



UNIVERSITÀ POLITECNICA DELLE MARCHE
FACOLTÀ DI ECONOMIA “GIORGIO FUÀ”

Corso di laurea magistrale in Economia e Management
Curriculum Marketing

“I rami secchi” nelle ferrovie: il caso virtuoso della Transiberiana d’Italia

“Abandoned railways”: The virtuous case of the Transiberian of Italy

Relatore:

[Chiar.mo] Prof. Roberto Giulianelli

Tesi di laurea di:

Nicolò Borioni

Anno accademico 2021-22

INDICE

INTRODUZIONE.....	5
CAPITOLO 1 – STORIA DELLE FERROVIE	8
1.1 – ORIGINI.....	8
1.2 – STRADE FERRATE ITALIANE	12
1.2.1 INIZIO TRASPORTI NEL RISORGIMENTO	12
1.2.2 LA RETE FERROVIARIA CON L’UNITÀ D’ITALIA.....	17
1.2.3 VENTENNIO FASCISTA	23
1.2.4 DOPOGUERRA E RICOSTRUZIONE.....	30
1.3 RAPPORTI CON LO STATO	35
1.4 L’UTILIZZO DEL TRENO DURANTE LA GUERRA	43
1.4.1 GUERRE D’INDIPENDENZA	43
1.4.2 PRIMA GUERRA MONDIALE.....	46
1.4.3 SECONDA GUERRA MONDIALE	49
1.5 ANNI ‘70 E RIVOLUZIONE FERROVIARIA	52
CAPITOLO 2 - I “RAMI SECCHI”	55
2.1 COME NASCONO?.....	55
2.2 QUALI SONO.....	58
2.3 LINEE A RISCHIO.....	62
2.4 POSSIBILI RIUTILIZZI	65

2.4.1 RIATTIVAZIONE	69
2.4.2 ADIBITE AD ALTRI USI	70
2.2.3 STAZIONI IMPRESENZiate	77
CAPITOLO 3 - TRANSIBERIANA D'ITALIA.....	80
3.1 LA LINEA.....	80
3.2 RIATTIVAZIONE	83
3.3 EFFETTI SUL TERRITORIO	85
3.3.1 QUESTIONARIO IMPATTO TRANSIBERIANA	87
3.4 SVILUPPI FUTURI	95
3.5 TRANSIBERIANA COME BEST PRACTICE	97
3.5.1 COSTI E SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA.....	98
3.6 COMUNICAZIONE	99
APPENDICI TESTIMONIANZE ORALI.....	100
CONCLUSIONI.....	120
BIBLIOGRAFIA	124
SITOGRAFIA	128

INTRODUZIONE

Lo studio in questione tratta il tema dei “rami secchi ferroviari” e i loro possibili riutilizzi, analizzando le conseguenze e benefici che essi apportano al territorio e al tessuto sociale.

Le motivazioni che portano ad analizzare un tema complesso come questo sono, in primo luogo, la mia passione per il settore ferroviario e, in secondo luogo, un interesse per i progetti di riutilizzo sostenibile, che molto spesso vanno in simbiosi, in quanto in diversi casi i rami secchi sono stati sostituiti o convertiti ad altri utilizzi che promuovono il turismo sostenibile.

La ricerca intende dimostrare le potenzialità del treno, come mezzo di trasporto ed in particolar modo, i benefici che derivano dalle diverse modalità di riutilizzo dei rami secchi, tra cui: ripristino, riattivazione e conversione in greenways.

Il primo capitolo si apre con una panoramica dei principali eventi storici ferroviari, elementi importanti al fine di comprendere determinate dinamiche ferroviarie; iniziando a parlare dalla prima linea aperta, la Manchester-Liverpool fino all’alta velocità ed alla situazione delle attuali linee presenti in Italia. Viene inizialmente fatto un paragone tra le origini delle ferrovie nei principali stati europei, per poi porre l’attenzione sulla storia italiana. Oltre a descrivere l’utilizzo delle ferrovie nei periodi del Risorgimento, dell’Unità d’Italia, del ventennio fascista e della

ricostruzione postbellica, sarà dedicato un paragrafo di approfondimento sull'importanza fondamentale dei treni durante i conflitti: dalle guerre d'indipendenza fino alle due guerre mondiali. Infine, è stato trattato il periodo a partire dagli anni '70 e la rivoluzione ferroviaria, fino ai giorni nostri.

Il secondo capitolo si apre con la definizione di “rami secchi”: si spiegherà perché queste linee sono state chiuse, quali sono i principali in Italia, quali sono quelle a rischio chiusura e infine sarà trattata la tematica della riapertura e dei possibili riutilizzi. In questa parte ci sarà una differenziazione tra le varie tipologie di riutilizzo della linea, che vanno dal treno turistico alle greenways. Questo secondo capitolo è molto importante, in quanto ci conduce al capitolo principe di questo studio. Oltre che dalla bibliografia esistente sul tema, diverse informazioni sono state fornite da un'intervista riguardante il tema “rami secchi” concessa da Massimo Bottini, Consigliere nazionale AIPAI (Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale) e membro comitato gestione AMODO (Alleanza mobilità dolce).

Il terzo capitolo è incentrato sul caso della “Transiberiana d'Italia”, linea aperta nel 1982 e successivamente dismessa a causa della mancanza di passeggeri. Essa rappresenta un importante caso di studio riguardante i rami secchi, in quanto questa tratta venne chiusa al traffico, abbandonata ed in seguito riqualificata e trasformata in ferrovia turistica. In questo capitolo, oltre alla storia della linea, verranno

analizzati in primo luogo gli effetti del treno turistico sui territori da esso attraversati; per fare ciò è stato somministrato un questionario agli abitanti, ai ristoratori ed ai gestori di strutture ricettive di Sulmona, Castel di Sangro e zone limitrofe. Successivamente verrà posta l'attenzione sui progetti futuri destinati a questa linea. Un importante fonte di informazioni per questo capitolo è l'intervista rilasciata da Claudio Colaizzo, responsabile della Ferrovia dei Parchi e Presidente dell'associazione "Le rotaie". Infine, sono stati analizzati i diversi costi di gestione che un simile progetto richiede e le attività di comunicazione a sostegno di esso.

CAPITOLO 1 – STORIA DELLE FERROVIE

1.1 – ORIGINI

Le origini della ferrovia possono essere collocate nel periodo di sviluppo industriale. Le miniere di carbone ebbero un'importanza fondamentale per la creazione di strade ferrate, che vennero utilizzate per collegare le stesse miniere alle vie d'acqua ed erano precedentemente percorse da vagoni trainati da animali¹.

Nel XVIII secolo, in Inghilterra si svolse la Rivoluzione industriale, periodo in cui fu necessaria velocità ed economicità dei trasporti², per il trasporto del carbone dal luogo di estrazione alle fabbriche.

Nel '800 vennero messi a punto diversi progetti per l'invenzione della locomotiva, che venne perfezionata da George Stephenson nel 1814.

Nel 1825 Robert Stephenson insieme al padre George progettaronò la locomotiva "Rocket" che permise la messa in funzione della linea ferroviaria tra Manchester e Liverpool. Fu il primo caso in cui le ferrovie vennero utilizzate sia per le merci che per i passeggeri, rendendo il trasporto su rotaie competitivo con quello a cavallo o via acqua.

¹ Stefano Maggi, *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, Il Mulino, 2005 pp. 10-12.

² M. Centra, *Ferrovie e società, Il centenario delle Ferrovie dello Stato*, Bologna, il Mulino, 2001 pp. 15-20.

Nello stesso periodo vennero inaugurate ferrovie in diversi Paesi europei: in Francia nel 1837, nel 1835 in Belgio e in Germania, nel 1837 in Svizzera e successivamente nel Regno delle Due Sicilie nel 1839.

Anche negli Stati Uniti, nel 1830, venne messo in funzione il primo treno che collegava Baltimora all'Ohio.

Nel Regno Unito le ferrovie incrementarono ed incentivarono lo sviluppo economico e tecnologico, portando così il Paese a diventare la prima potenza industriale nel mondo. Nel 1850 infatti vennero avviate 5000 miglia di linee ferroviarie, senza alcun intervento economico da parte dello stato³.

Inizialmente la gestione delle ferrovie venne data in carico a diverse imprese private ed indipendenti l'una dall'altra. Questo sistema si rivelò inefficiente a tal punto da spingere poi il Parlamento ad affidare il controllo ad un solo concessionario⁴.

Solo il Belgio fu in grado di reggere il ritmo di sviluppo del Regno Unito: qui le ferrovie vennero utilizzate come potenziamento dei mercati sia interni che esteri ed iniziarono a funzionare come servizio pubblico⁵. La prima linea ferroviaria belga fu la Bruxelles-Malines; molte altre tratte servirono per collegare le principali città per una più rapida comunicazione tra di esse. La costruzione e la gestione furono

³ P. Sellari, Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario, Napoli, Studi e Ricerche Socio-territoriali, 2011 p.100.

⁴ Cit. Massimo Centra, 2006 pp. 17 .

⁵ Cit. Paolo Sellari, 2011 p. 101.

affidate allo Stato, con l'eccezione di alcune linee secondarie poste sotto il controllo di privati⁶.

In Francia il decollo delle reti ferroviarie fu più difficoltoso. Nel Paese erano presenti forti tensioni per restare al passo con le altre potenze europee, pressioni per velocizzare gli spostamenti delle truppe militari ed opposizioni di una larga parte della popolazione, quest'ultima contraria all'utilizzo delle ferrovie. Quest'ultima, infatti, era convinta che attorno allo sviluppo delle ferrovie si potessero creare interessi sia privati, sia pubblici, che avrebbero condotto a una scorretta gestione del denaro.

Si continuò, nonostante tutto, a costruire arrivando al 1870 con sedicimila km di strade ferrate funzionanti.

In Germania lo sviluppo delle ferrovie fu avvantaggiato dalla presenza di numerose ed affermate industrie siderurgiche e meccaniche che velocizzarono la risposta ad una domanda sempre maggiore del mercato ferroviario.

Nel caso tedesco le ferrovie non vennero utilizzate solo per fini economici, ma furono fondamentali per l'unificazione nazionale e per lo spostamento dei soldati

⁶ Cit. Massimo Centra, 2006 pp. 18.

verso il fronte. Inoltre, dalla Germania partì la prima ferrovia transeuropea che collegava Dresda con i confini dell'Impero Ottomano⁷.

In Austria la prima tratta venne inaugurata nel 1838 tra Vienna e Florisdorf. Pochi anni dopo, nel 1854, erano già mille i chilometri di binari costruiti partendo dalla capitale⁸.

La Russia impiegò maggior tempo per la costruzione di una vera e propria rete ferroviaria; fino al 1870 circa, infatti, l'unica ferrovia rilevante presente era la Mosca – San Pietroburgo. Dopo la guerra in Crimea, il governo russo commissionò alla Francia la realizzazione di diverse ferrovie intorno alla città di Mosca, portando così diversi banchieri di tutta Europa ad investire nello sviluppo delle ferrovie russe. Il successivo sviluppo del settore siderurgico nazionale permise ai russi di non importare più il materiale ferroviario e realizzare di conseguenza le prime due ferrovie transcontinentali: la Transcaspica e la Transiberiana.

La maggior parte degli altri stati europei costruirono una rete ferroviaria interna grazie agli interventi economici e finanziari di Francia e Gran Bretagna ed l'aiuto tecnico da parte di paesi che possedevano il know-how ferroviario⁹.

⁷ Cit. Paolo Sellari, 2011 p. 102.

⁸ Cit. Massimo Centra, 2006 pp. 19.

⁹ Cit. Paolo Sellari, 2011 p. 104.

1.2 – STRADE FERRATE ITALIANE

1.2.1 INIZIO TRASPORTI NEL RISORGIMENTO

Nel corso del XIX secolo, l'Italia assisté alla costruzione delle prime linee ferroviarie in Gran Bretagna e Camillo Benso conte di Cavour si mostrò favorevole allo sviluppo di tali opere nella penisola. Esse vennero infatti viste come un modo per favorire lo spirito di unità nazionale e per eliminare le barriere economiche e sociali presenti tra i popoli della penisola¹⁰.

I governi preunitari affrontarono il tema della ferrovia in maniera molto differenziata, come il Regno di Sardegna fortemente favorevole alla costruzione sotto spinta di Cavour. Successo simile in Piemonte che in poco tempo realizzò una vasta rete.

Diverso fu il discorso nel Granducato di Toscana, dove forti speculazioni nel mondo ferroviario rallentarono la nascita, conseguenza dei principi di Leopoldo II di Lorena fortemente liberistici basati sul *laissez faire*¹¹.

Le strade ferrate furono un elemento fondamentale per il Risorgimento italiano e furono indispensabili per arrivare all'Unità d'Italia ed unire gli interessi degli stessi italiani.

¹⁰ Stefano Maggi, *Le ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003 pp. 11-13.

¹¹ Cit. Stefano Maggi, 2005 pp. 21-22.

In quel periodo ebbero un forte sviluppo i trasporti marittimi a cui vennero attuati diversi progressi tecnologici; le ferrovie sarebbero state utili come collegamento tra i diversi porti italiani¹².

Nonostante ciò, emersero diverse perplessità riguardo l'introduzione delle ferrovie nella penisola; affiorò la questione dei rifornimenti di materiale per la costruzione e di carbon fossile, che si sarebbero dovuti importare da Belgio e Gran Bretagna per la mancanza di industrie meccaniche o siderurgiche che potessero sopperire alle quantità richieste.

Altri due problemi furono riscontrati a livello geografico; molte delle città più importanti si trovano infatti lungo la costa e venivano rifornite principalmente via mare. Il secondo problema fu il limitato scambio di merci che avveniva all'interno della penisola. In queste zone perlopiù collinari e montane si praticava un'economia di "autoconsumo", rendendo difficile lo sviluppo delle ferrovie sul piano economico¹³.

La costruzione delle strade ferrate fu al centro delle discussioni politiche e sociali dell'epoca, rappresentando il nodo fondamentale del programma politico del partito

¹² Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 13-14.

¹³ Cit. Stefano Maggi, 2005 pp. 24-25.

liberale. Cavour stesso affermò che tutti avrebbero potuto trarre benefici dal libero scambio e dalla circolazione delle merci che le ferrovie avrebbero permesso¹⁴.

Un primo progetto ferroviario venne definito nel 1835 per la costruzione della tratta da Milano a Venezia e fu ampiamente analizzato dal punto di vista tecnico ed economico da Carlo Cattaneo, che ne evidenziò le possibili conseguenze e criticità¹⁵.

Il “tema ferrovie” fu affrontato nel 1846 a Genova, durante il congresso degli scienziati italiani, e si ipotizzò di utilizzare il porto di Brindisi come capolinea della “Valigia delle Indie”; questa era una ferrovia di collegamento tra Londra e Bombay, utilizzata sia per il trasporto di posta e merci, che di viaggiatori.

In quegli stessi anni Carlo Alberto progettò una rete ferroviaria che mirava all’esclusione degli austriaci. La sua intenzione era quella di collegare il porto di Genova con la pianura Padana, aprire un collegamento con la Francia e accelerare le trattative con Germania e Svizzera per progettare una ferrovia verso il lago di Costanza.

Oltre al dibattito politico si creò anche un dibattito a livello sociale a causa dell’introduzione del treno. Esso, infatti, avrebbe portato con sé alcune criticità, tra cui: l’impatto ambientale legato al posizionamento dei binari, l’espropriazione di

¹⁴ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 14-15.

¹⁵ Cit. Stefano Maggi, 2005 pp. 26-28.

terreni in cui sarebbe transitata la ferrovia, inquinamento da carbone. Quest'ultimo, inoltre, avrebbe portato diverse difficoltà legate agli approvvigionamenti e al trasporto, in quanto importato dall'estero. Dibattito sociale che venne portato avanti in maniera netta dallo Stato Pontificio, in particolar modo da Gregorio XVI.

Al contrario, nel Regno delle Due Sicilie si creò un clima favorevole all'introduzione della ferrovia, che portò nel 1839 alla costruzione della prima ferrovia d'Italia, la Napoli-Portici su direzione dell'Ingegnere francese Armand Bayard De La Vingtrie.

Essa aveva una lunghezza di 8 km e venne percorsa dalla locomotiva "Vesuvio" alla velocità record di 50 km/h¹⁶.

Dato l'enorme successo il Re Ferdinando ordinò di costruire anche la Napoli-Caserta, con fine lavori nel 1843. Nonostante la ferrovia fosse stata studiata per i ceti più abbienti, riscontrò apprezzamento anche dai lavoratori.

Cominciarono contemporaneamente anche i lavori per la costruzione delle ferrovie nel Lombardo-Veneto, dove venne fondata una società per la progettazione della Milano-Venezia, ribattezzata "Ferdinanda", in onore dell'Imperatore austriaco Ferdinando I¹⁷.

¹⁶ M. Pietrangeli, *Il Risorgimento e le Ferrovie nonché il loro utilizzo per scopi militari*, Avellino, Report Difesa, 2020 p.2.

¹⁷ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 24-26.

In quest'area la realizzazione delle ferrovie fu affidata a privati, ma sotto il controllo delle autorità austriache¹⁸.

Il 18 agosto del 1840 fu inaugurata la seconda ferrovia della penisola che collegava Milano con Monza e percorreva 12,7 km.

Un tema cruciale fu la costruzione della Milano–Venezia, la cui approvazione venne data a Vienna.

Nel 1842 fu aperta la tratta che collegava Padova a Mestre e solo nel 1846 anche Venezia venne collegata alla terraferma con l'inaugurazione del ponte.

Dal 1856 iniziarono le costruzioni di ferrovie anche nello Stato della Chiesa, con Papa Pio IX che affidò alla Società Pio Latina la realizzazione della Roma-Frascati. Nacque in quegli anni una società chiamata Pio centrale, di cui facevano parte francesi e spagnoli, alla quale venne affidata la costruzione della ferrovia da Roma e Civitavecchia e della transappenninica da Roma ad Ancona e Bologna.

Nel corso degli anni '40 la costruzione delle ferrovie fu possibile, in tutti gli stati preunitari, grazie ad importanti entrate di capitale estero, per far sì che il modello ferroviario britannico potesse espandersi anche altrove.

¹⁸ Cit. Stefano Maggi, 2005 p.22.

Negli anni '50 invece le compagnie ferroviarie private iniziarono a chiedere aiuti finanziari allo Stato, dal momento in cui le entrate provenienti dal servizio ferroviario non erano sufficienti a coprire gli esborsi¹⁹.

1.2.2 LA RETE FERROVIARIA CON L'UNITÀ D'ITALIA

Il 17 marzo 1861 fu sancita la nascita del Regno d'Italia. A quell'epoca erano 2189 i km di strade ferrate in funzione nella penisola, di cui 850 km in Piemonte, 607 nel Lombardo-Veneto, 323 nel Granducato di Toscana, 132 nello Stato Pontificio, 128 nel Regno delle Due Sicilie, 99 nel Ducato di Parma e 50 nel Ducato di Modena²⁰.

