato per il 2008, che stanziava un fondo finanziario a favore della trasformazione di alcune linee ferroviarie dismesse in piste ciclabili, c'è stata la reazione di alcune associazioni e comitati *amici della ferrovia*, preoccupati per il fatto di veder vanificati, dopo anni di

condivisibili rimostranze e proposte, i loro obiettivi di un ripristino completo del servizio ferroviario anche laddove il treno è ormai un lontanissimo ricordo⁹².

Come dimostra l'esperienza degli Stati Uniti, l'eventuale trasformazione di un sedime ferroviario dismesso in *greenway* non pregiudica un successivo, potenziale ripristino del servizio ferroviario.

Il conferimento di una nuova destinazione d'uso, anche se diversa da quella auspicata dai sostenitori delle ferrovie, comporta vantaggi immediati che vanno anche nella direzione da loro desiderata⁹³.

L'utilizzo, anche provvisorio, del sedime di un tracciato in disuso come pista ciclo-pedonale previene l'abbandono, il generarsi di situazioni di degrado ambientale, gli utilizzi abusivi, l'occupazione della proprietà. In altre parole conserva, in una prospettiva futura, il capitale fisso dell'infrastruttura e anche la sua memoria storica.



Figura 5-5. Esempi di occupazione di sedime e situazioni di degrado (fonte: G. Senes).

⁹² A. Marcarini in C. Cortesi, U. Rovaldi, *Dalle rotaie alle bici: indagini sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico*, FIAB Onlus, Milano, 2011, p. 37.

⁹³ *Ibidem*

Inoltre la riconversione in pista ciclo-pedonale presuppone, come esposto in precedenza, il trasferimento della proprietà del sedime, l'affitto o il comodato d'uso dello stesso, a un Ente pubblico, normalmente una Regione o una Provincia, che ne garantisce l'integrità e la conservazione. Ed essendo le Regioni e le Province Enti a cui spettano anche scelte in materia di trasporto pubblico, tali Amministrazioni possono stabilire il ripristino di un eventuale servizio ferroviario. E ciò avviene più facilmente se hanno già una qualche forma di controllo o di possesso sull'infrastruttura. In generale, infatti, le problematiche che possono ostacolare o comunque generare difficoltà nella realizzazione di una *greenway* sul tracciato di una ferrovia non utilizzata sono:⁹⁴

- l'acquisizione del sedime che, come si è visto per il caso della linea Bologna – Verona, richiede un lungo iter burocratico;
- il reperimento dei fondi per la realizzazione dell'opera;
- la manutenzione del percorso e i costi di gestione.

In occasione dell'incontro di Pesaro *Verso gli Stati Generali della mobilità nuova*,⁹⁵ è intervenuta l'associazione FVM (Ferrovia Valle del Metauro), impegnata da anni, come illustrato nel paragrafo 4.4.2, nel recupero della linea ferroviaria Fano-Urbino, con l'obiettivo di valorizzare il territorio interessato dalla ferrovia attraverso il mantenimento e la riqualificazione delle strutture esistenti, della sede ferroviaria e delle aree ad essa afferenti.

In questo territorio più che altrove si sono fronteggiate due idee di mobilità sostenibile: quella che voleva ripristinare il treno e quella che voleva trasformare la linea in una pista ciclabile⁹⁶.

⁹⁴ P. Fiore, E. Sicignano, *La riconversione funzionale delle ferrovie dismesse. Il caso della linea Avellino – Rocchetta Sant'Antonio*, in *Urbanistica informazioni*, Vol. 263, Inu Edizioni, Roma, settembre-ottobre 2015, pp. 68-72.

⁹⁵ Pesaro, 15-16 settembre 2017.

⁹⁶ <https://www.ferroviafvm.it/intervento-fvm-a-verso-gli-stati-general-della-mobilita-nuova-pesaro-16-09-2017/>

Il fulcro dell'intervento di FVM è il fatto che la linea Fano-Urbino sia stata classificata come tratta ferroviaria ad uso turistico dalla legge 128/2017 (art. 2, comma 2, lettera t). Pertanto, l'associazione afferma che qualsiasi soluzione di riconversione in pista ciclabile sia *incompatibile* con i principi della legge (FVM, 2017). Con l'occasione vengono illustrate una serie di proposte progettuali per il recupero della linea, presentate sotto forma di *piramide*, direttamente proporzionale ai costi dell'intervento ipotizzato ed al beneficio che l'intervento porterebbe.