In seguito all'Unità d'Italia la questione delle ferrovie venne posta al centro dell'attenzione politica, sullo stesso piano della difesa militare. Si iniziarono rapidamente i collegamenti con i paesi confinanti ed il principale obiettivo fu quello di completare la costruzione delle linee ferroviarie sulla costa adriatica e tirrenica²¹.

Era infatti in costruzione la linea Adriatica fino ad Ancona, mentre quella tirrenica era inesistente, causando così una discontinuità delle linee ferroviarie, soprattutto in Toscana. Essa si trovava infatti scollegata sia verso sud, con lo Stato Pontificio, che verso nord con il resto dell'Italia.

¹⁹ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.24.

²⁰ Cit. Stefano Maggi, 2005 p.22.

²¹ Cit. Massimo Centra, 2006 p.43.

Il principale problema che interessò la politica dell'epoca fu proprio quello di collegare le varie parti della penisola, molto frammentata, sia per gli spostamenti che per la creazione di un mercato nazionale che avrebbe permesso un maggior incremento del commercio²².

Per questo lo Stato destinò la maggior quota della spesa pubblica alla costruzione delle ferrovie; negli anni '70, 859 milioni di lire su 1511 di spese per i lavori pubblici vennero utilizzati per le strade ferrate ed i lavori necessari alla loro costruzione o gestione²³.

Un altro tema di rilievo fu quello della fretta con cui vennero intrapresi i lavori di costruzione, per ottenere “premi” statali concessi alle compagnie che non consegnavano in ritardo. Questo portò anche all'esclusione di importanti centri abitati dalle tratte costruite al fine di ridurre i costi²⁴.

Inoltre, a causa della fretta con cui vennero costruite, molte ferrovie si rivelarono lente, precarie e con fabbricati non adatti, portando poi ad un'ulteriore spesa per la loro sistemazione.

Rinaldo Rinaldi, ingegnere ferroviario operante nel sud Italia dal 1873, dichiarò nelle sue memorie che: “non tutte le ferrovie possono citarsi ad esempio come

²² Cit. Stefano Maggi, 2005 p.26.

²³ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.44.

²⁴ Cit. Stefano Maggi, 2005 p.24.

modelli di buona costruzione, perché non pochi né lievi furono gli errori commessi, che si dovettero riparare con gravi dispendi”²⁵.

Vennero raggiunti i 6000 km di ferrovie nel 1870, solo 9 anni dopo l’Unità d’Italia anche grazie a grandi finanziamenti da parte dello stato.

Tra il 1861 e il 1870 furono infatti costruiti 4000 km di ferrovie, il doppio di quelle realizzate nel ventennio precedente²⁶.

Nel 1863 fu aperto il primo tratto ferroviario in Sicilia, da Palermo a Bagheria fino poi ad arrivare a Termini Imerese. Bisognerà attendere al 1867 per vedere altre principali città siciliane, Messina e Catania, collegate dai binari.

Il 14 maggio del 1865 fu emanata la legge n.2279 che permise, grazie al sistema delle concessioni, di suddividere la gestione delle reti ferroviarie fra quattro nuove società: la Società per le strade ferrate dell’Alta Italia, la Società delle strade ferrate romane, la Società Vittorio Emanuele e la Società per le strade ferrate meridionali²⁷.

Nel 1867, le ferrovie furono al centro dell’attenzione per il loro fondamentale utilizzo durante la Campagna dell’Agro Romano, condotta da Garibaldi.

²⁵ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.45.

²⁶ Cit. Stefano Maggi, 2003 p .44.

²⁷ Cit. Massimo Centra, 2006 p.37.

La linea maggiormente sfruttata fu la Firenze-Roma, oggi ancora definita dai ferrovieri Linea lenta²⁸.

In Sardegna il primo tronco fu messo in azione nel 1871 da Cagliari a Villasor; negli anni successivi furono inaugurati altri tratti per i collegamenti tra le principali città sarde.

Sempre nel 1871 venne anche completata la “Valigia delle Indie”, di cui si era discusso durante il Risorgimento, collegando Ancona a Brindisi. Questo permise di convogliare in Italia un gran numero di merci provenienti da Gran Bretagna e India. La suddetta ferrovia collegò Londra con Brindisi ed abbassò la durata complessiva del viaggio a 47 ore, rispetto alle precedenti 57.

I collegamenti con l’Italia meridionale arrivarono con ritardo rispetto a quanto accadde in quella settentrionale. La ferrovia fu attivata a Reggio Calabria solo nel 1875 ed a Cosenza nel 1879. Nel 1896 vennero messi in funzione i primi traghetti adatti al carico di vagoni e treni per attraversare lo stretto di Messina e mettere in collegamento la Sicilia con il resto della penisola.

Un importante traguardo venne raggiunto negli anni ‘70-’80 dell’800 con l’apertura di trafori e gallerie attraverso le Alpi per collegare il nord Italia al resto dell’Europa.

²⁸ Cit. Mario Pietrangeli, 2020 p.4.

Questo permise all'Italia di entrare pienamente negli scambi commerciali europei e mondiali²⁹.

Il primo traforo ad essere completato fu quello del Moncenisio, i cui binari passarono sotto il colle del Fréjus. I lavori per la costruzione furono colossali e difficoltosi e vennero portati a termine grazie all'utilizzo, per la prima volta, di macchine perforatrici realizzate da diversi ingegneri italiani³⁰.

Alla fine del secolo si riscontrò una netta disparità di collegamenti tra nord e sud Italia; erano state inoltre inaugurate diverse linee trasversali tra Mediterraneo e Adriatico, tra cui la Orte-Falconara, la Napoli-Potenza-Taranto e la Roma-Sulmona-Pescara, ma esse si rivelarono poco utilizzate nonostante gli alti costi di esercizio³¹.

Con l'accrescersi del numero delle linee ferroviarie, sempre più persone furono assunte come lavoratori in questo settore. Molte famiglie si ritrovano a vivere all'interno di stazioni e scali ferroviari, permettendo ai ferrovieri di creare tra di loro una sorta di comunità dove spesso i figli, seguendo le orme dei padri, vennero assunti a loro volta.

²⁹ Cit. Stefano Maggi, 2005 p.27.

³⁰ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 50-52.

³¹ Cit. Stefano Maggi, 2005 pp.30-31.

Per i dipendenti delle ferrovie la vita era difficoltosa per i pesanti orari lavorativi e le gravose responsabilità personali che ne derivarono. Nel lavoro non erano permessi errori, che avrebbero causato incidenti anche gravi.

A cavallo degli anni '80-'90 il tasso di mortalità sul lavoro fu del 7% solo per i lavoratori della rete adriatica; morti che avvennero prevalentemente a causa di malattie ed infezioni dovute alle scarse condizioni domestiche in cui si ritrovarono a vivere e soprattutto a condizioni lavorative proibitive dal punto di vista della sicurezza e igiene.

Iniziarono così, tra la fine XIX secolo ed inizio del XX, le prime minacce di sciopero dei ferrovieri, supportati da un forte sindacato.

Il primo sciopero vero e proprio a livello nazionale avvenne dal 17 al 22 aprile 1905, per contrastare la legge sulla statizzazione, che entrò comunque in vigore nel 1906³². I dati mostrano come, proprio nel 1905, il sistema ferroviario presentava solamente il 17% dei chilometri a doppio binario, anche a causa dei caratteri naturali della penisola, ricca di avvallamenti³³.

³² Cit. Stefano Maggi, 2003 p. 120.

³³ A. Giuntini, *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, Franco Angeli, 2001 p. 34.

1.2.3 VENTENNIO FASCISTA

Durante il ventennio fascista, il governo Mussolini investì nelle “direttissime”, le linee ferroviarie a scorrimento veloce, che erano state progettate nel periodo antecedente al fascismo ma vennero completate negli anni successivi. In questa fase si dedicò molta attenzione ai servizi pubblici perché la loro efficienza potesse essere un simbolo di un ordine ristabilito³⁴.

Il governo fascista si concentrò principalmente su due tematiche ferroviarie: l'introduzione di treni popolari e treni leggeri e l'accelerazione generale delle linee. Non venne posta particolare attenzione sull'ampliamento della rete³⁵.

Nel 1922 venne sciolto il consiglio di amministrazione di Ferrovie dello Stato e venne scelto Edoardo Torre come presidente del nuovo c.d.a. Egli ebbe l'incarico di riformare l'azienda e cominciò ad esonerare un gran numero di ferrovieri, che passarono da 226.907 nel 1922 a 174.140 nel 1924.

Venne inoltre pianificato un nuovo trattamento economico per cui venne ridotto il numero degli scatti di anzianità e vennero diminuiti gli stipendi dei lavoratori di grado minore per aumentare quelli dei funzionari.

Al governo Mussolini non bastarono queste misure: nel 1923 fu istituito il Corpo di milizia ferroviaria, all'interno della Milizia Volontaria per la sicurezza nazionale.

³⁴ Cit. Stefano Maggi, 2005 p. 45.

³⁵ Cit. Andrea Giuntini, 2001 p. 95.

Questo ebbe il compito di sorvegliare i ferrovieri tenendoli sotto controllo e di garantire la sicurezza e l'ordine sui convogli e nelle stazioni.

Un altro importante passo che fece il governo fu quello di riformare la cosiddetta Opera di Provvidenza, che si occupava delle famiglie dei ferrovieri, concedendo loro assegni alimentari, sussidi in caso di malattia e borse di studio per i figli dei dipendenti.

Per snellire ancora di più il sistema ferroviario vennero semplificate diverse norme e ridotto ulteriormente il numero di dipendenti. Ad esempio, venne posta particolare attenzione alle stazioni, le quali impiegavano circa un terzo dei dipendenti. Per risolvere questo problema, nelle stazioni con un minor numero di treni in transito venne inserito il sistema della "dirigenza unica", quindi ridotto il numero di personale ad un solo capostazione che ebbe l'incarico di gestire tutto il traffico ferroviario.

In questo periodo furono inaugurate diverse stazioni, tra cui quella di Napoli Piazza Garibaldi e Mergellina nel 1925, Milano Centrale nel 1931 e Firenze Santa Maria Novella nel 1935. Particolare importanza ebbe la stazione di Milano, in quanto fu l'ultima stazione monumentale in Italia. Quella di Firenze infatti ebbe

caratteristiche moderne, privilegiando la funzionalità e la comodità per i viaggiatori³⁶.

Il 28 ottobre 1927, anniversario della Marcia su Roma, venne inaugurata la Roma – Napoli via Formia, che permise di ridurre il tragitto precedente, passante per Cassino, di 34 km e di aumentare la velocità dei treni ordinari fino a 120 km/h.

La seconda linea a scorrimento veloce ad essere completata fu la Direttissima dell'Appennino da Bologna a Prato, il 21 aprile 1934. Essa fu costruita interamente a trazione elettrica; in quegli anni si arrivò ad elettrificare circa un terzo del totale delle linee ferroviarie.

Nello stesso anno venne completata la costruzione della ferrovia per San Pietro, prevista dai Patti Lateranensi e consegnata alla Città del Vaticano.

Nel corso degli anni '20 le ferrovie permisero all'Italia di raggiungere un'immagine di organizzazione e precisione, grazie alla rigidità nell'attenzione agli orari e alla cura per i passeggeri e la clientela. Vennero infatti inaugurati diversi convogli di lusso permettendo ai trasporti di raggiungere un picco di passeggeri ed al governo fascista di crearsi un'immagine positiva nei confronti del popolo.

³⁶ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 135-138.

I primi problemi iniziarono negli anni '30, in seguito alla crisi del '29 ed in contemporanea allo sviluppo dei trasporti stradali³⁷.

Nel 1929 Ferrovie dello Stato, insieme alle quattro principali banche italiane, fondarono l'Istituto nazionale trasporti (Int), per contrastare la disparità che iniziava a crearsi tra trasporto su binari e quello su strada. Lo scopo dell'Int fu infatti quello di permettere una collaborazione tra il trasporto ferroviario e quello stradale; le merci vennero infatti trasportate per la maggior parte del percorso tramite i treni, mentre i camion si occuparono del trasporto su brevi tratti e della consegna porta a porta³⁸. Quest'ultimo permise alla ferrovia di riappropriarsi di un certo numero di merci che avevano iniziato a viaggiare su gomma. Nel 1935 il governo disciplinò il settore dell'autotrasporto che stava arrecando un forte danno a quello ferroviario, attraverso una autorizzazione che le imprese dovevano avere dal Ministero delle Comunicazioni tramite l'Ispettorato generale delle ferrovie, una ulteriore regolamentazione a tutela del sistema ferroviario impose a 1.2 centesimi ogni quintale-km trasportato su camion³⁹.

Nonostante ciò, nel 1931 il trasporto su strada incise per il 3% del totale dei trasporti terrestri, l'anno successivo per il 13% e si arrivò al 20% nel 1933, grazie

³⁷ Cit. Stefano Maggi, 2005 p.50.

³⁸ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.140.

³⁹ Cit. Stefano Maggi, 2003 p. 141.

all'introduzione di motori diesel su camion capaci di trasportare carichi molto pesanti⁴⁰.

All'inizio degli anni '30 il trasporto su rotaie ebbe quindi un tracollo, iniziando dalle tramvie extraurbane che vennero utilizzate solamente per il trasporto dei passeggeri e dalle ferrovie secondarie, le cui soppressioni si limitarono a pochi chilometri, la motivazione principale riguarda i costi eccessivi e la maggior concorrenza automobilistica⁴¹.

Il trasporto ferroviario era soggetto a tariffe crescenti in base al valore delle merci, rendendo il treno meno conveniente rispetto ai camion per il trasporto di prodotti pregiati e provocando una situazione che fu chiamata "scrematura del traffico".

Per ridurre questo problema venne concesso a FF.SS di sostituire alcune linee ferroviarie con quelle stradali e di introdurre due differenti tipologie di treni. I primi furono i treni rapidi sui percorsi principali tra Napoli, Roma e Milano e successivamente Venezia, ed in seguito i treni leggeri composti da massimo 3 vetture, con molte fermate ed elevata accelerazione.

Inoltre, sulle linee secondarie vennero introdotte le "Littorine", dalla linea aerodinamica ed utilizzate come se fossero un autobus su rotaia. Esse furono

⁴⁰ Cit. Stefano Maggi, 2005 p. 55.

⁴¹ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.143.

innovative anche per le maggiori prestazioni⁴². Altra funzione rilevante delle littorine fu quella della reversibilità, che permise di evitare il cambio di locomotiva nelle stazioni di arrivo. Grazie alla loro introduzione aumentò la velocità di percorrenza su molte linee e vennero realizzate numerose fermate per raggiungere diverse città⁴³.

Nel 1942 vennero raggiunti i 23.227 km di linee ferroviarie, di cui il 31,5% elettrificati. Questo rapido sviluppo dell'elettrificazione avvenne per trovare un rimedio all'embargo sul carbone e sui combustibili liquidi causati dall'attacco italiano in Etiopia ed i loro alti costi di importazione⁴⁴; mentre un secondo punto a favore fu quello dei rapidi sviluppi che stava avendo il settore del cosiddetto "carbone bianco" o energia idroelettrica.

Iniziarono perciò a circolare le prime locomotive elettriche E626, che rimasero attive fino alla fine degli anni '90. L'elettrotreno Etr 200 raggiunse, nel 1937, il record di velocità, arrivando a 201 km/h sulla Roma-Napoli.

Quest'ultimo modello fu realizzato dalla Breda e progettato dall'Ufficio Studi del Servizio Materiale e Trazione delle Ferrovie dello Stato e fu caratterizzato da

⁴² Cit. Stefano Maggi, 2005 p.57.

⁴³ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.144.

⁴⁴ Cit. Stefano Maggi, 2005 pp-58-59.

diversi elementi innovativi, oltre alle elevate velocità raggiunte, quali il profilo aerodinamico, l'aria condizionata, il ristorante e comfort⁴⁵.

Grazie all'elettrificazione delle linee ferroviarie si riuscirono a dimezzare i tempi di percorrenza di molte tratte.

Dopo aver apportato questa serie di modifiche al sistema ferroviario, si era reso necessario incentivare le persone all'utilizzo dei treni.

Per fare ciò il governo decise di introdurre i cosiddetti "treni popolari". A partire dalla primavera del 1931, il ministero delle Comunicazioni inserì sconti per i passeggeri che viaggiavano verso particolari mete. Esse erano le destinazioni termali o balneari, come le spiagge del mar Adriatico fino a Falconara marittima o le montagne dell'Alto Adige. Partirono inoltre diversi treni turistici da Roma verso la stazione sciistica di Roccaraso, dotati di sistemi di trasporto gratuiti per gli sci.

Vennero creati dei biglietti circolari validi su diverse tratte ferroviarie per i turisti provenienti dall'estero e "biglietti di andata e ritorno domenicali e festivi a tariffa ridotta del 40% per alcuni centri di importanza turistica e storica; i biglietti erano validi dal sabato al lunedì"⁴⁶.

⁴⁵ Cit. Andrea Giuntini, 2001 p. 102.

⁴⁶ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.153.

I treni popolari furono utili per generare consenso nella popolazione. Si trattava di treni a prezzo ridottissimo, composti unicamente da vagoni di terza classe e con sconti fino all'80%.

Essi permisero la creazione di un nuovo flusso di viaggiatori verso località storiche, balneari o artistiche con ottimi risultati.

1.2.4 DOPOGUERRA E RICOSTRUZIONE

L'entrata in guerra dell'Italia provocò gravi danni, sia fisici che economici, alla rete ferroviaria. Vennero distrutti circa 7000 km di binari, equivalenti al 30% dell'intera rete, specialmente nell'Italia centrale.

Per questo il programma di ricostruzione del dopoguerra, che durò cinque anni, fu incentrato sul ripristino delle connessioni tra Nord e Sud e del servizio passeggeri, senza portare effettivi miglioramenti alla rete ferroviaria⁴⁷.

Il programma sopra citato ebbe una durata minore rispetto ai dieci anni che furono inizialmente ipotizzati; questo perché vennero riutilizzati materiali danneggiati, e fu ridotto al minimo l'uso del legname e di metalli. Le pensiline delle stazioni, ad esempio vennero costruite in cemento anziché in ferro⁴⁸.

⁴⁷ Cit. Stefano Maggi, 2005 p.55.

⁴⁸ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp.154-155.

L'unica grande opera di costruzione del dopoguerra in ambito ferroviario fu la stazione di Napoli Centrale. Continuò infatti lo sviluppo delle reti stradali che sostituirono i treni soprattutto per i tragitti di breve-media durata.

Negli anni '50 il trasporto su rotaia subì un drastico calo, non solo riguardante il trasferimento di passeggeri e merci, ma anche rispetto ai livelli di occupazione; il numero di ferrovieri venne infatti ridotto dai 200.000 del 1945 a 155.000 del 1956, per poi aumentare nuovamente negli anni successivi grazie ad una riduzione degli orari di lavoro.

Il treno ebbe un ruolo fondamentale nel periodo del “miracolo economico”, permettendo alle persone provenienti dal Sud Italia di raggiungere i luoghi di lavoro nel Nord.

Oltre a questo, negli anni '50 non vennero introdotte le innovazioni necessarie che erano già in uso all'estero, non vennero sviluppate nuove linee ferroviarie rendendo il sistema statico.

Un successo dal punto di vista ingegneristico furono anche i treni di lusso introdotti in quel periodo per rappresentare una rinascita economica. Nel 1953 fu messo in funzione il cosiddetto “Settebello”, ETR 300, composto da 7 carrozze sprovviste di scompartimenti, al cui interno erano presenti ristorante, bar, bagagliaio ed una sorta

di salottino posto al di sopra della cabina di guida, usufruibile dai passeggeri⁴⁹. Inizialmente fu utilizzato esclusivamente nel periodo di primavera ed estate, ma in seguito alla sua affermazione a livello economico, il servizio fu esteso all'intera durata dell'anno⁵⁰.

Questo rappresentò un grande passo avanti sia dal punto di vista tecnologico che come simbolo della rinascita italiana in seguito ad un periodo difficile; ebbe un successo importante anche grazie alla riduzione dei tempi di percorrenza della Roma-Milano⁵¹.

Nel 1960 fu inserito l'Arlecchino, apparentemente simile al Settebello ma con solo 4 vetture e chiamato così per la colorazione della tappezzeria dei vagoni. Vennero inoltre introdotte ulteriori novità, ad esempio le cuccette per la notte, l'abolizione della terza classe e la diffusione dei Tee (Trans Europe Express) per i collegamenti esteri con l'Europa occidentale, in particolare Francia, Germania e Svizzera.

Tutto ciò non portò però ai risultati sperati. Il numero di passeggeri infatti non aumentò, ma anzi scese al 10,9% nel 1970 contro il 16,2% del 1965⁵². Il treno venne

⁴⁹ Cit. Stefano Maggi, 2005 pp.60-61.

⁵⁰ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.165.

⁵¹ Cit. Andrea Giuntini, 2001 p. 103.

⁵² Cit. Stefano Maggi, 2005 p.62.

definito “un mezzo di trasporto superato e qualcuno proponeva persino che le stazioni fossero adibite a luoghi di pubblico spettacolo”.

Nonostante ciò, il treno rivestì, nel dopoguerra, una funzione sociale; esso permetteva infatti gli spostamenti di persone emigrate dall'Italia meridionale per motivi lavorativi di viaggiare verso le proprie città d'origine. Inoltre, consentiva agli operai ed ai lavoratori, che per motivi economici si trovarono a vivere nelle periferie o al di fuori dei centri abitati, di raggiungere il luogo di lavoro. Nacque, per questo motivo, il fenomeno del “pendolarismo”.

Avvenne così il fenomeno della “massificazione dei trasporti” ed il treno iniziò ad essere utilizzato principalmente da persone meno abbienti; a causa di ciò ci fu una riduzione delle classi di viaggio dalla terza alla seconda mantenendo gli stessi prezzi e l'introduzione di carrozze a cuccette per la notte, molto più economiche dei vagoni letto.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, al contrario, la crescita avvenne molto lentamente e fu inadeguata rispetto agli sforzi fatti. Questo rese l'Italia molto più arretrata rispetto alle altre potenze europee, causando così una cosiddetta “anomalia italiana”.

Per quanto riguarda il rapporto traffico merci – viaggiatori, nella penisola aveva un valore inferiore ad uno, al contrario di Belgio, Francia, Germania e Gran Bretagna, in cui era nettamente superiore.

Vennero realizzati i primi centri intermodali, per andare a coordinare i trasporti aerei, ferroviari e su gomma. Non riscosero però un grande successo, cosa che accadrà solo negli anni '80 con la creazione di grandi interporti.

A partire dalla seconda metà degli anni '50 iniziarono i lavori per la costruzione di ferrovie metropolitane nei principali centri urbani della penisola. Questo avvenne in forte ritardo rispetto agli altri Paesi, a Londra infatti la metropolitana fu inaugurata quasi un secolo prima, nel 1863.

In Italia, oltre alla mancanza di fondi per la costruzione, inciampò nella problematica dei ritrovamenti di reperti archeologici sotterranei che bloccarono i lavori⁵³.

⁵³ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.169.

1.3 RAPPORTI CON LO STATO

La costruzione delle ferrovie in Italia venne in larga parte sovvenzionata a livello statale, ma supportata inoltre da capitale privato talvolta anche estero, così da essere meno invasiva nei bilanci pubblici.

La modalità predominante con cui intervennero i privati fu l'utilizzo dell'istituto giuridico della "concessione", attraverso il quale le compagnie ferroviarie poterono costruire e gestire le varie tratte. Il servizio restò tuttavia statale, perciò con delle restrizioni come, ad esempio, la parità di trattamento per ogni utilizzatore.

Tutto questo portò nella seconda metà dell'Ottocento ad avere una travagliata storia amministrativa. Nacque così un lungo dibattito riguardo le concessioni ai privati; infatti, le ferrovie ebbero un duplice ruolo fondamentale, da un lato sociale per la comunità e dell'altro politico e militare. Vien da sé come la gestione e soprattutto la vigilanza di tali concessioni dovessero essere fatti in maniera scrupolosa attraverso clausole spesso modificate ed aggiornate.

Una causa di tali problematiche è sicuramente dovuta a ciò che i governi preunitari lasciarono al Regno d'Italia, con la presenza di situazioni diametralmente opposte.

Troviamo casi in cui la gestione di alcune linee ferrovie era affidata completamente allo stato, come in Piemonte e a Napoli, mentre altre tratte dello stesso territorio

erano esclusivamente gestite da privati; caso intermedio era invece la coesistenza di proprietà pubblica e convenzioni con società concessionarie⁵⁴.

Fin dall'inizio del Regno d'Italia, pertanto, ci fu la necessità di sistemare le situazioni ereditate.

Il governo della Toscana, ad esempio, realizzò diverse linee in terra maremmana finanziate dallo Stato e fu necessario quindi emettere obbligazioni per autorizzare il completamento.

Un altro caso è quello relativo alle provincie napoletane, dove un programma eccessivamente ambizioso dovette determinare numerosi cambiamenti di società concessionarie.

Caso particolare è quello relativo alle ferrovie lombardo-venete, della zona dei ducati di Modena e Parma comprese le delegazioni romagnole. A queste ultime, infatti, vennero confermate le concessioni stipulate nel 1856-58, ma ad una condizione: che la società concessionaria di matrice austriaca si trasformasse in italiana. Nacquero così due società formalmente divise ovvero, Ferrovie meridionali austriache e delle Venezia (Sudbahn), e strade ferrate della Lombardia e dell'Italia centrale, controllate dallo stesso comitato comune a Parigi.

⁵⁴ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.93.

Gli interessi che giravano intorno alle ferrovie furono evidenti dallo scandalo che ebbe per protagonista Pietro Bastogi.

Nel 1862 il governo aveva firmato un accordo con alcuni banchieri Rothschild per la costruzione di ferrovie nel centro-sud. Il contratto non venne però ratificato in quanto Bastogi, deputato e già ministro delle Finanze, propose al Parlamento la “creazione di una società anonima tutta italiana con 100 milioni di capitale”⁵⁵.

La nuova convenzione andò alla Società italiana per le strade ferrate meridionali che costruì la linea Ancona-Otranto con tutte le sue diramazioni in Abruzzo e Puglia, più ulteriori linee minori del nord Italia.

Molte personalità acquistarono azioni della nuova società, e venne posta particolare attenzione all’operato dei fratelli Péreire, banchieri francesi che vi parteciparono per estromettere i rivali Rothschild.

Inoltre, emerse che all’interno della società 14 su 22 amministratori erano anche deputati, molti dei quali rinnegarono la convenzione Rothschild. Si pensò quindi che Bastogi li avesse corrotti per ricevere la concessione. Tuttavia, la commissione d’inchiesta non riuscì a dimostrare ciò e di conseguenza si limitò a mostrare l’incompatibilità tra deputato e amministratore.

⁵⁵ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.95.

L'anno successivo venne stipulata una convenzione con una compagnia sarda per la costruzione della Cagliari-Oristano-Sassari-Porto Torres. Nello stesso anno si stipulò una nuova convenzione con la Società Vittorio Emanuele, in sostituzione della compagnia precedente che non aveva ancora iniziato i lavori⁵⁶.

Problematiche come queste erano molto frequenti e assai difficili da gestire. Le cause principali furono la mancanza di esperienza tecnico-finanziaria e il contesto internazionale di riferimento, con guerre e rivolte in particolare nel sud della penisola che aumentarono i prezzi e minarono le risorse.

Vennero a galla tutti i problemi del momento: ad esempio, avere un servizio ferroviario eccessivamente frazionato e aver stipulato convenzioni con molteplici imprese di cui buona parte non concedeva garanzie di poter portare a termine i lavori presi in carico senza la creazione di veri e propri progetti.

Una eccellenza e punto di riferimento all'epoca era la ferrovia del Piemonte.

Nel 1865 venne promulgata la "legge dei grandi gruppi" che apportò modificazioni in materia di concessioni e unì alcune società toscane con le romane e costituì la Società per le strade ferrate Alta Italia.

⁵⁶ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp.96-97.

In seguito al cambio di Governo, nel 1876, con cui la Destra storica venne sostituita con la Sinistra, si rese necessaria una riorganizzazione generale delle compagnie ferroviarie per superare la crisi finanziaria in corso⁵⁷.

Nel 1881 la commissione d'inchiesta emanò un rapporto, con l'intento di mettere in evidenza le problematiche dell'esercizio governativo verificatesi durante l'amministrazione provvisoria dell'Alta Italia; essa, infatti, fu affidata per due anni alla gestione statale, ma alla scadenza di tale contratto il parere si orientò verso la conferma della concessione delle ferrovie ai privati. Servirono quattro anni per arrivare ad una decisione finale, attraverso la cosiddetta "legge sulle convenzioni", uno dei progetti più lunghi e complicati in tema ferroviario, proprio a rimarcare il sempre maggior interesse dei governi a queste tematiche.

L'Italia venne così divisa in maniera longitudinale per sviluppare traffici tra Nord e Sud. La rete venne affidata alla Società per le strade ferrate del Mediterraneo per la dorsale occidentale e alle Società strade ferrate meridionali per quella orientale.

La novità più rilevante della riforma ferroviaria fu proprio la scissione tra la proprietà, che rimaneva statale in quanto il patrimonio ferroviario era ormai troppo grande, e la gestione, che veniva affidata alle società per un periodo massimo di 60

⁵⁷Cit. Stefano Maggi, 2003 p.97.

anni. Eccezione per le Strade ferrate meridionali che restarono privati in via di concessioni precedenti.

Pietro Lacava nel 1898 era a capo del Ministero dei Lavori pubblici e nello stesso anno nominò l'ennesima commissione d'inchiesta ferroviaria, a causa delle innumerevoli lamentele del personale e degli utilizzatori di tali servizi. Negli anni successivi lo Stato incrementò gli investimenti sia in materiale rotabile che in termini di aumenti di stipendio dei ferrovieri nel 1902.

Questi provvedimenti rafforzarono ancora di più l'idea di nazionalizzare di Giolitti che “mal tollerava che le società ferroviarie si comportassero con lo Stato come da potenza a potenza”⁵⁸.

Un passaggio epocale accadde nel 1905 quando venne creata l'amministrazione autonoma delle Ferrovie dello Stato (Fs), una vera e propria novità nell'ordinamento italiano, “rappresentando il primo esempio di un ente legato a un ministero, quello dei Lavori pubblici, ma dotato, attraverso il consiglio d'amministrazione presieduto dal direttore generale, della libertà necessaria per gestire un servizio rivolto al mercato”⁵⁹.

⁵⁸ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.107.

⁵⁹ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.107.

A Roma venne istituita la direzione generale delle Fs attraverso l'unificazione delle direzioni di Milano (Mediterranea), Firenze (Adriatica) e Palermo (Sicula).

Giolitti scelse come direttore un uomo che stimava molto, l'ingegner Riccardo Bianchi.

L'obiettivo di Bianchi fu quello di creare una burocrazia ferroviaria in un contesto particolarmente difficile per motivi finanziari e tecnici.

L'organizzazione verteva su basi principalmente privatistiche, mutate da precedenti gestioni, enfatizzando la discrezionalità permessa dalla legge istitutiva, avendo una struttura agile e flessibile e soprattutto con personale retribuito in maniera differente rispetto al resto del panorama pubblico⁶⁰.

L'operato di Bianchi fu senza dubbio di successo, grazie agli ampi spazi decisionali che poté sfruttare, questi riuscì in tempi brevi a organizzare un ente pubblico di importanza rilevante, senza tralasciare il lato economico dell'organizzazione.

Bianchi, avendo carta bianca sulla formula amministrativa, optò per una gestione basata sulla pratica operativa di un'impresa privata e perciò senza vincoli tipici del pubblico. Tutto questo grazie ai metodi molto autoritari e senza quasi mai fare ricorso a deleghe, modalità che venne soprannominata "Vaticano ferroviario" grazie all'efficienza della struttura creata.

⁶⁰ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.108.

Bianchi riuscì a creare una società senza problemi di natura finanziaria e soprattutto che rispondesse alle esigenze del paese, attraverso un progetto di gestione basato sulla previdenza e sulla lungimiranza⁶¹.

⁶¹ Cit. Andrea Giuntini, 2001 p. 164.

1.4 L'UTILIZZO DEL TRENO DURANTE LA GUERRA

In questo capitolo verrà motivata l'importanza del treno e delle ferrovie durante le varie guerre.

La decisione di inserire un capitolo esclusivamente su questo tema, nasce dalla rilevanza che le ferrovie hanno avuto durante i combattimenti, spesso non sufficientemente considerate.

Si affronterà in primis il ruolo durante la guerra di indipendenza e successivamente durante le due guerre mondiali, infine sarà affrontata la rilevanza delle ferrovie nel boom economico e negli anni 70.

1.4.1 GUERRE D'INDIPENDENZA

A partire dal 1848 l'Italia fu coinvolta in tre guerre d'indipendenza; la prima fu nel 1848-49, la seconda nel 1859-60 e la terza nel 1866.

Il treno ebbe una funzione fondamentale durante questi conflitti: esso servì infatti per gli spostamenti delle truppe, sia austriache fra Mestre e Vicenza, che piemontesi tra Torino e Trofarello.

In ogni modo l'importanza delle ferrovie emerse durante la guerra di Crimea, tra il 1853 e il 1856. Fu una guerra combattuta dall'Impero russo contro Impero ottomano, Gran Bretagna, Francia e Regno di Sardegna; furono perciò inviate al fronte, tramite le ferrovie, truppe piemontesi che crearono una linea di 12 km tra Balaclava e Kamara, guidati dal maggiore Raffaele Cadorna.

Dall'inizio degli anni '50, il governo piemontese richiese di connettere le proprie linee ferroviarie con quelle della Lombardia, ma trovò sempre una forte opposizione da parte degli austriaci.

Nel 1856 venne però sottoscritta una convenzione per l'unione delle ferrovie, richiesta fatta da Cavour all'Imperatore francese Napoleone III, in cambio della partecipazione del Regno di Sardegna alla Guerra di Crimea.

Il governo piemontese e la Lombardia iniziarono quindi i lavori di costruzione dei tronchi ferroviari utili da Novara e da Milano fino al fiume Ticino; gli austriaci vollero mantenere una stazione con le dogane a Trecate, in Piemonte.

Queste nuove linee furono importanti nella seconda guerra d'indipendenza perché permisero alle truppe piemontesi di attraversare il Ticino e vincere sul nemico, il 4 giugno 1859, nella celebre Battaglia di Magenta⁶².

⁶² Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 35-36.

Durante la seconda guerra d'indipendenza si fece un uso quantitativamente elevato del treno, in quanto servì per radunare un gran numero di soldati in poco tempo. Fu una svolta importante nei conflitti dato che, senza di esso, le truppe potevano spostarsi solamente lentamente a piedi e trasportando manualmente il carico di armi, munizioni ed artiglieria.

Molte ferrovie piemontesi furono importanti nel conflitto. Le principali furono la Susa-Torino, Torino-Ticino e Alessandria-Tortona-Voghera-Stradella, che vennero utilizzate per sostituire i soldati sulla linea del fronte.

Inoltre, i treni vennero utilizzati anche nel Sud Italia, nel periodo antecedente l'Unità d'Italia quando Garibaldi, nel 1860, mise Capua sotto assedio, in quanto ultima fortezza dei Borbone e del Regno delle Due Sicilie. Successivamente venne proclamata l'Unità nazionale⁶³.

⁶³ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.38.

1.4.2 PRIMA GUERRA MONDIALE

Durante la Prima guerra mondiale il treno ricoprì un ruolo talmente importante da essere definito “sesta armata combattente”.

Ci furono le dimissioni di Bianchi da direttore delle Fs, che diventò ministro dei Trasporti marittimi e ferroviari, mentre venne nominato direttore generale Raffaele De Cornè.

Vennero creati diversi raddoppi ed ingrandite le stazioni per permettere lo scarico di merci e delle provviste per le truppe.

L'elevato traffico di treni durante la Prima guerra mondiale è testimoniato dai dati che riportano 294.000 convogli, con 271 partenze al giorno. Nell'intero conflitto furono trasportati 15.373.000 di soldati, 1.065.000 carri di rifornimento e 1.820.000 militari feriti o ammalati.

Nel periodo della guerra i ferrovieri vennero affiancati dai militari che coadiuvarono il lavoro di spostamento delle truppe e dell'artiglieria⁶⁴. Essi si occuparono inoltre delle “ferrovie decauville”, diffuse soprattutto nelle zone dell'Isonzo e del Brenta. In queste linee furono disposti circa 300 vagoni ed oltre

⁶⁴ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.115.

10.000 carri, fondamentali per il trasporto di grandi quantità di materiali bellici. Esse furono coordinate da un Ufficio Décauville esercitato dal Genio ferrovieri⁶⁵.

Al pari dei soldati, anche i ferrovieri vennero militarizzati per poter continuare a svolgere il loro lavoro, strategico anche dal punto di vista militare. Questi esoneri non furono permessi agli impiegati amministrativi ed ai dipendenti più giovani che dovettero rispondere alla chiamata anche ricoprendo ruoli più direttamente coinvolti nella gestione dei treni.

Un ulteriore aiuto venne dato dai treni armati, forniti dalla Marina ed utilizzati lungo i confini e il Mar Adriatico per sorvegliare le coste, grazie all'immediata presenza della ferrovia lungo il litorale. Su questi convogli erano presenti mitragliatrici, cannoni, difese antiaeree e particolari carrozze utilizzabili come alloggi per le truppe o per gli ufficiali.

Naturalmente la maggior parte dei convogli vennero utilizzati per gli approvvigionamenti verso il fronte a Nord Est, lasciando il resto dell'Italia sguarnita di corse⁶⁶.

I treni e le ferrovie furono di fondamentale importanza durante la disfatta di Caporetto, nel 1917, poiché permisero alle truppe una rapida ritirata. Vennero

⁶⁵ Cit. Massimo Centra, 2006 p. 80.

⁶⁶ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.117.

inoltre utilizzati per il trasporto di feriti durante i combattimenti e di profughi e per trasferire armi e materiali di cui altrimenti si sarebbero impossessati i nemici⁶⁷.

Il culmine dell'utilizzo delle ferrovie venne raggiunto nel maggio del 1918 durante la Battaglia di Vittorio Veneto e l'offensiva austriaca⁶⁸.