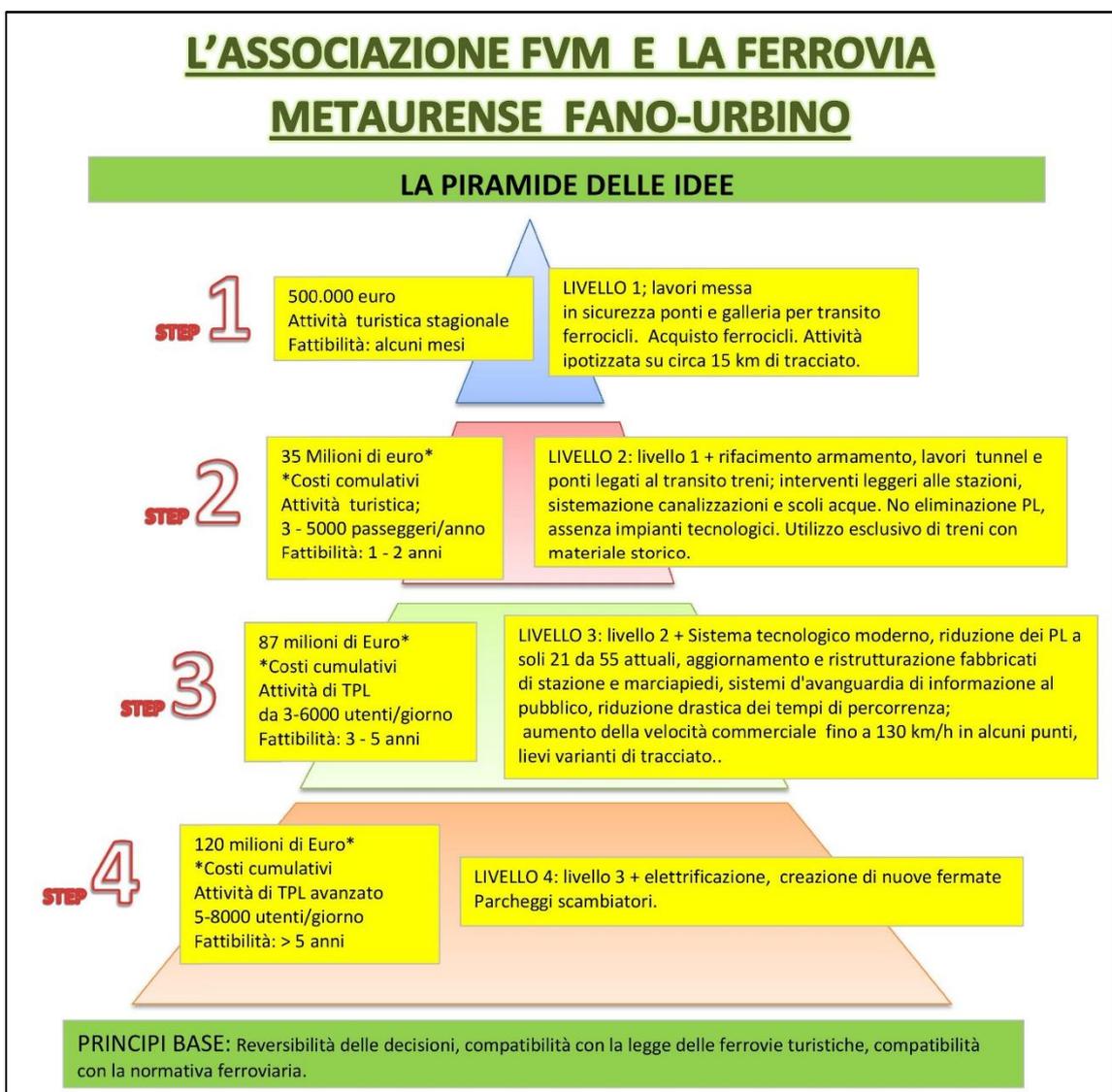


Figura 5-6. Piramide delle idee, a cura dell'associazione FVM.

Si osserva che, in linea di principio, gli step 1 e 2 risultano compatibili con i principi della legge 128/2017, analizzata nel capitolo 3 del presente studio.

La prima soluzione riguarda un aspetto previsto dalla 128, l'introduzione e l'utilizzo, su tutto o su una parte del tracciato, del *ferrociclo*, che consente un recupero ludico del bene senza snaturarne le caratteristiche tecniche.

La soluzione 2 prevede interventi di rifacimento dell'infrastruttura per l'utilizzo della tratta come ferrovia turistica.

Con riferimento ai punti 3 e 4, la proposta progettuale su cui si basano, vale a dire la riattivazione della linea come TPL (trasporto pubblico locale), non risulta in linea con la legge 128, inerente le *Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico.*

5.6 La presa di coscienza del valore del patrimonio ferroviario italiano

E' probabile che siano le ragioni legate a mentalità e formazione culturale prevalente nel nostro Paese, più vincolate al concetto classico di cultura, che hanno fatto sì che la salvaguardia di prodotti, tecnica e lavoro legati all'ambito delle ferrovie sia stata compresa molto in ritardo rispetto al resto d'Europa.

Senza dubbio è con il nuovo millennio che in Italia si diffonde maggiormente la *cultura* del recupero delle linee ferroviarie abbandonate.

Opinione pubblica e amministratori locali diventano sempre più coscienti del vasto patrimonio di beni ferroviari inutilizzati diffuso sul territorio nazionale.

Il forte risveglio degli ultimi tempi, ad esempio sul tema delle ferrovie storiche con valenza turistica, avviene grazie anche alle azioni intraprese, a partire dalla fine degli anni '80, da tanti gruppi di appassionati (ferrovieri e non) che, con grande caparbia, si sono impegnati per sensibilizzare il mondo politico e amministrativo.

Importante è stato, da parte dal Gruppo Ferrovie dello Stato l'aver finanziato, nei primi anni del 2000, alcuni studi sul tema che hanno permesso, fra l'altro, di conoscere lo stato di fatto del nostro patrimonio abbandonato.

Numerose sono le pubblicazioni nazionali sull'argomento, a molte delle quali si è fatto riferimento nel presente studio. Di seguito si illustrano quelle presentate sotto forma di *Atlante*, utili a conoscere lo situazione in cui versa una determinata tratta, poiché analizzano la singola linea ferroviaria dismessa descrivendone dettagliatamente la storia, il percorso, lo stato di abbandono, l'eventuale recupero (o proposta di recupero):

- *Ferrovie delle meraviglie. Viaggio nelle ferrovie dimenticate d'Italia* (Bottini, Marcarini, 2012). E' costituito da 23 schede, ciascuna delle quali realizzata grazie all'apporto (materiale fotografico, storie, nozioni tecniche, etc.) fornito dalla rispettiva associazione che ha *adottato* quella linea. I testi raccontano *un ieri, un oggi e un domani* delle singole linee ferroviarie, oltre alla passione che le varie associazioni donano alle stesse, «per infondere nuova linfa al proprio territorio, con l'obbiettivo che ciò possa trasmettere memoria, orgoglio e motivazioni a Comunità e Paesaggi che non si vorrebbero perdere»⁹⁷.
- *Atlante delle linee ferroviarie dismesse* (RFI, 2016); è un catalogo aggiornato delle linee di proprietà di FS e RFI, dismesse per Decreto o per variante di tracciato, rassegna di infrastrutture e beni immobili quali *oggetti* che sono oggi senza funzione⁹⁸. L'Atlante è destinato in particolare alle associazioni, a chi si occupa di politiche del territorio e più in generale alle amministrazioni pubbliche. E' costituito principalmente da 59 schede di altrettante tratte ferroviarie non più attive, corredate di dati tecnici, cenni storici e mappe, e da una serie di mini-schede, per le tratte minori.

⁹⁷ M. Bottini, A. Marcarini, *op. cit.*, p. 5.

⁹⁸ AA.VV., *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, *op. cit.*, p. 21.

- *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse (RFI, 2018)*; è la versione aggiornata del precedente e comprende anche le informazioni sul contesto in cui tali linee si sviluppano, in termini di valenze naturali e storico-culturali. Vengono illustrati, assieme ai tracciati delle linee, i monumenti e i siti archeologici, i borghi storici, le aree naturali protette, le piste ciclabili già realizzate, che hanno relazione con le ferrovie analizzate.
- *Atlante italiano delle ferrovie in disuso (Marcarini, Rovelli, 2018)*; gli autori presentano in maniera approfondita 75 linee in disuso, in altrettante schede che ne descrivono le caratteristiche tecniche, la storia, la geografia dei luoghi in cui si sviluppano e le prospettive di riuso in atto o previste.

Completa il quadro dell'argomento il sito www.ferrovieabbandonate.it che dedica una pagina web, ricca di informazioni e approfondimenti, a ciascuna linea chiusa all'esercizio, indipendentemente dal gestore di appartenenza.

Infine, forte impulso alla diffusione del tema viene dato dall'organizzazione di convegni, eventi, iniziative nazionali e annualmente ricorrenti, spesso appannaggio di associazioni che valorizzano la mobilità sostenibile.

E, come evidenziato nel presente studio, con riferimento ai convegni, molto attiva è la partecipazione di Ingegneri, Professori, studiosi e appassionati dell'argomento.