In quest'ultima fase avvenne un duro confronto tra Bianchi e Nitti, allora ministro del Tesoro. Il primo riteneva necessario acquistare materiale ferroviario dall'estero con tempistiche ridotte, mentre Nitti mise in primo piano gli interessi industriali nazionali. In seguito allo scontro Bianchi dovette dimettersi dal ruolo di ministro⁶⁹.

Il numero dei ferrovieri morti durante il conflitto fu molto elevato e altrettanto alto fu il numero di ferrovieri decorati al valore (1281).

Al termine del conflitto la rete ferroviaria italiana si ampliò di circa 1.080 km di binari, grazie alla conquista di Trento e Trieste.

⁶⁷ M. M. Elia, L. Cantamessa, E. Petrucci, *Le ferrovie italiane nella Grande Guerra (1915-1918)*, *La tecnica professionale*, n. 10, 2015.

⁶⁸ Cit. Stefano Maggi, 2003 p. 118.

⁶⁹ Cit. Andrea Giuntini, 2001 pp. 167-170.

1.4.3 SECONDA GUERRA MONDIALE

A differenza della Prima guerra mondiale, nel 1940, all'alba della seconda, non ci fu nessun tentativo di preparare le ferrovie al conflitto imminente⁷⁰.

Nonostante questo, l'utilizzo dei treni aumentò rispetto alle precedenti guerre⁷¹.

Allo scoppio della guerra venne danneggiata la stazione di Ventimiglia e si iniziarono ad utilizzare i treni armati sulle coste liguri, che permisero di bombardare delle navi francesi che si stavano accingendo a bombardare la città di Genova.

Bisognerà attendere due anni dopo l'inizio del conflitto per l'emanazione del decreto per la precedenza dei trasporti militari ed il 1943 per la militarizzazione dei ferrovieri.

Lo scopo principale del treno nella Seconda guerra mondiale fu quello di trasporto dei rifornimenti; essi provenivano sia dall'interno del paese che da Stati alleati tramite i valichi alpini⁷².

L'utilizzo nella Seconda guerra mondiale fu molto incentrato sul piano logistico, sia per il trasporto di materiali che per il trasporto di truppe.

⁷⁰ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.159.

⁷¹ Cit. Mario Pietrangeli, 2006 p.24.

⁷² Cit. Stefano Maggi, 2003 p.160.

Inoltre, ci fu una stretta collaborazione tra ferrovia e aviazione per il trasporto di carburante e di bombe⁷³.

In seguito, si provvide ad alcuni investimenti utili nel conflitto, tra cui l'elettrificazione della linea da Bologna a Verona e Trento.

L'utilità del treno fu ampiamente percepita tra il 1942 e il 1943 perché le ferrovie permisero ai cittadini dei luoghi bombardati di lasciare le città; inoltre, ci fu il blocco dei trasporti stradali a causa della penuria di carburanti derivati dal petrolio.

Nel 1944 avvenne uno dei più gravi incidenti ferroviari della storia; esso si verificò nella notte tra il 2 e il 3 marzo sulla linea che da Battipaglia raggiunse Potenza. Si trattava di "un treno merci composto da 47 vagoni, pieno però di oltre 600 passeggeri, che si arrangiavano a viaggiare come potevano nelle zone liberate dall'occupazione tedesca, partì poco dopo mezzanotte dalla stazione di Balvano-Ricigliano. Il treno rimase bloccato in una lunga galleria, dove trovarono la morte le persone a bordo, asfissiate dal fumo delle due locomotive che trainavano il lungo convoglio"⁷⁴.

⁷³ Cit. Mario Pietrangeli, 2006 p.24.

⁷⁴ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.160.

Negli ultimi tre anni di guerra vennero costituite due diverse amministrazioni ferroviarie: la prima sotto controllo tedesco con sede a Verona, mentre la seconda, gestita dagli Alleati prima a Bari poi a Napoli e a Roma.

Un triste risvolto nell'utilizzo dei treni furono le deportazioni da parte dei tedeschi, di italiani verso i campi di concentramento nel resto dell'Europa.

A partire dal 1944 iniziarono le azioni dei ferrovieri partigiani che tentarono, talvolta anche con successo, di sabotare i trasporti controllati dai tedeschi. Questo venne fatto anche, ad esempio, mediante il danneggiamento dei segnali o delle linee telefoniche e telegrafiche.

Furono 407 i ferrovieri morti durante la resistenza partigiana, mentre più di 2000 quelli deceduti a causa di bombe o mine o in combattimenti.

1.5 ANNI '70 E RIVOLUZIONE FERROVIARIA

Al termine dei conflitti iniziò il periodo della ricostruzione, questo processo partì dal sud Italia in quanto i danni furono minori e si estese successivamente al centro e al nord; vennero riattivati in modo provvisorio la maggior parte delle linee.

Negli anni 50 il traffico passeggeri tornò a risalire portando ad avere le linee intasate, in quanto fu necessario un aumento dei treni, ma le infrastrutture ferroviarie non tennero il passo⁷⁵.

Dalla seconda metà degli anni '60, cominciò a farsi strada il progetto dell'Alta Velocità, in merito al quale nel 1966 iniziarono i lavori per la costruzione della Direttissima Roma-Firenze.

Fu un progetto molto complesso e che impegnò 20 anni a causa dei continui errori tecnici, ritardi, sperperi e dell'inflazione che provocò una forte decurtazione delle dotazioni iniziali.

Una forte scossa alla questione "Alta Velocità" venne data nel 1971, al termine della prima prova di un nuovo elettrotreno progettato dall'Ingegnere Franco Di Majo della FIAT: il Pendolino⁷⁶.

⁷⁵ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp.162-164.

⁷⁶ Cit. Andrea Giuntini, 2001 pp. 136-139.

Il primo *pendolino* (Etr 401)⁷⁷ costruito da Fiat ferroviaria venne inaugurato sulla tratta Ancona - Roma nel 1976. Esso fu innovativo per la sua caratteristica cassa ad “assetto variabile”, con cui “il corpo della vettura poteva inclinarsi verso l’interno della curva, indipendentemente dal carrello, e diminuiva in tal modo la forza centrifuga avvertita dai passeggeri, permettendo una marcia del 20% più elevata rispetto ai treni ordinari. Poteva raggiungere una velocità di 250 km/h, mai raggiunta in Italia”⁷⁸.

Nello stesso periodo Ferrovie dello Stato decise di sospendere l’introduzione di altre vetture ad assetto variabile per mancanza di fondi da disporre per l’Alta Velocità.

Benchè l’inaugurazione del Pendolino avesse suscitato molti consensi ed apprezzamenti da parte dei passeggeri, l’azienda decise di fare marcia indietro ed eliminare treni di lusso a favore di quelli suburbani e pendolari⁷⁹.

La vicenda dell’Alta Velocità venne risolledata dieci anni dopo, nel 1985, quando si iniziò la costruzione dei cosiddetti Etr 450, composti da nove vetture e con diverse modifiche tecniche rispetto ai loro predecessori. Essi vennero inaugurati sulla Milano-Roma, tratta che riuscirono a percorrere in sole 4 ore.

⁷⁷ P. Scanzi, *Treni e locomotive*, Milano, 2021 pag. 109.

⁷⁸ Cit. Stefano Maggi, 2003 pp. 186-187.

⁷⁹ Cit. Andrea Giuntini, 2001 p.140.

L'anno successivo venne progettato l'Etr 500, con undici carrozze e sprovvisto di cassa oscillante, con velocità di 300 km/h. Questo modello aveva bisogno di viaggiare su ferrovie adatte, veloci e poco tortuose, la cui costruzione impiegò diversi anni ed arrivò in ritardo rispetto ai progetti iniziali⁸⁰.

Nel 1992 il Comitato Interministeriale per la programmazione Economica (CIPE) trasformava l'Ente ferrovie dello Stato in Ferrovie dello Stato Società per Azioni, composto da un unico azionista che era il Ministero del Tesoro.

Nel 2000 come richiesto da norme europee, avvenne la separazione tra gestore dell'infrastruttura e gestore del servizio, rispettivamente in Rete Ferroviaria Italiana (RFI SpA) e Trenitalia SpA.

Nel 2008 per la prima volta la linea Torino-Napoli venne percorsa in alta velocità.

In concomitanza dell'Expo Milano 2015 vennero messi in servizio i nuovi ETR 400 Frecciarossa 1000, capaci di raggiungere una velocità massima di 400 km/h⁸¹.

⁸⁰ Cit. Stefano Maggi, 2003 p.187.

⁸¹ Associazione nazionale dopolavoro ferroviario, Ferrovie italiane 1939-2013 dalla Napoli-Portici al frecciarossa 1000, Roma, 2014.

CAPITOLO 2 - I “RAMI SECCHI”

2.1 COME NASCONO?

“Una linea ferroviaria si dice dismessa quando cessa qualsiasi servizio regolare di tipo ferroviario; può essere dismessa per svariati motivi, che vanno da eventi bellici a naturali, oppure per perdita di interesse a livello commerciale, o fallimento della società esercente. Come spesso è accaduto, la cessazione di una linea ha portato alla rimozione dell’armamento ferroviario e per quanto riguarda gli edifici annessi, sono stati lasciati ad uno stato di abbandono totale o ceduti a privati”⁸²

I “rami secchi” in Italia ammontano all’incirca a mille e seicento chilometri di linee ferroviarie, con oltre 427 stazioni abbandonate⁸³.

Quello della manutenzione del ferro fu un problema molto serio in Italia, soprattutto negli ultimi 50 anni, considerando che attualmente abbiamo solo 19.400 km di linee attive, ben al di sotto delle 23.200 del 1942 (periodo di massima estensione della rete). Una riduzione radicale e controversa se pensiamo che sia avvenuta nel periodo di massima espansione del paese.

Relazione inversa la troviamo nelle strade e autostrade, che hanno visto una crescita esponenziale a partire soprattutto dagli anni ottanta e novanta.

⁸² Legambiente, Non chiamateli rami secchi, Legambiente, 2018 p. 2.

⁸³ Non chiamateli rami secchi, Legambiente, Roma, 2018 p.8.

I tagli ai collegamenti continuano fino al giorno d'oggi, soprattutto in zone marginali del paese, su linee poco frequentate ed a causa degli alti costi di gestione.

Questo provoca l'aumento della tendenza degli italiani a lasciare le zone interne ed i piccoli paesi a favore di grandi centri urbani e causa grandi disuguaglianze tra aree maggiormente collegate e aree senza ferrovie.

Negli ultimi vent'anni sono state costruite diverse nuove linee, ma esclusivamente ad alta velocità per andare ad integrare un panorama già ricco di binari e con alta domanda.

Un problema che riguarda tutto il paese è la sempre più frequente sostituzione delle linee ferroviarie con autobus. In diverse regioni, come Sicilia e Calabria, vengono assegnati finanziamenti da 25 a 50 milioni di euro per il trasporto su gomma, sia derivanti da fondi regionali, statali ed europei, lasciando in disparte il servizio ferroviario.

Un'altra ragione per cui vengono chiuse le linee secondarie sono i sempre maggiori tagli alle risorse che lo Stato trasferisce alle Regioni per i servizi ferroviari. Tra il 2009 e il 2017 i contributi alle Regioni sono diminuiti del 22,7%. Questo porta le Regioni ad investire solo nelle linee con maggior traffico ferroviario e tagliare quelle minori⁸⁴.

⁸⁴ Non chiamateli rami secchi, Legambiente, Roma, 2018 p.10.

In Italia sono presenti, inoltre, linee chiuse a causa dei crolli di viadotti, ad esempio la Caltagirone - Gela, o di frane, come la Priverno - Terracina⁸⁵.

L'ente che si occupa della gestione del Patrimonio storico delle ferrovie in Italia è Fondazione Fs, il cui Direttore Generale è Luigi Cantamessa. Essa venne istituita il 6 marzo del 2013, da tre soci fondatori: Trenitalia, Capogruppo FS italiane e RFI. Ad essi si sono poi uniti il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e quello per il Turismo. La Fondazione si occupa di mettere in risalto non solo le linee ferroviarie, ma anche di tutto il valore storico, artistico e culturale legato ad esse.

La sede si trova a Roma, a Villa Patrizi, importante complesso con alto valore storico, che ospita anche la holding Fs italiane e il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Fondazione Fs gestisce circa 400 mezzi di cui solamente 200 sono operativi, inoltre si occupa della direzione di archivi e biblioteche e di due musei ferroviari: Pietrarsa e Trieste Campo Marzio. Le linee ferroviarie dismesse ed ora riattivate con scopo turistico vengono riunite nel progetto "Binari senza tempo".

Inoltre, sono stati recuperati gli elettrotreni di lusso, Arlecchino e Settebello, e sono stati interamente digitalizzati gli archivi storici⁸⁶.

⁸⁵ Amodo, Futuro sospeso; 38 storie di ferrovie chiuse da riattivare in Italia; Dossier 2021, 2021 pp. 2-3.

⁸⁶ Fondazione FS <https://www.fondazionefs.it/> consultato il 24/06/22.

2.2 QUALI SONO

In questo capitolo ci soffermeremo sulle principali linee chiuse nel Centro Italia, nonostante la presenza maggiore di “rami secchi” si riscontri al Nord.

In primo luogo, è necessario distinguere tra linee dismesse definitivamente e tratte dismesse per attivazione di varianti di tracciato. Le prime sono “linee per le quali è stato emanato il Decreto ministeriale che autorizza RFI alla dismissione di quella determinata relazione ferroviaria”; nel secondo caso, invece, è presente soltanto una piccola tratta dell’intera linea che viene sostituita con un tracciato più innovativo che funziona come bypass⁸⁷.

La principale linea dismessa delle Marche è la Fano - Fermignano - Urbino. Essa è lunga 49 km, a binario unico, e collega la costa con l’entroterra marchigiano. Questa linea ferroviaria venne completata nel 1915 con la tratta Fano - Fermignano, che si collegò alla Fabriano - Urbino, già precedentemente costruita. Nel 1944 i binari vennero completamente distrutti dalle truppe tedesche in ritirata e poi ricostruiti nel 1956. La linea fu dismessa in modo definitivo nel 2011 a causa della concorrenza con il trasporto su gomma. In diversi punti del tracciato sono attualmente presenti

⁸⁷ Atlante delle linee ferroviarie dismesse, Trenitalia pag.19
<https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/Documents/impegno/per-lambiente/progetti/Atlante%20delle%20linee%20ferroviarie%20dismesse.pdf>.

opere, come ponti, viadotti e gallerie in buono stato; nei passaggi a livello in cui è stato ricostruito il manto stradale sono stati asportati i binari⁸⁸.

Un'altra tratta dismessa nella regione Marche è la Fermignano - Pergola, con una lunghezza di 42 km. La linea venne completata nel 1898, con l'obiettivo di creare un collegamento tra due importanti ferrovie del centro Italia: la Roma - Ancona e la Bologna - Ancona. Questa tratta subì pesanti danni durante la Seconda guerra mondiale e non venne più riaperta al traffico. Attualmente sono stati asportati i binari su tutta la linea ed anche le strutture di servizio si trovano in pessime condizioni o abbandonate⁸⁹.

Altre due linee soppresse sono la Porto San Giorgio-Amandola e la Castelraimondo - Camerino; entrambe vennero inaugurate nei primi anni del secolo scorso e chiuse nel 1956.

La tratta Porto San Giorgio-Amandola venne realizzata per creare un collegamento tra la linea adriatica e quella appenninica e perciò prese il nome di "Ferrovie Adriatico - Appenninica". La realizzazione di quest'ultima non venne mai portata a termine, lasciando così la tratta incompiuta. La Castelraimondo - Camerino venne inaugurata per interrompere l'isolamento della cittadina di Camerino, che sorge in cima ad una collina ed in cui è presente una sede universitaria.

⁸⁸ Atlante delle linee ferroviarie dismesse, Trenitalia p. 94.

⁸⁹ Atlante delle linee ferroviarie dismesse, Trenitalia p.96.

A novembre del 1930 ci fu un deragliamento di un convoglio che provocò la morte di una persona e la sospensione del servizio ferroviario. La tratta venne riaperta nel 1935 per poi essere definitivamente chiusa nel 1956⁹⁰.

Un'ulteriore linea chiusa della regione è la Ancona-Ancona marittima, inaugurata nel 1906. La stazione, nel 1940, era composta da due scali: molo Sud e molo Nord; inoltre era adibita, oltre che al traffico merci, anche al transito di passeggeri e bagagli diretti a Fiume e Zara. Anche in questo caso, la tratta subì dei danni a causa della Seconda guerra mondiale, durante la quale venne completamente distrutta la stazione. Quest'ultima fu ricostruita solamente nel 2000 in occasione del Giubileo. Il progetto del Piano Provinciale dei Trasporti, del 1998, vedeva la stazione di Ancona marittima come capolinea della metropolitana di superficie, con partenze di treni per il centro e diversi quartieri. La linea fu poi chiusa nel 2015, a causa di problematiche relative all'ammodernamento del passaggio a livello⁹¹.

Una importante linea ferroviaria dismessa per variante del centro Italia è la Ortona-Vasto. Essa fa parte della ferrovia adriatica, nel tratto compreso tra Pescara e Foggia, di una lunghezza di 38,6 km. La chiusura, nel 2005, avvenne a causa dell'inaugurazione di una nuova variante spostata verso l'entroterra, rispetto alla precedente che passava lungo la costa.

⁹⁰ WhyMarche, Viaggio tra le ferrovie abbandonate, 2015, <https://www.whymarche.com/viaggio-tra-le-ferrovie-abbandonate/> 24/06/22.

⁹¹ Ferrovie abbandonate, <https://www.ferrovieabbandonate.it/> 22/06/22.

Il percorso vecchio e quello nuovo coincidono però in alcuni punti: le stazioni di Ortona, Casalbordino-Pollutri, Porto di Vasto e Vasto San Salvo. Sono stati asportati i binari lungo l'intera tratta ed una importante opera architettonica è il viadotto sul fiume Sangro⁹².

⁹² Atlante delle linee ferroviarie dismesse, Trenitalia p. 102.

2.3 LINEE A RISCHIO

Legambiente, in uno studio del 2018 identifica 36 linee, per un totale di 3340 km, a rischio chiusura a causa di tagli aggiuntivi agli investimenti nei servizi ferroviari. In queste tratte, oltre ad una bassa frequenza di convogli in circolazione, anche la velocità media di percorrenza è relativamente bassa. Tra queste linee troviamo anche direttrici importanti come: Cuneo-Ventimiglia, Faenza-Lavezzola, Foggia-Manfredonia, Spinazzola-Barletta, Catanzaro lido-Taranto, Sassari-Olbia.

Un'altra tipologia di linee a rischio sono quelle con una offerta non sufficiente rispetto al bacino di utenza. Su queste linee viaggiano treni obsoleti e spesso con tempi di percorrenza e frequenza non adeguati, problemi che hanno portato a sempre maggiori tagli di corse e ad un utilizzo sempre minore del treno. La principale causa di tale abbandono è riscontrabile negli scarsi se non nulli investimenti e le linee interessate non sono soltanto brevi tratte ma anche ferrovie di collegamento tra importanti città come la Roma-Pescara, Parma-Brescia, Grosseto-Siena.