Allo stesso modo, riscuotono successo e contribuiscono alla diffusione e alla crescita della cultura e della conoscenza in materia le attività svolte tramite appuntamenti ricorrenti:

- *Giornata nazionale delle Ferrovie dimenticate*, organizzata dall'associazione CoMoDo (Confederazione per la mobilità dolce). Si è svolta annualmente, dal 2008 al 2015, in forma volontaria e gratuita, attraverso un insieme di eventi (oltre 100 nelle edizioni più recenti) distribuiti in tutte le regioni e

finalizzati a far conoscere, valorizzare e salvaguardare dal degrado il patrimonio ferroviario minore. Negli ultimi anni l'evento si è trasformato in un insieme di iniziative diffuse nel tempo e non più concentrate in una sola giornata, segnalate sul sito <http://www.mobilitadolce.org/>.

- *Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie*, organizzata dal 2017 da AMODO (Associazione per la mobilità dolce). Anche in questo caso si tratta di una serie di iniziative, che vanno dal percorrere una tratta ferroviaria abbandonata al viaggio vero e proprio in ferrovia turistica, legate al più ampio contesto di eventi di mobilità sostenibile, denominato *Primavera della mobilità dolce*, segnalati sul sito <https://mobilitadolce.net/>.

5.6.1 Il treno irpino del paesaggio

Nel maggio 2018 è stata riaperta come ferrovia turistica la linea Avellino - Rocchetta S. Antonio, itinerario lungo 118 chilometri che, sviluppandosi nello splendido paesaggio irpino, solca le valli del Sabato, del Calore e dell'Ofanto in uno scenario in cui fanno da sfondo la catena montuosa dei Picentini, l'altopiano del Formicoso e la sagoma vulcanica del monte Vulture.

La linea era stata chiusa nel 2010, nonostante una lunga battaglia da parte dell'associazione *InLocoMotivi* che, prima della chiusura, era riuscita a realizzare alcuni treni turistici con un buon successo di pubblico.

Nel 2010 un avvicendamento ai vertici dell'Assessorato ai Trasporti della Regione Campania comporta un cambio di politica. L'Avellino-Rocchetta viene *sospesa* fino a data da destinarsi per ragioni economiche, di bilancio delle casse regionali.

Otto anni di proteste e di battaglie guidate da *InLocoMotivi* riescono ad evitare lo smantellamento del tracciato, un percorso di storia e cultura.



Figura 5-7. Attività di tutela della tratta da parte dei ragazzi di Infoirpinia (fonte: InLocoMotivi).

L'associazione lavora su un doppio fronte: quello della divulgazione e della comunicazione, al fine di allargare la base di interesse e di persone che in seguito hanno condiviso battaglia e progetto, e quello di *retroguardia*, di studio ed affiancamento alle istituzioni nel percorso di rivalutazione della ferrovia come bene culturale con vocazione turistica. E così, nel 2016 la linea Avellino - Rocchetta Sant'Antonio ottiene la *Dichiarazione di Bene di interesse culturale architettonico e paesaggistico*, prima tratta ferroviaria vincolata per intero come bene architettonico e paesaggistico.

IL Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo dichiara il Notevole Interesse Culturale dell'intera tratta ferroviaria Avellino-Rocchetta S.Antonio ai sensi dell'art.10 c.3 lettera d) del D.lgs. 42/04 e smi, con i seguenti decreti di commissione regionale: - D.C.R. n. 272 del 20.12.2016 per la tratta relativa al territorio in Regione Campania, Provincia di Avellino, - D.C.R. n.213 del 24/11/2016 per la tratta relativa al territorio in Regione Basilicata, Provincia di Potenza; - D.C.R. n.285 del 03/11/2016 per la tratta relativa al territorio in Regione Puglia, Provincia di Foggia.

Tale provvedimento costituisce il primo esempio in Italia di tutela diretta, attraverso lo strumento della dichiarazione di interesse culturale, rivolto ad un tracciato ferroviario storico del territorio nazionale che attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia. Lo spirito del provvedimento è finalizzato sia alla tutela dell'integrità del tracciato per le sue valenze storiche e paesaggistiche, sia alla promozione di strategie per la sua valorizzazione, connessa allo sviluppo dei territori attraversati.

Nel 2017, con la Legge n. 128, la tratta irpina viene ufficialmente inserita nell'elenco delle ferrovie turistiche (art. 2, comma 2, lettera c).

La tratta ferroviaria irpina, insieme all'associazione *InLocoMotivi* e a tutto il territorio che si affaccia sul percorso dell'Avellino-Rocchetta, è divenuta tema di studio dell'Istituto di Ricerca su Innovazione e Servizi per lo Sviluppo (IRISS) del CNR.

Ne è scaturito il documento *Il Treno Irpino del Paesaggio, veicolo di narrazione e valorizzazione di comunità e territorio*⁹⁹, presentato nel febbraio 2018 presso la sede di sociologia dell'Università di Padova, nella sessione *Innovazione sociale e territorio. Riflessioni e casi studio di interventi orientati al mutamento sociale*, nell'ambito della Conferenza *Territori, mobilità, lavori*.

Come riportato sul sito del CNR (<http://www.cnr.it/prodotto/i/390742>), la ricerca presenta una metodologia per un processo collaborativo di interpretazione e rappresentazione del paesaggio culturale in un'area interna della Regione Campania finalizzato alla patrimonializzazione. Il campo di indagine è costituito dai paesaggi culturali *marginali*. Per essi è definita una strategia di intervento, costituita dalla promozione della diversità naturale, culturale, del paesaggio e dal

⁹⁹ A cura di: S. Oppido, S. Ragozino, D. Icolari.

riuso del capitale territoriale non utilizzato, ai fini della rigenerazione delle aree interne.

«Le iniziative intraprese a partire dal 2009 dall'associazione Inlocomotivi, nata dall'aggregazione di associazioni già attive sul territorio, dimostrano la consapevolezza della comunità del valore di memoria storica di questa linea ferroviaria e delle sue potenzialità per l'attivazione di processi di improvement territoriale per l'intero territorio irpino. Le esperienze bottom up già promosse dall'associazione insieme ai cittadini evidenziano capacità di auto-organizzazione e promozione del territorio irpino, grazie all'ausilio del treno che diventa "veicolo narrativo" del paesaggio (Treno irpino del Paesaggio) e punto di partenza per il riscatto di un territorio marginalizzato»¹⁰⁰.

A tale scopo, si riconosce il potenziale della storica linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, sospesa nel 2010, come driver per la valorizzazione ai fini turistici nell'ambito di una strategia più ampia di rigenerazione locale.

¹⁰⁰ Scheda di prodotto CNR 390742 - Abstract (<http://www.cnr.it/prodotto/i/390742>).

Conclusioni

Ogni tecnica di trasporto, la tecnologia che governa i mezzi, il movimento e la velocità generano un paesaggio.

L'avvento del treno ha rappresentato una assoluta novità nel modo di viaggiare. Intelligente applicazione ecologica per il trasporto di persone e merci, la ferrovia è stata *scuola* di alta ingegneria e nello stesso tempo sapiente disegno del paesaggio. La costruzione dei tracciati, infatti, ha segnato profondamente l'orografia del territorio.

Ai nostri giorni, accanto a modernissime linee ad alta velocità che permettono di spostarsi in poche ore tra le località principali, vi sono migliaia di chilometri di tracciati ferroviari su cui da anni non transita più alcun treno.

Sono le linee che costituivano e costituiscono la cosiddetta *rete ferroviaria minore*, convenzionalmente denominata in questo modo per comodità di distinzione dai tracciati principali, rete che, a partire dagli anni '30 del secolo scorso, ha subito un inarrestabile processo di dismissione.

Era inevitabile che, con la rapida diffusione del trasporto su gomma e delle infrastrutture stradali e autostradali, col tempo si perdesse l'interesse nei confronti di un mezzo *rigido*, vincolato all'esistenza di strutture di supporto quali binari, impianti, stazioni e così via. In alcuni casi, sono stati gli eventi quali frane, crolli, smottamenti (o gli eventi bellici), a causare l'interruzione della circolazione dei treni che, per le stesse ragioni di disinteresse, si è trasformata, in seguito, in una vera e propria chiusura definitiva della linea. Infine, si sono verificate realizzazioni di tratte ferroviarie su cui non è mai transitato alcun treno, non essendo mai entrata in funzione la linea.

Oggi molte ferrovie dismesse versano in un completo stato di degrado, per quanto riguarda sia i tracciati sia gli edifici a servizio. Altre invece, nonostante

l'abbandono, conservano in buono stato binari, manufatti, ponti, gallerie, fabbricati.

Quando furono realizzate, le linee della rete ferroviaria conferirono, quali segni sul territorio, valenza e forte influsso al paesaggio, divenendo esse stesse paesaggi lineari. Col tempo, il reticolo ferroviario dismesso è (ri)diventato paesaggio.

Nel presente studio, si è cercato di porre in evidenza la consistenza e le peculiarità del patrimonio ferroviario nazionale abbandonato, le opportunità e i vantaggi per le comunità e il territorio derivanti dal suo recupero, le diverse forme nelle quali tale recupero può essere realizzato, anche sulla base di quanto già attuato. Si è dato spazio, inoltre, alla descrizione dell'azione e dell'impegno di soggetti che, in ambito culturale e sociale, promuovono iniziative per diffondere la conoscenza e sostenere la necessità di recuperare e restituire alla collettività tali beni. Questo fenomeno, infatti, ha rappresentato e rappresenta un punto di forza per la costruzione di azioni di intervento e di valorizzazione del patrimonio ferroviario non più in uso e, di conseguenza, un'opportunità di valorizzazione paesaggistica e territoriale, in piena rispondenza con la linea espressa dalla Convenzione Europea del Paesaggio, illustrata nel capitolo 1, che rileva, tra l'altro, l'importanza del legame fra paesaggio, territorio e comunità.