Una importante linea a rischio chiusura è la Catanzaro Lido-Taranto, di 295 km e con 29 stazioni lungo la tratta. Questa ferrovia dovrebbe rappresentare un nodo importante per i collegamenti lungo il mar Ionio e le diverse regioni del Sud Italia, fondamentali per il turismo della penisola, oltre che per i lavoratori e gli studenti.

Attualmente sono solamente sei i convogli che transitano giornalmente, di cui il più veloce impiega 6 ore e 35 minuti, rendendo il trasporto su gomma molto competitivo. Recentemente sono state introdotte 2 coppie di intercity che si fermano anche in zone dell'alta Calabria e della Basilicata, ma si tratta di treni degli anni '70 molto lenti ed inadeguati. Questa linea fu costruita nel 1875 ed ha ancora un grandissimo bacino di utenza, rappresentato da più della metà della popolazione della Calabria. La tratta è a binario unico e per impedirne la dismissione andrebbe interamente elettrificata e fatta una sostituzione delle vecchie vetture con treni e modelli più moderni⁹³.

Sono diverse, in Italia, le linee con un'offerta di servizi ferroviari inadeguati rispetto ai territori in cui si trovano, di cui la principale è la Roma-Pescara. La tratta ha una lunghezza di 240 km ed è percorsa solamente da tre treni al giorno che impiegano 3 ore e 22 minuti per completare il percorso, con una velocità media di 75 km/h. L'unica porzione del tracciato a doppio binario si trova nell'area metropolitana di Roma, compresa tra le stazioni di Prenestina e Lunghezza. Al contrario, il servizio trasporti su gomma è molto organizzato, con diversi mezzi e partenze durante tutto l'arco della giornata; i pullman compiono l'intero percorso in 2 ore e 50.

⁹³ Non chiamateli rami secchi, Legambiente, 2018 p.16.

Negli ultimi anni tutti gli sforzi economici e finanziari dello Stato si sono diretti, per lo più, verso il trasporto su gomma, portando anche a lavori autostradali e costruzioni di trafori e viadotti dannosi a livello paesaggistico⁹⁴.

⁹⁴ Non chiamateli rami secchi, Legambiente, 2018 p.21.

2.4 POSSIBILI RIUTILIZZI

Le linee non più utilizzate vengono inserite in un sistema di “reti di percorsi verdi”, grazie al quale potranno essere riqualificate o gestite in modi alternativi. Un concetto più recente è quello di “greenways”, linee caratterizzate da mobilità lenta, ecocompatibile ed attenta al paesaggio in cui è collocata⁹⁵.

Gli obiettivi delle greenways vengono delineati dalla Convenzione Europea del Paesaggio (European Landscape Convention) e definiti come: “una valutazione delle relazioni tra struttura e dinamica paesaggistica, essenziali per qualsiasi gestione del paesaggio o uso del territorio”. Il termine “greenways” venne usato per la prima volta negli USA e poi il valore delle ferrovie abbandonate venne riconosciuto anche dagli stati europei.

Le diverse iniziative, a livello nazionale, vengono finanziate dall’Unione europea; nel 1997 fu creata l’European Greenways Association per gestire i progetti di recupero nel migliore dei modi e per riuscire a creare, a partire da essi, importanti possibilità economiche⁹⁶. Nel 1998 fu fondata l’Associazione italiana Greenways, in quanto ci si era resi conto dell’importanza di progettare e pianificare linee verdi nel panorama italiano, ricco di ferrovie dismesse, parchi fluviali, sentieri e

⁹⁵ Atlante delle linee ferroviarie dismesse, Trenitalia p. 110.

⁹⁶ S. Oppido, S. Ragozino, Abandoned Railways, Renewed Pathways: Opportunities for Accessing Landscapes, Advanced Engineering Forum, Vol. 11, pp. 424-425, 2014.

patrimonio storico - culturale⁹⁷. Gli art.1 e 2 dello statuto dell'associazione definiscono il termine greenways 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. Esse possono costituire un sistema di percorsi dedicati ad una circolazione non motorizzata in grado di connettere le popolazioni con le risorse del territorio e con i “centri di vita” degli insediamenti urbanistici, sia nelle città sia nelle aree rurali”. L'Associazione si pone, fra i suoi obiettivi, non solo lo sviluppo di nuove greenways, ma anche l'organizzazione di iniziative per sensibilizzare il pubblico alla tematica, la promozione del turismo sostenibile, la creazione di connessioni tra città e campagne e la conservazione del patrimonio storico - artistico⁹⁸.

Nel 2000 è stata inoltre promulgata la Dichiarazione di Lille, sottoscritta da tutte le realtà europee operanti nel settore della mobilità verde. Essa dichiara che le greenways devono essere caratterizzate da lunghezza, larghezza, pendenza e pavimentazione tali per cui la sicurezza possa essere garantita ad ogni tipologia di fruitori⁹⁹. Le caratteristiche essenziali per cui una linea può essere definita greenway sono sei: sicurezza, accessibilità, circolazione dolce, multiutenza,

⁹⁷ Associazione italiana greenways onlus, <http://www.greenways.it/> consultato il 24/06/2022.

⁹⁸ Associazione italiana greenways onlus, <http://www.greenways.it/> consultato il 25/06/2022.

⁹⁹ Associazione italiana greenways onlus, <http://www.greenways.it/> consultato il 25/06/2022.

recupero di infrastrutture e strutture esistenti ed integrazione con l'ambiente naturale circostante.

Le Greenways, infatti, sono costituite in modo tale da poter essere percorse da tutti, in modo lento per poter godere del paesaggio in cui ci si trova e generalmente sono dedicate a mezzi non motorizzati¹⁰⁰.

Un ruolo rilevante in questo ambito nel panorama italiano viene svolto da "Amodo", Alleanza Mobilità Dolce, di cui è stato presidente Massimo Bottini.

Si tratta di una trentina di associazioni, tra cui Legambiente, Italia Nostra Onlus, Associazione Italiana Greenways, WWF, Touring Club italiano, che si sono unite per raggiungere obiettivi comuni¹⁰¹. I principali obiettivi sono la rigenerazione economica e sociale del paese, con particolare riferimento ai territori percorsi da ferrovie abbandonate e riutilizzate con fini turistici.

All'interno dell'Alleanza è presente un'Assemblea, costituita da un referente per ciascuna associazione: al suo interno viene nominato un portavoce, con il ruolo di coordinatore del Comitato di gestione¹⁰². Tutte le associazioni facenti parte di Amodo condividono il Manifesto dell'Alleanza della Mobilità Dolce, dove vengono definite le direttive riguardanti la materia. Negli ultimi anni si è registrato

¹⁰⁰ Associazione italiana greenways onlus, <http://www.greenways.it/> consultato il 27/06/2022.

¹⁰¹ Intervista Massimo Bottini, 1° luglio 2022.

¹⁰² Amodo – Alleanza Mobilità Dolce, <https://www.mobilitadolce.net/> consultato il 27/06/2022.

un aumento crescente da parte degli italiani, nell'uso di mezzi di trasporto sostenibili, tra cui biciclette, treni storici e passeggiate a piedi. Questo trend ha conosciuto un'ascesa accentuata durante l'emergenza pandemica promuovendo il turismo in zone interne della penisola e di piccoli borghi. Grazie alla mobilità dolce, viene riscoperto il fascino di queste zone, portando un numero maggiore di persone a conoscerle e permettendo così una crescita anche a livello economico.

Diverse sono le attività proposte da Amodo, tra cui Greenways progettate lungo le ferrovie dismesse, riapertura di linee regionali o locali grazie al turismo ferroviario, Ferrociclo (la possibilità di pedalare sui binari), percorsi escursionistici, riqualificazione dei beni storici presenti nelle aree di interesse e migliorare o creare percorsi ed attività praticabili da persone con disabilità¹⁰³. Un importante finanziamento a queste attività proviene dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) Next Generation EU grazie al quale l'Italia ha ricevuto e beneficiato di 200 miliardi destinati allo sviluppo sostenibile. All'interno del Manifesto sono inoltre definiti i diversi obiettivi e le diverse attività svolte o da svolgere riguardanti il tema della mobilità dolce¹⁰⁴.

¹⁰³ Amodo, Manifesto della Alleanza per la Mobilità Dolce 2021-2024, Pesaro, 2021.

¹⁰⁴ Amodo, Manifesto della Alleanza per la Mobilità Dolce 2021-2024, 2021.

Le linee secondarie inutilizzate, se ben gestite, potrebbero portare a diversi benefici per i territori in cui esse sono collocate. Sono infatti diverse le dimostrazioni di ferrovie riqualificate o convertite ad altri utilizzi sul territorio italiano.

2.4.1 RIATTIVAZIONE

Un esempio virtuoso di riattivazione ferroviaria è la linea della Val Venosta e della Val Pusteria. Essa venne inaugurata nel 1906, con una lunghezza di 60 km, inizialmente utilizzata come collegamento tra Merano e Malles. La linea avrebbe dovuto essere parte di un progetto più grande di collegamento tra Venezia, Trento, Bolzano e l’Austria. La tratta venne chiusa nel 1990 e successivamente acquistata dalla provincia di Bolzano, che ne finanziò la completa elettrificazione, riqualificò le stazioni e aggiunse ulteriori fermate. Nel 2005 la ferrovia venne riaperta al traffico, arrivando a trasportare fino a un milione di passeggeri nello stesso anno, che raddoppiarono nel 2009.

Sempre in Alto Adige, in Val Pusteria, si trova un’altra linea riqualificata con successo: la Fortezza-San Candido. I convogli elettrici che percorrono questa ferrovia vengono alimentati al 50% da pannelli fotovoltaici collocati nelle stazioni; queste ultime hanno subito processi di modernizzazione, ponendo particolare

attenzione ai passeggeri disabili, grazie alla costruzione di ascensori e marciapiedi rialzati¹⁰⁵.

2.4.2 ADIBITE AD ALTRI USI

Esistono due diverse tipologie di riutilizzo delle infrastrutture ferroviarie: soluzioni di conservazione e soluzioni di riqualificazione. Con la prima definizione si intendono “gli interventi rivolti a conservare l’organismo edilizio, appartenente all’infrastruttura, e ad assicurarne la funzionalità mediante un insieme sistematico di opere che, nel rispetto degli elementi tipologici, formali, strutturali dell’organismo stesso, ne consentano destinazioni d’uso simili rispetto a quella originaria”. Due esempi relativi a questa categoria sono i treni turistici e i treni metropolitani.

Le soluzioni di riqualificazione sono invece quelle in cui gli edifici edilizi vengono modificate sono a essi attribuite funzioni alternative da quelle iniziali; alcuni esempi sono le vie verdi, i parchi lineari e le strade urbane o extraurbane e corsie preferenziali. Queste soluzioni possono essere a loro volta suddivise in due

¹⁰⁵ Non chiamateli rami secchi, Legambiente, 2018 p.26.

tipologie: tipo leggero e pesante, a seconda che i binari vengano completamente asportati o soltanto disarmati.

Le vie verdi sono percorsi destinati alla mobilità dolce e non motorizzata; esse seguono generalmente la conformazione del tracciato ferroviario, completamente rimosso, ma in cui vengono recuperati manufatti edilizi e opere d'arte. Hanno lo scopo di collegare la popolazione di centri urbani con le risorse territoriali naturali. Un vantaggio è inoltre quello di mantenere il sedime e le opere d'arte utilizzabili nel caso in cui la ferrovia voglia essere ripristinata in futuro.

Una seconda tipologia di recupero sono i parchi lineari. Un esempio importante è il Viale Parco di Cosenza in cui sono stati asportati i binari ed è stata costruita una strada a maggiore capacità. Le due carreggiate sono divise da un parco lineare utilizzato come pista ciclabile o percorso pedonabile.

I treni turistici sono treni riconvertiti con lo scopo di non chiudere la linea ferroviaria. Essi si trovano generalmente in prossimità di risorse naturali o paesaggistiche¹⁰⁶, motivo per il quale è difficile adeguare e ammodernare i tracciati a fini commerciali per servizi moderni e veloci dei nostri giorni. Il fattore più rilevante dei treni storici è quello di poter mantenere inalterato il tracciato e le

¹⁰⁶ Massimo Angrilli, *Reti verdi urbane*, Palombi editori, Roma, 2002, p. 19.

strutture presenti, considerando il loro valore paesaggistico e storico. Inoltre, essi permettono di dare una seconda vita a luoghi che sarebbero abbandonati.

In Italia sono numerosi gli esempi di treni turistici: nel terzo capitolo verrà analizzato il caso della “Transiberiana d’Italia” che risulta uno dei tracciati più suggestivi e meglio sviluppati dal punto di vista turistico. Un altro treno turistico rilevante a livello nazionale è quello della Val d’Orcia in Toscana. In entrambi i casi abbiamo treni storici che utilizzano linee dismesse dal servizio viaggiatori¹⁰⁷.

La ferrovia della Val d’Orcia fu chiusa nel 1996 per quanto riguarda l’utilizzo ordinario a causa della carenza di viaggiatori, ma viene mantenuta attiva a scopo turistico da Fondazione FS italiane. I binari si estendono per 51,2 km tra Asciano, in provincia di Siena, Monte Antico, in provincia di Grosseto¹⁰⁸. Essi attraversano il Parco Artistico Naturale e Culturale della Val d’Orcia, istituito dall’UNESCO come Patrimonio Mondiale dell’Umanità¹⁰⁹. Oltre al viaggio a bordo di un treno storico, è possibile anche partecipare ad eventi, sagre ed escursioni nel territorio toscano¹¹⁰;

Per riuscire a contenere i costi, la vendita dei biglietti, l’organizzazione dei viaggi ed il servizio clienti sono affidati all’Associazione Ferrovia Val d’Orcia; l’obiettivo

¹⁰⁷ F.T.I. Ferrovie turistiche italiane, <https://www.ferrovieturistiche.it/it/>, consultato il 29/06/22.

¹⁰⁸ Fondazione FS <https://www.fondazionefs.it/> consultato il 28/06/22.

¹⁰⁹ F.T.I. Ferrovie turistiche italiane, <https://www.ferrovieturistiche.it/it/>, consultato il 30/06/22.

¹¹⁰ Fondazione FS <https://www.fondazionefs.it/> consultato il 28/06/22.

è quello di valorizzare e riutilizzare ferrovie secondarie che hanno una grande importanza naturalistica e che non sono state sottoposte a fenomeni di urbanizzazione¹¹¹.

Un'altra importante realtà riguardante i treni turistici è quella del "Trenino verde", in Sardegna: si tratta di alcuni treni storici che viaggiano lungo diverse linee.

Un'automotrice diesel iniziò a viaggiare lungo i binari del Trenino verde negli anni '50; essa fu realizzata interamente da industrie italiane e raggiunge una velocità massima di 75 km/h. I vagoni passeggeri sono di tre tipologie differenti. Il primo è il vagone V2V: creato negli anni '30 ed operante lungo la ferrovia Circumvesuviana, arrivò in Sardegna solo negli anni '50.

Il secondo è il vagone passeggeri Breda, realizzato dall'omonima azienda milanese. Ha una lunghezza di 14 metri e può contenere 54 passeggeri. L'ultimo vagone, nonché il più caratteristico, è la carrozza passeggeri Bauchiero, risalente al 1913. Esso venne restaurato negli anni '90 grazie al fondamentale contributo dell'ESIT (Ente Sardo Industrie Turistiche). I treni viaggiano ad una velocità massima di 20 km/h, rappresentando perfettamente il concetto di turismo lento. Sono previste tre diverse modalità di viaggio. Il viaggio relax, della durata di un'ora e mezza andata e ritorno, è perfetto anche per bambini e anziani. Una media

¹¹¹ F.T.I. Ferrovie turistiche italiane, <https://www.ferrovieturistiche.it/it/>, consultato il 29/06/22.

durata la possiedono i viaggi escursione (1,5/2 ore), mentre i viaggi più impegnativi durano dalle 3 alle 3 ore e mezza e raggiungono i luoghi più lontani ed incontaminati¹¹². Ci sono poi soluzioni dove i treni storici viaggiano su linee tuttora in funzione, spesso nei weekend per evitare il traffico dei treni ordinari.

Un altro importante treno storico è quello da Ancona a Fabriano e Pergola, che attraversa la Valle del Cesano. La ferrovia passa dalla stazione di Fabriano e, dopo aver attraversato la galleria Fontanaldo, raggiunge l'altezza maggiore del percorso a 430 metri. La valle attraversata dai binari è ricca di punti di interesse, tra cui la Gola della Madonna del Sasso, e diversi sentieri dove effettuare escursioni a piedi o in bicicletta. Sul treno è infatti possibile usufruire del servizio di trasporto bici in modo gratuito fino ad esaurimento posti¹¹³. L'agenzia che si occupa di offrire questo servizio è la Criluma di Ancona, vincitrice di un bando emesso da regione Marche su richiesta di Fondazione FS.

I risultati di tale servizio sono molto interessanti: infatti tutti i primi quattro treni “prova” hanno ottenuto il tutto esaurito. Spesso però viene a mancare collaborazione e visione unificata con le istituzioni che, a giudizio dell'agenzia responsabile del servizio, non sfruttano a pieno le potenzialità di queste attività¹¹⁴.

¹¹² Trenino Verde della Sardegna, <http://www.treninoverde.com/> consultato il 29/06/22.

¹¹³ Fondazione FS <https://www.fondazionefs.it/> consultato il 29/06/22.

¹¹⁴ Intervista Criluma al responsabile marketing Edoardo Raggetta del 22/06/2022.

I pacchetti offerti dall'agenzia comprendono due servizi oltre al viaggio: il primo permette di visitare Pergola con giro al museo dei bronzi dorati, sala immersiva e museo della miniera di Cabernardi; mentre il secondo un percorso in e-bike o muscolare con destinazione Doglio e sala dei bronzi dorati. Oltre a questi due pacchetti compresi a scelta, innumerevoli sono i servizi da poter acquistare nelle città toccate, che vanno da proposte guidate a proposte enogastronomiche.

Sono in preparazione anche diversi progetti per il futuro, tra cui delle vere e proprie crociere in treno che permetteranno di visitare molte città italiane nel giro di una settimana. Un primo assaggio di tale progetto si avrà per Natale 2022 quando si potrà viaggiare in treno storico fino ai mercatini di Natale bolzanini, permettendo ai viaggiatori di unire al viaggio in treno anche un'esperienza diversa¹¹⁵.

Un ulteriore progetto è quello di destagionalizzare tale servizio e soprattutto ampliare il target dell'offerta. Per fare ciò verranno proposti diversi eventi a tema legati a festività o attività per bambini e famiglie.

¹¹⁵ Intervista Antonio Recchi 22/06/2022.



Figura 1- Treno storico operante nella linea Sulmona-Isernia con motrice diesel e carrozze cento porte (Foto Borioni)



Figura 2 - Interno del treno storico, riferimento alle carrozze cento porte utilizzate dal treno sulla Sulmona-Isernia (Foto Borioni)

2.2.3 STAZIONI IMPRESENZiate

Oltre ai binari ferroviari dismessi, viene posta particolare attenzione sulle stazioni impresenziate. Esse sono stazioni in cui “non opera più il personale ferroviario, né quello addetto alla circolazione dei treni né quello addetto ai servizi commerciali”¹¹⁶

¹¹⁶ ISFORT, competenze e risorse per la mobilità, Ferrovie, territorio e sistema di greenways, Roma, 2004, p. 58.

Un primo censimento di queste stazioni venne fatto nel 1999: ne vennero contate circa 1413 su un totale di 2700. Di queste il 70% fu trovato in buone condizioni e nelle vicinanze di centri abitati; esse furono rinvenute in numero maggiore in Val d'Aosta, Piemonte, Toscana, Lombardia, Calabria e Sicilia.

Una nuova indagine svolta nel 2001 mostrò che, di queste stazioni, cinquecento erano destinate ad altri usi, ad esempio attività socioculturali o ambientali. Tra il 1998 e il 2000 era stato infatti emanato da Ferrovie dello Stato il “Programma Stazioni Impresenziate”, attraverso cui le stazioni avrebbero dovuto subire lavori di manutenzione o di riconversione.

La stazione di Grottammare, ad esempio, fu affidata all'associazione “Lido degli aranci”, che la adibì a punto informativo, mentre quella di Spinetoli divenne un “Informagiovani”, utile per attività di formazione di ragazzi della zona.

Altri esempi di utilizzi sono quelli delle stazioni affidate all'Iniziativa comunitaria Risorse Umane EQUAL, attraverso cui queste ultime vengono destinate a scopi di turismo naturalistico, agriturismo, sviluppo sostenibile di aree deboli.

Questo fenomeno di riconversione è ancora in fase di evoluzione per cui risulta difficile fare un bilancio complessivo; ci sono però diversi punti critici, tra cui i tempi della burocrazia molto lunghi ed i ritardi nelle risposte da parte degli

enti responsabili¹¹⁷.

¹¹⁷ ISFORT, competenze e risorse per la mobilità, Ferrovie, territorio e sistema di greenways, Roma, 2004, pp.59-60.

CAPITOLO 3 - TRANSIBERIANA D'ITALIA

3.1 LA LINEA

Per risalire all'origine della linea in questione è necessario citare la legge Baccarini del 25 giugno 1882 n. 269¹¹⁸, quando il Regno d'Italia era un paese in fase di costruzione sotto diversi punti di vista, non da meno quello infrastrutturale.

L'obiettivo di tale legge infatti era quello di incentivare l'intervento dello Stato con opere volte al miglioramento delle condizioni geologiche e combattere la malaria con delle bonifiche importanti.

Altro tema rilevante era quello della connessione del Paese, quindi oltre alle direttrici fondamentali, realizzate nei due decenni precedenti, ci fu bisogno di completare quelle secondarie come la Napoli-Pescara, di cui fa parte il tratto della Transiberiana, necessaria per collegare la capitale del Regno di Napoli alla costa adriatica, oltre a un numero sempre maggiore di collegamenti con la capitale del Regno d'Italia, ovvero Roma¹¹⁹.

La costruzione dell'attuale linea della Transiberiana avvenne in due fasi e con non poche difficoltà dovute dalla complessa orografia del territorio e da una carenza infrastrutturale per il trasporto dei materiali. Nel 1982 venne aperto il tratto tra

¹¹⁸ Senato <https://senato.it/home> consultato il 1/08/22.

¹¹⁹ Ferrovie dello Stato, *Cento anni di altitudine, Strade ferrate meridionali, Rete ferroviaria italiana*, Roma, 1998, Rfi.

Sulmona e Cansano e nel 1897 quello fino a Carpinone, per un totale di 118 km; le caratteristiche di tale linea, come una notevole altitudine che la rende la seconda tratta più alta d'Italia, una molteplicità di flora e fauna che caratterizza il paesaggio attraversato e panorami mozzafiato gli hanno permesso di prendere l'appellativo di "Transiberiana d'Italia"¹²⁰.

Il tracciato si estende per 118 km, con pendenze che toccano quasi il 30% considerando i 328 metri di partenza di Sulmona fino a raggiungere i quasi 1300 di Roccaraso per poi tornare a valle a Castel di Sangro a 793 metri.



Tracciato della Transiberiana da Sulmona a Isernia

¹²⁰ "La transiberiana d'Italia" Fondazione FS

<https://www.fondazionefs.it/content/fondazionefs/it/treni-storici/archive-multi/2019/transiberiana-d-italia.2019.11.02.html> consultato il 03/07/22

Un brusco intervallo di disattivazione della linea fu dovuto dalla Seconda guerra mondiale, serviranno diversi anni, fino al 1960, per una completa riattivazione.

Come per molte linee secondarie l'alba del XXI secolo coincide con l'inizio di una lenta agonia che porterà, circa dieci anni dopo, alla chiusura del tratto della linea in Molise nel 2010 e successivamente con l'Abruzzo nel 2011, mentre i treni per Napoli erano già stati soppressi da diversi anni.

Da allora sono presenti due corse di sostituzione con autobus come pura formalità burocratica, ma che nella realtà viaggiano praticamente vuoti¹²¹.

¹²¹ Intervista Claudio Colaizzo della Ferrovia dei parchi, 05/06/2022

3.2 RIATTIVAZIONE

Come si è visto, a partire dai primi anni duemila, iniziò una lenta parabola decadente, che la portò alla chiusura tra il 2010-2011.

Subito dopo la chiusura della linea iniziò una politica di sensibilizzazione portata avanti da una associazione senza scopo di lucro: “Le rotaie”. Quest’ultima “si propone di mettere in atto iniziative volte alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio ferroviario locale, con manifestazioni di sensibilizzazione come mostre fotografiche e di modellismo, realizzazione di treni storici, raccolta di oggetti storici non utilizzati lungo le linee e tutte le iniziative tese a fare “cultura ferroviaria”, con un occhio puntato soprattutto al modellismo. L’Associazione “Le rotaie” aderisce alla FIFTM, Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali e con il loro plastico sociale riescono a farsi conoscere in tutta Italia, dapprima con mostre sul territorio molisano e successivamente anche a Caserta, Roma, Avezzano, Chieti e Pescara. Oggi il plastico che riproduce la stazione di Isernia e parti delle nostre amate ferrovie ha un’estensione che supera i 100 m², molti altri sono stati realizzati, come il plastico della stazione di Campo di Giove, e altri sono in fase di realizzazione”¹²².

¹²² Le rotaie Molise, <http://www.lerotaie.com/> consultato il 07/07/22.

Tuttavia, il principale obiettivo della fondazione era quello di riaprire la linea tra Sulmona e Castel di Sangro. Partirono quindi una serie di interlocuzioni con le istituzioni che non ebbero esito positivo, anzi nel 2013 RFI stava per tagliare il binario a Carpinone. Fortunatamente sempre nel 2013 nacque Fondazione Ferrovie dello Stato, che ha come obiettivo quello di custodire e gestire il grande Patrimonio storico delle Ferrovie italiane¹²³.

Da quel momento iniziarono una serie di lavori per rendere fruibile dal punto di vista turistico tale linea, lavori che consistevano sia in migliorie estetiche delle stazioni ma soprattutto in un'importante manutenzione e riparazione della linea, ovvero dei binari e scambiatori. Per eseguire tale manutenzione un ruolo cruciale venne svolto da RFI, proprietaria della linea.

¹²³ Fondazione FS <https://www.fondazionefs.it/> consultato il 2/08/22.

3.3 EFFETTI SUL TERRITORIO

La riattivazione della linea in chiave turistica ebbe come primo obiettivo quello di ridare un impulso economico ai territori attraversati, che con la chiusura del servizio passeggeri avevano visto venir meno anche una serie di servizi essenziali.

La principale caratteristica di un'iniziativa turistica che funzioni è l'autonomia, ovvero l'economicità del progetto che permette di evitare quindi che subentrino importanti finanziamenti pubblici o sponsor privati, per permettere di riuscire ad ottenere risultati in totale libertà. Naturalmente, anche in questo caso, è necessaria una programmazione pluriennale precisa e ben organizzata.

Una dimostrazione degli obiettivi raggiunti con l'apertura della linea turistica, viene dai numeri relativi alla ricettività alberghiera di Sulmona. Quest'ultima è una cittadina di poco più di 22.000 abitanti, situata in provincia di L'Aquila, fino a qualche anno fa solamente luogo di passaggio e scalo della regione Abruzzo. Di recente il numero di B&B presenti a Sulmona è aumentato di molto e gli hotel ed alberghi già precedentemente presenti lavorano con richieste sempre maggiori di persone che vogliono alloggiare nel paese¹²⁴

Un ulteriore incentivo alla capacità ricettiva avviene grazie a degli accordi definiti "fluidi", ovvero continui, tra l'agenzia e le strutture. Inoltre, in caso di gruppi di

¹²⁴ Intervista rilasciata da Claudio Colaizzo responsabile Ferrovia dei Parchi, 05/06/2022.

grandi dimensioni, vengono creati dei pacchetti ad hoc. Considerando che in primis la Ferrovia dei parchi è un'agenzia turistica, che permette di avere dei soggiorni anche di più giorni.

Inoltre, il numero di clienti in alberghi, strutture ricettive e ristoranti, è in aumento in ogni stagione, non solamente in primavera e autunno, quando il paesaggio circostante è maggiormente suggestivo, ma anche nella stagione invernale e in quella estiva¹²⁵.



Sosta in una delle tante stazioni ristrutturate

¹²⁵ Intervista Claudio Colaizzo 05/06/2022.

3.3.1 QUESTIONARIO IMPATTO TRANSIBERIANA

Per comprendere appieno gli effetti del treno nei territori, è stato creato un questionario anonimo da compilare per i cittadini e le attività coinvolte nella zona.

Il questionario è stato distribuito alle attività della zona, sia a Castel di Sangro che Sulmona e zone limitrofe, e ad alcuni residenti. Il contatto con le attività è avvenuto sia in maniera diretta sia attraverso contatti via mail e tramite Claudio Colaizzo responsabile di Ferrovia dei Parchi e Presidente di Lerotaie.

Il primo quesito posto agli intervistati chiedeva: “se si era operanti nel servizio turistico”, così da poter segmentare il campione in tre macrocategorie. Ristorazione, ricezione e cittadini.

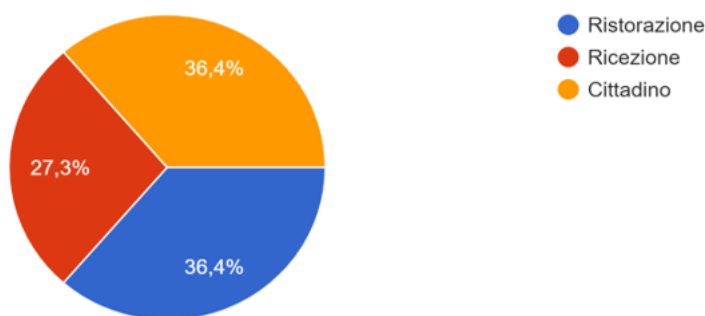


Grafico 1

Dal Grafico 1 si può estrapolare che il campione è ripartito in modo piuttosto omogeneo fra le tre categorie individuate.

Questo dato è positivo in quanto permette di avere una maggiore ampiezza e veridicità nelle domande che vengono sottoposte, in quanto le domande avranno un riscontro più completo, inoltre ci evidenzia che l'interessamento alla riapertura della linea ferroviaria appartiene in maniera marcata dalle attività commerciali.

Dal secondo quesito (Grafico 2) si evince in maniera evidente, che tutte le parti coinvolte dal questionario risultano favorevoli alla riapertura della linea per fini turistici.



Grafico 2

Questo mostra la volontà della popolazione di riappropriarsi della ferrovia sottratta, che per la comunità risulta fondamentale, sia sotto l'aspetto logistico sia per la crescita economica del territorio.

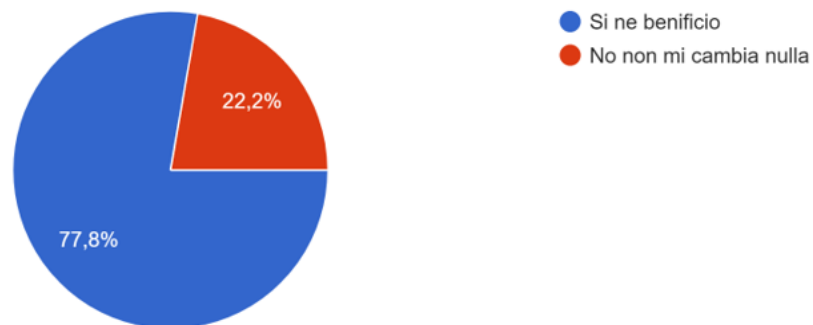


Grafico 3

Agli intervistati viene poi chiesto se la riapertura della linea incide, o meno, positivamente sulle rispettive attività commerciali e lavorative (Grafico 3). Il 77,8% ha dato una risposta positiva, mentre solo il 22,2% ha dichiarato che non ha registrato effetti positivi in seguito alla riapertura; per questi ultimi, comunque, la riapertura non ha provocato effetti negativi.

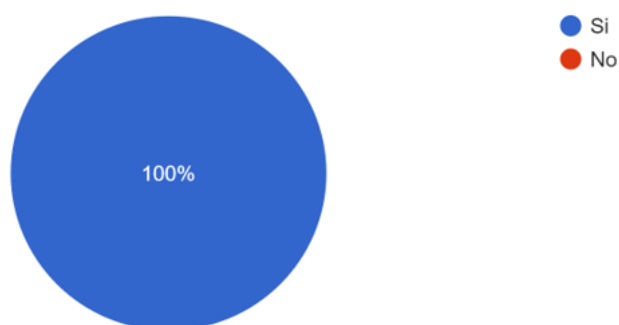


Grafico 4

La domanda successiva riguarda la riapertura al pubblico della linea a regime, quindi non solo per quanto riguarda il trasporto turistico, ma anche al trasporto pubblico ordinario. In questo caso (Grafico 4) la totalità del campione si è espressa in modo positivo, confermando, ancora una volta, la volontà della popolazione della valle di poter vedere la linea nuovamente attiva.

Alcune persone intervistate dichiarano che la riapertura completa della linea sia fondamentale per evitare lo spopolamento e allontanamento dalla valle, inoltre permetterebbe anche uno sviluppo economico ad oggi solamente sognato. Una critica che viene posta riguarda però i tempi di percorrenza e gli orari delle partenze, che in caso di riapertura dovranno essere coerenti con la velocità contemporanea, altrimenti la popolazione continuerà a preferire il mezzo privato.

Il quesito successivo riguarda l'andamento dei profitti delle attività considerate, nei giorni di passaggio del treno storico paragonati ad un qualsiasi altro giorno dell'anno (Grafico 5).

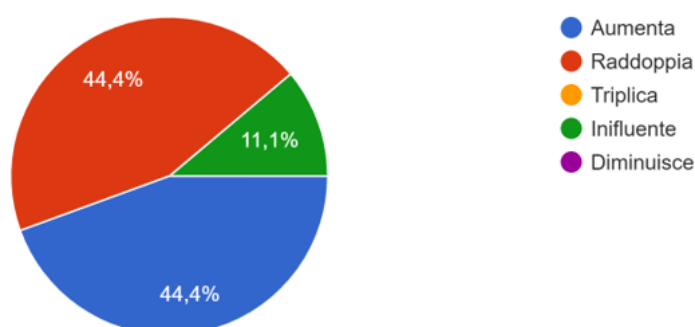


Grafico 5

Il 44,4% del campione ha indicato un aumento generico, mentre la stessa percentuale di intervistati ha segnalato un raddoppio dei profitti. Il restante 11,1% ha invece dichiarato un cambiamento ininfluenza rispetto alla norma.

Questa domanda è stata rivolta principalmente alle attività di Castel di Sangro, che beneficiano in maniera maggiore, in quanto capolinea del treno.

I gestori di servizi della ristorazione come bar e ristoranti sono quelli che beneficiano maggiormente, dichiarando nel giorno del treno un aumento molto importante che spesso come si può notare dal grafico, raddoppia i ricavi rispetto ai giorni di non transito.

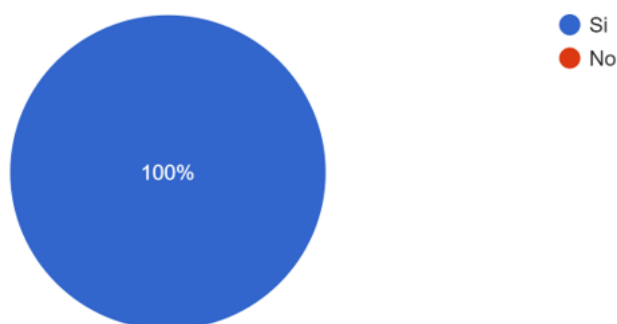


Grafico 6

Un'altra domanda che ha ottenuto il 100% delle risposte positive riguarda il favore per un aumento delle corse del treno storico (Grafico 6); esse sono attualmente presenti soltanto nei weekend lungo tutto il corso dell'anno. Anche in questo caso gli intervistati si sono mostrati entusiasti dell'iniziativa proposta.

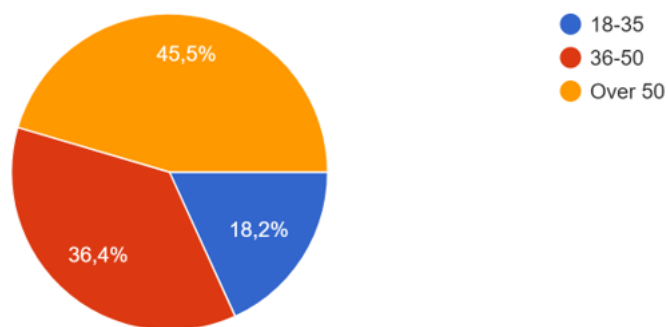


Grafico 7

Una ulteriore domanda (Grafico 7) riguarda invece l'età dei passeggeri del treno storico, che i cittadini incontrano nella valle o che usufruiscono delle attività presenti nel territorio. Quasi la metà delle risposte (45,5%) afferma che in media i passeggeri hanno più di 50 anni, il 36,4% tra i 36 e i 50 anni ed il 18,2% tra i 18 e i 35 anni. Anche in relazione a questo quadro, l'associazione ferrovie dei parchi sta mettendo in atto delle attività per incentivare anche un turismo giovanile. Le attività saranno legate al mondo dello sport e a corse itineranti su più giorni.

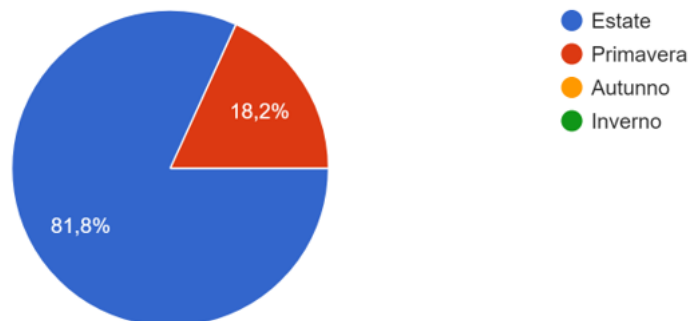


Grafico 8

Per quanto riguarda il periodo dell'anno in cui il treno storico impatta maggiormente sulle attività del territorio, una grossa fetta del campione (81,8%) afferma che la stagione migliore è l'estate, mentre la restante parte ha votato per la primavera. Questi risultati entrano in parziale contrasto con i periodi di maggior affluenza di passeggeri sul treno storico, che sono primavera ed autunno; questo succede perché i paesaggi circostanti la ferrovia sono molto caratteristici e con colori che non si vedrebbero nelle altre stagioni. Tutto ciò rende evidente come l'agenzia che si occupa della Transiberiana sia riuscita a destagionalizzare l'afflusso dei turisti e renderlo uniforme durante tutto il corso dell'anno, risultato fondamentale per la ricaduta dei benefici durante l'intero anno.