L'obiettivo che ha guidato il presente studio è stato quello di evidenziare la necessità di evitare lo *scenario del non intervento*, sia per il degrado territoriale che ne è conseguito e ne consegue, sia per i numerosi aspetti positivi che derivano dal recupero dei tracciati ferroviari dismessi.

Si è fatto, inoltre, riferimento ai casi internazionali, in quanto il fenomeno dell'abbandono dei tracciati ferroviari secondari ha interessato il territorio di moltissime Nazioni.

Negli Stati Uniti e in molti Paesi europei, alla dismissione ha fatto seguito la costituzione di Società a prevalente capitale pubblico per la riutilizzazione a scopi turistici e culturali delle tratte ferroviarie chiuse al traffico commerciale di servizio.

L'Italia, come evidenziato, si è attivata in ritardo. E quando ciò è avvenuto, gli interventi sono stati isolati, di tipo localistico, attuati spesso fra mille difficoltà, senza che ci fosse alla base una strategia complessiva; e questo a causa delle problematiche illustrate, che sono state e continuano ad essere legate a ragioni:

- politiche;
- economiche;
- legislative;
- culturali.

Gli studiosi, e tutti coloro che attivamente sono impegnati a tener viva l'attenzione sul tema, auspicano l'avvio di un programma organico a livello nazionale per il riutilizzo delle ferrovie abbandonate, anche per coordinare le iniziative portate avanti localmente, con la finalità di creare, sull'esempio delle altre Nazioni, una rete di percorsi estesa su tutto il territorio. Si sono visti, però, gli ostacoli alla concretizzazione di un tale auspicio, l'anomalia tutta italiana della proprietà dei tracciati in mano ai privati, le condizioni di cessione o di vendita da parte di chi li possiede.

In concreto e in estrema sintesi sicuramente non esaustiva, gli ostacoli da affrontare ai fini del recupero di una linea ferroviaria dismessa possono essere:

per la riconversione in greenway

- la questione della disponibilità dei sedimi;
- la gestione privata di tali sedimi, in capo a una SpA che deve metterli a reddito, per non andare in negativo con il bilancio;
- la difficoltà della disponibilità dei finanziamenti;

per la trasformazione in ferrovia turistica

- i costi di manutenzione dell'infrastruttura
- i costi dei rotabili (i treni), in termini di manutenzione o noleggio;
- i costi del personale;
- la necessità di regolamenti di gestione dei treni turistici e di sicurezza.

Dalle analisi condotte e con riferimento alle problematiche appena elencate, sembrerebbe emergere che quello del *caso per caso* sia, nel nostro Paese, l'unico approccio possibile ai fini del recupero del patrimonio ferroviario dismesso, approccio che, come si è visto, si fonda sull'azione e l'impegno di soggetti che, in ambito culturale e sociale, promuovono iniziative per diffondere la conoscenza e sostenere la necessità di recuperare e restituire alla collettività tali beni.

E questo vale per tutte le possibili soluzioni di recupero di una linea ferroviaria abbandonata: trasformazione in *greenways*, riconversione in ferrovie turistiche, utilizzo dei *ferrocicli*, riattivazione del servizio commerciale...

Si potrebbe prendere esempio dalle esperienze internazionali, per quanto riguarda la necessità di strumenti di programmazione per il governo delle trasformazioni e di strategie condivise, fondate sulla *partnership* tra attori istituzionali, sociali ed economici, con il coinvolgimento di soggetti beneficiari della valorizzazione del territorio.

Il processo di valorizzazione che gli interventi di recupero dei tracciati ferroviari abbandonati possono mettere in atto, non dovrebbe limitarsi al recupero fisico di infrastrutture ed immobili dismessi, ma sarebbe auspicabile che determinasse ricadute ecologiche, economiche e sociali, in un'ottica di sviluppo sostenibile del territorio.

E' necessario, però, che anche i *policy-makers* mostrino consapevolezza del valore, come patrimonio, di questa eredità del passato. Come scrive Alberto Magnaghi, «possiamo ragionevolmente affermare che il patrimonio, inteso come categoria

culturale ed economica, non esiste di per sé, ma soltanto nella interpretazione che ne viene data da chi lo riusa. [...] Il concetto di patrimonio implica infatti un giudizio di *valore*» (Magnaghi, 2000, p. 84)¹⁰¹.