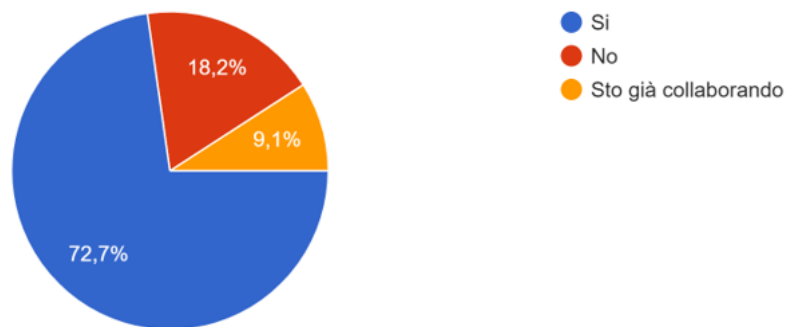


Grafico 9

Il Grafico 9 pone l'attenzione sulla possibilità delle attività di collaborare con la Transiberiana. Il 72,7% si è detto favorevole, mentre il 18,2% non lo è. Solo il 9,1% invece sta già collaborando con l'attività del treno storico.

Questo dato dimostra come ancora ci sia ancora una leggera diffidenza delle attività nelle potenzialità del treno turistico. Diffidenza che sta diminuendo negli ultimi anni con sempre più attività interessate a collaborare, ma di strada ancora ce n'è da fare.

Nell'ultima domanda (Grafico 10) viene invece posta l'attenzione sulla nazionalità dei passeggeri del treno. Si rileva una larga, e prevedibile maggioranza di cittadini italiani, con una comunque significativa presenza di stranieri.

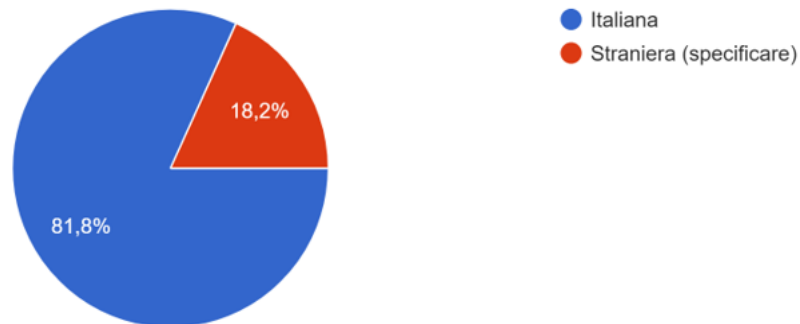


Grafico 10

3.4 SVILUPPI FUTURI

Il principale obiettivo dell'agenzia che si occupa della Transiberiana d'Italia è quello di diffondere in altre realtà italiane il know how raggiunto grazie a 6/7 anni di gestione della ferrovia turistica. In futuro si vorrebbero creare inoltre le cosiddette “crociere ferroviarie”, ovvero itinerari da percorrere in più giorni e raggiungendo diverse località, con pernottamento a bordo del treno storico¹²⁶.

Un esempio importante in questo ambito è il “Treno della dolce vita”, ovvero convogli storici di lusso che percorrono diversi itinerari in più giorni. Questa idea nasce da una collaborazione tra Arsenale (società che si occupa di luxury ospitality) e Trenitalia con lo scopo di rilanciare il turismo italiano lento ed

¹²⁶ Intervista Claudio Colaizzo responsabile Ferrovia dei Parchi, 05/06/2022.

ecosostenibile. Sono presenti 5 diversi treni che percorreranno 10 differenti percorsi estesi a tutta la penisola, con una media di 1-3 notti a viaggio. Il servizio verrà effettivamente avviato a partire da gennaio 2023¹²⁷.

Un altro progetto in cantiere è l'implementazione del servizio biciclette, sia a bordo del treno che a terra, con e-bike per poter permettere a chiunque di usufruire dell'attività. L'obiettivo è quello di permettere ai turisti di portare con sé la propria e-bike, scendere per escursioni nei parchi o in autonomia, e poter riprendere il treno dalla stessa fermata in cui sono scesi o da altre lungo il percorso. Ogni treno dovrà avere una carrozza adibita al trasporto di biciclette e zone di carica per le e-bike.



Servizio di trasporto bici ed e-bike

¹²⁷ Ferrovie dello Stato Italiane, <https://fsitaliane.it/> 29/07/2022.

3.5 TRANSIBERIANA COME BEST PRACTICE

La gestione della Transiberiana viene attualmente vista come best practice nel comparto, ma in realtà i treni turistici nascono in Sardegna con il Trenino verde, di cui si è parlato nel capitolo 2, e proprio in Abruzzo con la Sangritana¹²⁸.

La Sangritana è una ferrovia inaugurata nell'agosto del 1912, con locomotive a vapore poi sostituite nel dopoguerra con quelle più moderne a trazione elettrica. In seguito alla crisi del dopoguerra, nella Val di Sangro furono aperte diverse imprese portando lavoro e di conseguenza un aumento demografico nella zona; questo anche grazie alla presenza della ferrovia, fondamentale per il trasporto delle merci e dei passeggeri.

Il servizio vide poi un lento declino del traffico a partire dagli anni '80, a causa del parallelo aumento del trasporto su gomma; per poter porre rimedio a questo problema si pensò di adibire la ferrovia al solo trasporto turistico, perciò venne istituito, nel 1987, il cosiddetto "Treno della Valle". Grazie all'iniziativa turistica la ferrovia raggiunse, nel 1994, le 35.000 persone trasportate¹²⁹.

Sia la Sangritana che il Trenino verde non ebbero il successo sperato in ambito turistico, probabilmente perché ideati in un'epoca non fortunata per lo sviluppo di questo genere di progetti ferroviari. Lo stesso non si può dire per la Transiberiana.

¹²⁸ Intervista Claudio Colaizzo responsabile Ferrovia dei Parchi, 05/06/2022.

¹²⁹ Sangritana S.p.a. <https://sangritana.it/> 30/07/2022.

3.5.1 COSTI E SOSTENIBILITÀ FINANZIARIA

I treni che viaggiano sulla linea sono treni charter che vengono noleggiati vuoto per pieno dall'associazione. Questo vuol dire che la spesa di noleggio resta fissa, non varia in base a quanti passeggeri vengono trasportati; perciò, bisogna riuscire a riempire il treno il più possibile per coprire le spese e, magari, spuntare un utile. Con il tempo, grazie anche a pacchetti con servizi accessori, visite guidate ed altri servizi, la capacità di riempire il treno è aumentata permettendo al progetto di avere una certa sostenibilità economica.

Per quanto riguarda i lavoratori della Transiberiana, essi sono persone assunte dall'agenzia. Sono generalmente inquadrati come ASP (Addetti alla Sorveglianza delle Porte e sicurezza), ma ricevono una formazione che permette loro di poter stare con i passeggeri, accompagnarli durante il viaggio e fare assistenza¹³⁰.

¹³⁰ Intervista Claudio Colaizzo responsabile Ferrovia dei Parchi, 05/06/2022.

3.6 COMUNICAZIONE

L'associazione che gestisce la Transiberiana d'Italia lavora su diverse piattaforme social, come Facebook ed Instagram; esse non rappresentano niente di particolarmente innovativo ma al giorno d'oggi è fondamentale avere un profilo social per poter comunicare con gli utenti di diverse fasce d'età. È inoltre possibile avere una profilazione importante della clientela (età e preferenze) grazie ad una fitta rete di newsletter. Per quanto riguarda i media tradizionali (stampa e TV), questi sono in collaborazione con Fondazione Fs che a sua volta ha diverse relazioni con i media nazionali. Grazie a questo Transiberiana ha ottenuto diversi articoli su importanti quotidiani, telegiornali e riviste del settore, che hanno potuto offrirle un'importante vetrina.¹³¹.

¹³¹ Intervista Claudio Colaizzo responsabile Ferrovia dei Parchi, 05/06/2022.

APPENDICI TESTIMONIANZE ORALI

APPENDICE 1 – INTERVISTA CLAUDIO COLAIZZO

**Presidente associazione LeRotaie e responsabile Ferrovia dei
Parchi, effettuata il 05/06/2022**

Borioni: “La prima domanda riguarda l’antefatto, ovvero la costruzione della linea originaria. Più o meno a quando risale e che storia ha avuto?”

Colaizzo: “Allora, questa linea ferroviaria, così come tante altre linee poi considerate secondarie in Italia, ha la sua genesi con una legge di attuazione: la legge Baccarini. Siamo nei primi vent’anni del Regno d’Italia, quindi l’esigenza del paese era quella di infrastrutturare, tramite vie ferrate, quindi connettere il paese e in questo caso, soprattutto, far crescere la nuova capitale che era Roma. Quindi, oltre alle grandi direttrici che dovevano confluire su Roma, c’erano anche tutta una serie di linee ad esse accessorie e collegate, tra cui quella che attraversava Abruzzo e Molise ed andava a garantire un collegamento Adriatico - Tirreno, sulla vecchia capitale: la vecchia capitale del Regno di Napoli, cioè Napoli stessa. Quindi prima arrivò la linea che dall’Abruzzo andava verso Roma, poi arrivò la linea che dall’Abruzzo-Molise andava verso Napoli. Parliamo di concepimento ad inizio anni

'80, lavori che sono durati per una quindicina d'anni, primo troncone nel 1992 e apertura definitiva della Sulmona - Isernia: 18 settembre 1897.

Borioni: “Perchè la tratta è stata riattivata? Chi è stato il soggetto che ha scelto di riattivarla? Che iniziative sono state fatte e si stanno svolgendo per sensibilizzare RFI, proprietario dell'infrastruttura?”

Colaizzo: “Allora, la linea ha avuto una lenta agonia a partire dalla metà degli anni 2000, primi anni 2000/metà anni 2000, fino ad arrivare al 2010-2011 in cui ha proprio chiuso, quindi sospeso l'esercizio ordinario del trasporto passeggeri locale, quindi Abruzzo e Molise. I treni su Napoli già non c'erano più; il Molise ha chiuso nell'ottobre del 2010 il suo tratto di competenza e l'Abruzzo ha fatto altrettanto nel dicembre 2011. Da quel momento nessun treno ha più circolato su questa tratta come in regime di trasporto pubblico locale, tant'è vero che la linea è ancora oggi auto sostituita da alcune corse dei bus che vengono mantenute ma come pura formalità perché in realtà non servono a nulla. Allora noi cosa abbiamo fatto, all'epoca eravamo una associazione che si è battuta per cercare di sensibilizzare i comuni, in questo caso un'Associazione culturale che si chiama Le Rotaie, per cercare di sensibilizzare i comuni, parlare con tutti gli enti sovrapposti quindi la Regione, ma non avendo avuto interlocuzioni positive, il soggetto che si è rivelato utile per poter fare un discorso di riapertura è stato lo stesso FS; però non in Trenitalia, non in RFI, che anzi voleva dismettere la linea

con il taglio del binario di scambio a Carpinone che era previsto nel 2013, ma la fortunata coincidenza della nascita di Fondazione Ferrovie dello Stato ha contribuito a fare un discorso con loro di riapertura. Riapertura però a fini turistici, che era la missione stessa della Fondazione Fs. Questo ha portato poi negli anni tutta una serie di migliorie infrastrutturali, ma anche estetiche, funzionali e di riqualificazione sulle varie stazioni. Quindi diciamo che oggi RFI è il braccio operativo degli input che vengono dati da Fondazione per l'esercizio turistico della linea. È chiaro che non si parla di ammodernamento tecnologico degli impianti, ad esempio, ma essendo questa vista, anche a livello legislativo come una linea turistica, tutto viene pensato in funzione di questo. Tutti gli accorgimenti, i lavori che vengono fatti, vengono fatti a fini turistici su questa linea. Cosa che ha creato un paradosso, perché se fino a quando la linea era attiva portava ormai circa 2000 viaggiatori l'anno, quindi pochissimi, nel 2019 (che è stato l'ultimo anno pieno, quindi senza interruzioni prima del Covid) si chiuse con 31.500 viaggiatori, con soli treni turistici”.

Borioni: “Quali sono stati i tempi della riattivazione e i costi? In origine qual era l'obiettivo quando la Fondazione ha scelto di proporre questo progetto? A livello burocratico quali sono le tempistiche e le difficoltà che magari anche i comuni possono incontrare?”

Colaizzo: “La riapertura avvenne nel maggio 2014. Inizialmente il progetto “Binari senza tempo” di Fondazione Fs è nato su 4 linee: questa, la Sulmona-Carpinone, la Siena-Asciano-Monte Antico in Toscana, la Ferrovia della Valle dei templi in Sicilia e la Ferrovia Palazzolo-Paratico-Sarnico sul lago d’Iseo in Lombardia. Poi da qui sono aumentate numericamente, però su questa si è lavorato molto, sia in termini di riqualificazione come dicevo prima, sia in termini di implemento del servizio turistico.

Le difficoltà sono, per quanto riguarda noi come operatori che hanno un contratto con Fondazione Fs, quelle di riuscire a fare una programmazione pluriennale. Noi abbiamo di anno in anno la possibilità di fare calendari annuali, ma mai per i 2, 3 o 4 anni successivi. Questo un po’ ci condiziona perchè non ci consente di fare determinati salti in avanti anche di prospettiva, di programmazione e anche di investimento; perchè noi non potendo agire sull’infrastruttura, non essendo noi ne gestori ne altro, potremmo però migliorare la rete di servizi a terra, che è tutta una questione di iniziativa turistica. Però se avessimo la possibilità di ragionare in un’ottica di più anni, sarebbe più facile”.

Borioni: “L’obiettivo, quindi, era quello di far rivivere il treno in chiave passata o anche in ottica di sviluppo territoriale, quindi dare un potenziale ai paesi lungo la linea?”.

Colaizzo: “è sicuramente la seconda delle due perché l’obiettivo è: tramite un treno, si storico, che magari fa conoscere uno spaccato dell’Italia ferroviaria di un tempo, ma dare soprattutto l’impulso all’economia di queste zone. Soprattutto in alcune aree dell’Abruzzo e del Molise hanno sempre vissuto con la ferrovia e nel momento in cui è venuta meno, sono venuti meno anche una serie di servizi anche essenziali. Siccome questa è un’iniziativa turistica l’obiettivo è quello di potenziare la ricettività turistica e i numeri lo stanno dimostrando. Però chiaramente bisogna dare sempre una continuità basata su più anni”.

Borioni: “Sempre collegato al fatto della ricaduta economica del territorio...”

Colaizzo: “Esatto quella è fondamentale ed è la molla che muove tutto. Senza quella, fare train spot, si lo puoi fare una volta o due ma poi subentra un discorso di indifferenza. Se invece vuoi fare un volano turistico reale, che veramente condizioni e guidi l’evoluzione economica della zona bisogna che sia una cosa che vada forte e che vada da sola, che cammini con le proprie gambe e senza alcun tipo di finanziamento pubblico o sponsor privato, è tutta un’iniziativa a mercato”.

Borioni: “Avete dei riscontri da attività dei luoghi in cui vi fermate che confermano e sono contenti che la linea sia stata riattivata?”.

Colaizzo: “Sì, uno degli esempi più eclatanti è la ricettività alberghiera di Sulmona che è completamente esplosa. Fino a qualche anno fa era un normale scalo turistico ma più che altro di passaggio in Abruzzo, senza grossi numeri, e da ormai qualche

anno è aumentato a dismisura il numero di B&B e tutti gli hotel che c'erano lavorano su numeri molto più alti proprio anche a quello; tra l'altro in ogni stagione, non è solo un discorso di alta stagione. Questo è fondamentale ed è la prima scommessa vinta”.

Borioni: “Voi avete anche degli accordi con gli alberghi e i B&B della zona?”

Colaizzo: “Si si accordi fluidi, nel senso continui. Poi è chiaro che quando ci sono richieste di gruppi numerosi organizzati si fa un discorso anche chiaramente di opzioni”.

Borioni: “Ho visto anche dal sito che voi lavorate con le agenzie viaggi con dei pacchetti pre organizzati”.

Colaizzo: “Innanzitutto noi siamo tour operator quindi programiamo noi l'offerta e creiamo dei pacchetti ad hoc. Poi molte agenzie collaborano con noi perché magari ritengono di poter proporre loro stessi alla loro clientela un pacchetto viaggio di uno o più giorni”.

Borioni: “Le prospettive future quali sono? Anche se è stato già detto che manca la progettualità”.

Colaizzo: “L'unica criticità è questa. Poi prospettive future quella anche, il nostro obiettivo è proporre il turismo ferroviario un po' in tutto il paese, anche mutuando questa esperienza qui e portarla anche in altre realtà in cui oggi magari c'è un

discorso ancora non a regime. Portare quindi il know how nostro, che ormai si basa su 6/7 anni in altre realtà turistiche, per sviluppare il turismo ferroviario in maniera più omogenea. Magari fare discorsi anche delle cosiddette “crociere ferroviarie”, cioè andare a toccare più linee turistiche con un solo convoglio, che faccia fare una vera e propria vacanza in treno, più giorni e spostandosi sempre in treno. Soprattutto sulle linee appenniniche che sono quelle che sono un po’ il cuore e la caratteristica principale della nostra tipologia di offerta”.

Borioni: “Avete dei progetti in mente su questa linea da voler attuare da qui ai prossimi 5 anni?”.

Colaizzo: “Sì, progetti ce ne sono ma dipende dalla possibilità di poterli realizzare alla fonte. Sono soprattutto l’intensificazione della possibilità di fare più giorni, quindi utilizzando il treno magari il venerdì e tornando la domenica; quindi uno magari ha la possibilità di stare più giorni qui.

L’implementazione del servizio bici, sia servizio a bordo che con quelle a terra, anche e-bike ovviamente, quindi un po’ per tutti. E poi quello che ti dicevo poco fa: le crociere d’Appennino, un po’ in tutta Italia”.

Borioni: “Come si va a inserire la Transiberiana, che è un po’ la capostipite di questo genere, nelle ferrovie dimenticate. Cioè se ha avuto un impulso importante

anche in altre parti d'Italia dove questo fenomeno della chiusura delle linee è un fenomeno abbastanza importante”.

Colaizzo: “Adesso viene vista un po’ come una pratica da seguire. In realtà non è nato tutto qua perché il turismo ferroviario, anche se in termini pionieristici, è nato in Sardegna con il trenino verde della Sardegna e addirittura anche qua proprio in Abruzzo con il trenino della valle della Sangritana. Però sono stati esempi che sono rimasti un po’ sempre con gli stessi standard, nati in una stagione probabilmente poco fortunata per le ferrovie. Probabilmente se fossero nati in un’altra epoca sarebbero esplosi e sarebbero diventati una pratica da seguire.