Senza il riconoscimento dell'importanza e del *valore* del patrimonio ferroviario dismesso, risulta difficile pensare ad un impegno economico, tecnico e culturale efficace per la sua gestione.

Varrebbe la pena effettuare specifici studi inerenti le ripercussioni sul territorio dei recuperi già attuati, in termini di benefici economici, di indotto, di sviluppo turistico, di immagine e attrattività per le aree interessate, al fine di poter realizzare attente analisi economiche e di marketing territoriale a supporto dei progetti di riconversione. Nel presente studio si è fatto cenno a questi temi, richiamando i dati disponibili in letteratura. Senza dubbio l'argomento meriterebbe una trattazione più approfondita, che implica l'apertura di un nuovo scenario di ricerca.

¹⁰¹ In S. Oppido, *op. cit.*, p. 234.

Bibliografia

AA.VV., *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Ferrovie dello Stato Italiane - RFI, Roma, 2016.

AA.VV., *Ferrovie delle meraviglie: dossier, le tratte minori, un patrimonio da non dimenticare*, periodico di Italia Nostra Onlus, Vol. 479, Roma, Gangemi Editore, gennaio-marzo 2014.

A.N.S.F., *Livelli di sicurezza delle ferrovie turistiche e relative misure compensative o mitigative del rischio*, Registro ufficiale U 0014104 – 22/12/2017, Roma, 2017.

Bagliani M., Dansero, E., *Politiche per l'ambiente. Dalla natura al territorio*, UTET, Torino, 2011.

Bassi P., "Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie: vantaggi e criticità per gli Enti Locali". Contributo presentato dalla Regione Emilia Romagna al Tavolo tematico *Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie*, associazione AMODO, Milano, 9 marzo 2019.

Battigelli F., "Percorsi ritrovati. Dal treno alla bicicletta: l'esperienza degli Stati Uniti", atti del XXXII Congresso Geografico Italiano *L'apporto della geografia tra rivoluzioni e riforme*, Roma, 7-10 giugno 2017.

Bottini M., Marcarini A. (a cura di), *Ferrovie delle meraviglie. Viaggio nelle ferrovie dimenticate d'Italia*, Ediciclo, Portogruaro, 2012.

Ciaglia G., *La nuova disciplina del paesaggio: tutela e valorizzazione dei beni paesaggistici dopo il D.lgs. n. 63/2008*, Milanofiori, IPSOA 2009.

Cortesi C., Rovaldi U., *Dalle rotaie alle bici: indagini sulle ferrovie dismesse recuperate all'uso ciclistico*, FIAB Onlus, Milano, 2011.

Dal Borgo A.G., Gavinelli D. (a cura di), *Il paesaggio nelle Scienze Umane: approcci, prospettive e casi di studio*, Mimesis, Milano, 2012.

Dessi A., Mucelli S. (a cura di), *Paesaggi lineari: strategie e progetti per il recupero dei vecchi tracciati ferroviari del Sulcis Iglesiente*, Gangemi Editore, Roma, 2015.

Ferrata C., *L'esperienza del paesaggio*, Carocci Editore, Roma, 2013.

Fiore P., Sicignano E., "La riconversione funzionale delle ferrovie dismesse. Il caso della linea Avellino – Rocchetta Sant'Antonio", *Urbanistica informazioni*, Vol. 263, Inu Edizioni, Roma, settembre-ottobre 2015, pp. 68-72.

Garda E., "Il riuso e la rifunzionalizzazione delle ferrovie dismesse per la rigenerazione dei territori", in *Urbanistica Informazioni* Vol. 263, Inu Edizioni, Roma, settembre-ottobre 2015, pp. 254-267.

Gavinelli D., *Teorie e pratiche territoriali nelle aree protette. Alcuni esempi europei e americani tra conservazione e valorizzazione*, Educatt, Milano, 2012.

Giacomel A., Giudici D., Pileri P., *VENTO, la rivoluzione leggera a colpi di pedale*, Corraini Edizioni, Mantova, 2015.

Giuntini A., "Il turismo ferroviario in Italia delle origine all'istituzione dei treni popolari". Contributo presentato al *XIII Congresso di Storia Economica*, Buenos Aires, 22-26 luglio 2002, in www.trenidicarta.it/pdf/11/11669.pdf.

ISFORT, RFI, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Istituto Superiore Formazione e Ricerca per i Trasporti, Rapporto di ricerca n. 581/2003, Roma, 2004.

Lemmi E., *Dallo "spazio consumato" ai luoghi ritrovati. Verso una geografia del turismo sostenibile*, Franco Angeli, Milano, 2009.

Maggi S., "Le tratte minori e la geografia dell'Italia", in *Ferrovie delle meraviglie: dossier, le tratte minori, un patrimonio da non dimenticare*, periodico di Italia Nostra Onlus, Bollettino n. 479, Gangemi Editore, Roma, gennaio-marzo 2014, p. 11.

Maggiorotti I. (a cura di), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Ferrovie dello Stato italiane - RFI, Roma, 2018.

Magnaghi A. (a cura di), *La pianificazione paesaggistica in Italia. Stato dell'arte e innovazioni*, collana Territori, University press, Firenze, 2016.

Mancinelli A., *La comunicazione sostenibile*, FrancoAngeli, Milano, 2008.

Marcarini A., Rovelli R., *Atlante italiano delle ferrovie in disuso*, supplemento monografico a *L'Universo*, rivista mensile, IGM, Firenze, anno 2018.

Messina S., Santamato V.R. (a cura di), *Esperienze e casi di turismo sostenibile*, FrancoAngeli, Milano, 2013.

Oppido S., "La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso", in *BDC - Bollettino del Dipartimento di conservazione dei beni architettonici ed ambientali*, n. 1, Università degli Studi di Napoli, anno 2014, pp. 221-234.

Regione Lombardia, *Piano regionale della mobilità ciclistica - Documento di Piano*, aprile 2014.

Ritter J., *Paesaggio. Uomo e natura nell'età moderna*, Guerini e Associati, Milano 1994.

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., *Ferrovie dismesse e greenways*, Associazione Italiana Greenways, Milano, 2004.

Rovelli R., Toccolini A., "Da ferrovie abbandonate a vie verdi", in *Protecta*, n. 2/2011, pp. 41-43.

Rovelli R., "Recupero e valorizzazione delle infrastrutture ferroviarie" Contributo presentato all'omonimo Tavolo tematico, Milano, AMODO, 9 marzo 2019.

Sciullo G., "Il paesaggio fra la Convenzione e il Codice", in *Aedon, Rivista di arti e di diritto online*, n. 3/2008, <http://www.aedon.mulino.it/archivio/2008/3/sciullo2.htm>.

Severini G., "La valorizzazione del paesaggio", in *Federalismi.it, rivista di diritto pubblico italiano*, n. 11/2006, p. 2.

Sgarbi A., "Le Ferrovie Turistiche: nuove prospettive legate al turismo culturale ferroviario". Contributo al convegno *Le ferrovie turistiche*, Collegio degli Ingegneri Ferrovieri italiani, Bologna, 8 giugno 2017.

Tempesta T., "Economia del paesaggio rurale", Padova, maggio 2009, p. 10, rielaborazione de "Il valore del paesaggio rurale", in Tempesta T., Thiene M., *Percezione e valore del paesaggio*, Franco Angeli, Milano, 2006.

Turchi G., "Ferrovie secondarie, un patrimonio da scoprire", in *Ferrovie delle meraviglie: dossier, le tratte minori, un patrimonio da non dimenticare*, periodico di Italia Nostra Onlus, Bollettino n. 479, Gangemi Editore, Roma, gennaio-marzo 2014, p. 7.

Turri E., *Il paesaggio come teatro: dal territorio vissuto al territorio rappresentato*, Marsilio, Venezia, 2010.

Viola F., *Tracciati in ferro. L'architettura delle ferrovie e l'invenzione del paesaggio moderno*, Clean Edizioni, Napoli, 2016.

Zanolin G., "Il territorio lungo i binari". Contributo al convegno *Sguardi tra i residui, rovine, utopie, eterotopie*, Università degli Studi di Milano, 11 novembre 2015.

Sitografia

Alleanza per la mobilità dolce: <https://mobilitadolce.net/>

Associazione italiana greenways: <http://www.greenways.it/>

Cooperazione per la mobilità dolce: <http://www.mobilitadolce.org/>

Dopolavoro ferroviario: <https://www.dlf.it/progetti/progetto-scuola-ferrovia.html>

Federazione europea ferrovie turistiche: <https://fedecrail.org/>

Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali: <https://www.fiftm.it/>

Ferrovia Valle del Metauro (associazione): <https://www.ferroviafvm.it/>

Ferrovie abbandonate: <https://www.ferrovieabbandonate.it/>

Ferrovie in Calabria (associazione): <http://www.ferrovieincalabria.it/>

Fondazione FS: <http://www.fondazionefs.it/>

Las Vias Verdes: <https://www.viasverdes.com/>

LeRotaie (associazione): www.lerotaie.com

Regione Lombardia: <https://www.regione.lombardia.it/wps/portal/istituzionale/>

Sicilia in treno (associazione): <http://www.siciliaintreno.org/>