In realtà noi, avendo avuto questa coincidenza della chiusura della linea e del progetto di riapertura, ci siamo inseriti in un periodo in cui poi le cose sono state fatte in evoluzione e non in involuzione. Quindi abbiamo avuto il terreno per poter aumentare sia a livello quantitativo che qualitativo”.

Borioni: “A livello di sostenibilità, tu mi hai detto che non ci sono finanziamenti da parte dello stato; è possibile sostenere questo progetto solo tramite i biglietti venduti?”.

Colaizzo: “Allora diciamo che i treni sono treni charter, quindi sono noleggiati così come si noleggia un bus, un aereo o un’imbarcazione, a tutti gli effetti così. Quindi tu noleggi un convoglio vuoto per pieno, ciò significa che qualsiasi sia il numero di persone che tu carichi a bordo, il costo di noleggio è quello; quindi è chiaro che

devi riuscire a riempire il più possibile. I costi sono tali che se non si riempie quasi del tutto il treno storico non ci si sta dentro con le spese e con i costi di noleggio. Un po' con la bravura nel saperli riempire negli anni, un po' con la proposta di pacchetti con servizi accessori, visite guidate ed altro, l'unione di queste due cose fa rendere sostenibile il progetto. Dovrebbe esserlo un po' di più per permetterci di lavorare più facilmente e poter proporre cose nuove. I costi sono alti però in questo momento ancora riusciamo a lavorarci e a far lavorare”.

Borioni: “Tutte queste persone che ho visto che gestiscono e che aiutano sono volontari o persone stipendiate?”

Colaizzo: “Sono proprio assunti dalla nostra agenzia. Sono formati come ASP, cioè Addetti alla Sorveglianza delle Porte e sicurezza; quindi, hanno questa pettorina che un po' li contraddistingue in caso di problemi o altro. Quello che invece fanno in più e quindi sono inquadrati per quello è il fatto di essere degli operatori formati anche dal punto di vista culturale che gli consente di stare con i viaggiatori e quindi fare assistenza e accompagnamento, quindi sono assunti dalla nostra agenzia”.

Borioni: “Per concludere, a livello di marketing come gestite la comunicazione?”

Colaizzo: “Noi lavoriamo da molto tempo sulle varie piattaforme social che non sono niente di nuovo, ma sono il pane quotidiano. Abbiamo una grossa rete di newsletter, quindi anche una profilazione abbastanza importante sull'età, provenienza e varie preferenze. E poi per quanto riguarda la parte media classica,

quindi stampa, TV ecc... molto è in collaborazione con Fondazione che naturalmente ha dei canali importanti di collaborazione con i media nazionali. Ci sono state varie uscite sui quotidiani nazionali, telegiornali, riviste del settore, che ci hanno dato una buona visibilità nel tempo. Va sempre coltivata e annaffiata altrimenti poi perdi il seguito. Per come è fatto il mondo dell'informazione, basta qualche mese e finisci in coda a tutto”.

Borioni: “In un contesto come quello odierno in cui si parla tanto di sostenibilità, in un’ottica futura potrebbe esserci una riapertura al trasporto passeggeri ordinario?”.

Colaizzo: “Questo è stato il nostro primissimo obiettivo quando abbiamo cominciato come associazione a parlare di questa linea dopo la sua chiusura. Il problema di questa linea, che non è un problema in realtà è una cosa bella, però potrebbe essere visto come problema per il trasporto ordinario, è che questa è una linea non telecomandata, gestita con la dirigenza unica. Ha tutta una serie di impianti, di gestione, segnalamento ecc, non più ritenuto idoneo per il trasporto ordinario; quindi, predisporre incroci ecc... il regime di circolazione turistica si può fare, il regime di circolazione ordinaria no. A prescindere da questo, che poi sono volontà politiche, se ci fosse la volontà di attrezzare questa linea e ammodernarla, si spenderebbero le cifre che servono, in questo caso penso si tratti di milioni, e la linea diventa telecomandata. Al di là di questo, è pure vero che questa è una linea

che, dal punto di vista del traffico, ha sempre avuto un traffico abbastanza limitato. Funzionava molto sulle percorrenze interregionali, ad esempio il Pescara - Napoli, che era un collegamento interregionale che aveva tempi di percorrenza buoni, che fino agli anni '80 erano sostenibili: 5 ore. Adesso possono fare anche un po' sorridere. Però oggi il bus diretto Pescara - Napoli siamo sulle 4 ore e un quarto".

Borioni: "Si tipo la linea che c'è da noi: la Ancona - Roma, sono 4 ore".

Colaizzo: "Si, però quella è una linea elettrificata, questa ha qualche minus in più. Però ecco il discorso sul trasporto ordinario, senza i Pescara-Napoli, lo vedo difficile; perché oggettivamente impiegare 1 ora e mezzo da Sulmona a Roccaraso, quando con un bus o un veicolo privato impieghi 40 minuti è una bella differenza. Quindi come trasporto pubblico locale lo vedo più per una relazione a lunga distanza, là può funzionare. E insieme si può fare il trasporto turistico per relazioni più brevi, a bassa velocità e coinvolgendo tutti gli operatori del luogo: economici quindi dalla ristorazione all'alberghiero, le guide e tutte le personalità del mondo turistico.

APPENDICE 2 – INTERVISTA MASSIMO BOTTINI

Consigliere nazionale AIPAI (Associazione italiana per il patrimonio archeologico industriale) e membro comitato gestione AMODO (Alleanza mobilità dolce).

Effettuata il 10/07/2022

Bottini: “Io sono stato presidente della Federazione della Mobilità dolce. Oggi Alleanza della mobilità dolce, dove ci sono circa una trentina di associazioni: Italia Nostra, Legambiente, Associazione Italiana greenways... che si sono “solidarizzate” per parlare di questo patrimonio in una maniera congiunta, quantomeno salvaguardando il tema di questa unitarietà di impianto che costituisce una grande opportunità anche per la cosiddetta rigenerazione economica del paese. Effettivamente io dico sempre che le ferrovie hanno fatto anche l’unità del paese stesso.

Al di là di questo, questi sono oggi un grande laboratorio anche di progetti per la rigenerazione sociale di certi ambiti, magari più marginali e che, per quanto possano essere stati abbandonati, oggi invece giocano un ruolo da protagonista, Anche perché hanno l’abilità di creare l’intermodalità del viaggio e quindi magari anche

una sosta ci fa passare da un mezzo veloce a un mezzo più lento: da una bicicletta a un treno, da un cammino a mezzi pubblici”.

Borioni: “Sto svolgendo una tesi che parte dalla storia delle ferrovie in Italia, per poi arrivare a parlare dei cosiddetti rami secchi. In questo capitolo vado ad enunciare quali sono, principalmente nel centro Italia, poi vado a definire come possono essere riutilizzati e le varie soluzioni: dalla riapertura completa alle greenways. E poi l’ultimo capitolo, che è quello più operativo, riguarda il caso pratico della Transiberiana d’Italia, che viene considerato come la best practice da seguire. Sono stato lì e ho fatto un’intervista e dei questionari per capire come un servizio del genere ha impatti anche sulla società e sui consumi. Ho parlato con gli albergatori, con la ristorazione e con il direttore per capire come può partire un progetto di questo calibro, dalla parte burocratica fino a quella di gestione dei treni e della linea”.

Bottini: “Guardati il sito di A modo, dell’Alleanza della mobilità dolce, dove noi raccontiamo chi siamo, cosa facciamo e questa ultima maratona ferroviaria che quest’anno è partita da Roma ed è giunta a Matera, queste 42 ore di viaggio, in 5 giorni e mezzo, nel 2008. Quando ai tempi di alta velocità si scommetteva sui tempi di percorrenza della Milano – Roma, questi 13 buontemponi lanciarono una prima maratona ferroviaria in sole 42 ore. Allora questa cosa era sotto la regia di Co.Mo.Do, ed è stata la start up dal quale, seguita anche da una trasmissione

radiofonica, giornalisti e società civile, abbiamo acceso i riflettori su quello che rischiava di diventare un ramo secco, patrimonio che non serviva. Effettivamente nei primi anni di alta velocità l'attenzione di RFI era semplicemente su metropolitana d'Italia, per questo molti investimenti venivano destinati a quest'ultima.

L'Associazione europea greenways spesso immagina la riconversione a strade per la gente, vuol dire che tu puoi usare diversi mezzi per muoverti, non solo piste ciclabili e diventano perciò patrimonio sociale. Ti girerò il decalogo che scrivemmo insieme ad associazione europea greenways sia Aipai e altre associazioni perché spesso gli interessi non collimavano.

Chi è interessato ai treni storici non permetterebbe mai che il sedime ferroviario diventi una pista ciclabile, chi invece si esalta con la bicicletta e magari il sedime ferroviario è in un bellissimo percorso sarebbe favorevole allo smantellamento delle rotaie.

L'ultimo treno fatto per celebrare i 150 anni della ferrovia Siena - Monte Antico che abbiamo fatto a maggio scorso per la giornata della Ferrovia della meraviglia e ti posso assicurare che non è proprio il massimo soprattutto per l'ecologia. Però è anche vero che quel treno che sbuffa in quel paesaggio di territori dove sono saliti gli amici dell'eroica, chi utilizza bici d'epoca, abiti d'epoca per celebrare quelle strade magari bianche.

Ma è sicuramente una visione di un sistema più integrato dove la presente ferroviaria turistica, quindi saltuaria, possa tentare invece un futuro di trasporto pubblico locale che garantisce invece alle realtà marginali di sentirsi partecipi di sviluppo economico, integrazione sociale, servizi diversi che possono essere presenti nelle città, ma in territori più marginali. Mi viene in mente la Faentina, dove a Brisighella, a Marradi e nell'Appennino tosco-romagnolo, dove chi abita quei luoghi magari il treno non lo prende ma vedendolo passare sulla faentina si sente, non cittadino di serie b rispetto a chi abita a Firenze o a Faenza.

Il direttore di Fondazione Fs Luigi Cantamessa partecipa a questo convegno a Santa Maria della Scala e dice: "ma visto in ferrovia, fanno i treni dell'alta velocità, i treni per i pendolari e i treni merci, magari si potrebbero fare anche i treni storici e tentiamo, su 4 linee: il treno della Val d'Orcia, il treno del Lago d'Iseo (il treno blu) che faceva parte delle ferrovie turistiche italiane però gestito sempre da un comitato locale, la Transiberiana che allora non c'era, era un treno del parco e fu chiamata Transiberiana appunto perché attraversava l'altopiano del, e un'altra realtà che credo fosse in Irpinia.

Tentiamo su queste linee di avere una gestione un po' più organica con RFI e nasce quindi la Fondazione. Oggi sappiamo quanto la Fondazione sia strategica nella gestione del piano del turismo nazionale. Abbiamo capito che questo lavoro

integrato possa essere uno spunto proprio per costruire un sistema più organico e quindi mettendo insieme queste linee, le ciclovie e il trasporto pubblico locale che garantisce, non in un momento straordinario, ripeto la maratona vuole raccontare il fatto che in Italia si può viaggiare con dei mezzi pubblici, senza per forza avere il treno di Carnevale o il treno delle castagne.

Effettivamente, tornare a diventare protagonisti del viaggio e fare in modo che esso possa diventare quel viaggio di conoscenza che è la ragione stessa per cui uno si sposta. Altrimenti siamo pacchi che veniamo semplicemente spostati da un luogo all'altro ed in questo caso è questa la ragione del successo e visto che siamo nel ventunesimo secolo ed è stata riscoperta la lentezza, ma perché sfociano realtà alternative per interagire con i luoghi che attraversiamo. Questa è la vera ragione del successo di Amodo, di Co.Mo.Do che vogliono rivendicare un ruolo più soggettivo.

Io partecipai al primo viaggio fatto con la allora Sulmona-Roccaraso, perché ancora la via non era stata completata fino ad Isernia. In quell'occasione, in una stagione anche molto piovosa, a Roccaraso non c'era nemmeno tanta gente, il fatto di far arrivare queste 200 persone a bordo di questo treno, che mangiavano nei ristoranti del luogo e via dicendo fu altamente significativo. Il treno diventa veramente un'occasione per rianimare l'economia di questi luoghi.

E quindi questo è un altro aspetto da tenere in considerazione visto che studi economia. Anche com'è cambiato il mondo del lavoro, anche com'è cambiato il modo di certe rivendicazioni che così facendo sono in un paese che ha deciso di investire nel turismo, non tanto per fare i camerieri o le guide ma per capire come questo patrimonio possa essere un modo per costruire una nuova comunità più responsabile e consapevole. Ecco che questo tipo di condizioni patrimoniali, passeggiate e viaggi patrimoniali, completerebbero i nostri percorsi di studio e di formazione stessa per essere un cittadino più "easy". E quindi effettivamente, visto che lo stesso PNRR oggi parla del ruolo dei borghi, di queste aree interne, che sono a mio avviso luoghi sui quali tentare dei laboratori antropologici, sociali ed economici di sviluppi non così a geografia variabile o a densità variabile.

Borioni: "Se le posso fare solo una domanda, magari lei che è più pratico in questo ambito; se in tutti questi modelli di rigenerazione di queste ferrovie, soprattutto a livello turistico, ci sono poi dei progetti o la possibilità di aprire queste linee al servizio commerciale. Perché comunque il servizio turistico è importante, però avendo
parlato..."

Bottini: "Il servizio turistico magari è il cavallo di Troia che ci consente di riattivare e di mantenere magari corse saltuarie, ma l'obiettivo è altro: quello del trasporto pubblico locale e poi, come la Transiberiana racconta, anche questi treni storici che

si facevano solo in alcune festività, oggi il calendario è pieno tutti i fine settimana, cioè il treno va ogni sabato e domenica. Questo vuol dire tantissimo. Però ripeto, al di là di quello, siccome la stessa linea che faceva ?? è stata adottata innanzitutto dalla provincia di Siena, per quanto sia un luogo che tutti nel mondo ambiscono a visitare, perché le strade bianche, che si inerpicano in mezzo a questi cipressi e salgono a un cascinale e via dicendo... nell'immaginario collettivo mondiale è un luogo dove uno vorrebbe fare una vacanza. Eppure, Siena è un luogo che non ha né un'uscita autostradale, né l'alta velocità. Ciò significa che non è necessario per forza prostrarsi a certi paradigmi per cui lo sviluppo c'è se poi abbiamo l'aeroporto. Bisogna essere connessi. E quindi queste alternative diverse, secondarie, diversa densità di velocità invece diventano un'occasione per attraversare il nostro territorio. La lentezza è un'occasione ed il valore su cui si può costruire questo nuovo tipo di economia circolare”.

Borioni: “Lei sa se ci sono dei progetti un po' più in fase avanzata di riapertura? Parlo per esempio del centro Italia, il caso emblematico che mi viene in mente è la Fano-Urbino, di cui se ne parla da una vita”.

Bottini: “Sulla Fano-Urbino purtroppo pesa una volontà dell'allora giunta regionale che decise di dismettere la linea. Per fortuna c'era il comitato della Val Metauro che si è sempre battuto perché la linea rimanesse perché quel sedime era stato visto in maniera strategica per fare una greenways. In realtà non era una greenways

l'obiettivo, ma era quello in qualche modo di riconvertire il ruolo di un sedime che se c'è il vincolo ferroviario non si può asportare. E comunque anche questa cosa sembra stia tornando in auge anche perché c'è stato un cambio di giunta regionale, ma soprattutto perché sta cambiando l'aria anche in regioni più all'avanguardia, sto parlando delle zone del Piemonte e Lombardia che hanno in passato dismesso linee e oggi le stanno ripristinando perché hanno capito che a livello economico la dismissione di quell'esercizio era solo un modo per stimolare il trasporto su gomma: Il trasporto su gomma non risulta più efficace nel momento in cui ci troviamo imbottigliati su strade che non sono più sufficienti per tutti i mezzi che circolano. Allora avere un sedime dedicato ad un trasporto pubblico forse... l'operazione oggi è quella della connessione. Quindi non è che tutto diventa un'alta velocità o un servizio turistico... è un sistema per cui, dai treni, fino anche all'ultimo miglio che può essere immaginato a piedi o con un trasporto pubblico o con car sharing. L'auto è utile, non è che bisogna demonizzarla, in certi contesti, anche come servizio sanitario, non è che posso trasportare mia moglie che sta partorendo con la bicicletta. Il problema è stato sempre che noi abbiamo approcciato alle cose in maniera parziale, frammentaria e mai avendo una visione d'insieme; e allora quella mappa che introducemmo nel 2016 dove erano presenti anche le ferrovie sospese, che non sono dismesse, quelle dismesse riconvertite in greenways, quelle riconvertite a ferrovie turistiche, quelle ad alta velocità... insieme ci

restituiscono il senso dell'Italia come sistema paese che è fatta di un organismo fatto di nodi, arterie ed elementi che lo rendono vivo tutto, non solo una parte.

CONCLUSIONI

Questa tesi si è focalizzata sul tema dei “rami secchi” ferroviari, analizzando le motivazioni che stanno alla base della dismissione e delle possibili opzioni di riattivazione e riutilizzo delle linee dimenticate.

L’obiettivo principale è proprio quello di dimostrare l’importanza della ferrovia per i territori, soprattutto nell’entroterra e nelle piccole realtà, analizzando anche le ricadute economiche e lavorative per il tessuto sociale interessato.

Per poter compiere uno studio di questo tipo, sono stati necessari diversi mesi di lavoro e l’utilizzo di vari strumenti d’indagine, come questionari, interviste, oltre alla perlustrazione della bibliografia sull’argomento e alla partecipazione a workshop in materia.

Attualmente sono diverse le linee secondarie dismesse, abbandonate e non più riutilizzate; non solo per quanto riguarda i binari ma anche gli edifici che costeggiano il tracciato. In alcuni casi, ai rami secchi è stata data una nuova vita e il presente studio attribuisce molta importanza proprio alle modalità e alle diverse forme di riutilizzo dei tracciati. Queste ultime confermano le potenzialità della seconda vita, come il trenino verde della Val D’Orcia fino ad arrivare alle greenways che permettono di avere un impatto migliorativo anche per l’ambiente e per la qualità della vita dei territori coinvolti.

Sono emersi, infatti, vari aspetti positivi che le greenways hanno apportato nei territori attraversati; esse permettono di incentivare una particolare tipologia di turismo lento e mobilità dolce che alimenta l'attività economica dei territori attraversati. Sarebbe opportuno prendere spunto da casi internazionali, soprattutto per quanto riguarda tutto il settore burocratico e gli strumenti che permettono una migliore programmazione degli interventi da mettere in atto.

È fondamentale che l'importanza di queste linee venga compresa e sponsorizzata, in primo luogo dalle istituzioni, che dovrebbero provvedere a far conoscere ai cittadini queste realtà alternative e tipologie di turismo presenti sul suolo nazionale; anche al fine di valorizzare territori che, anche a causa della chiusura delle linee ferroviarie, si stanno velocemente spopolando, portando le persone a preferire grandi centri urbani o aree più adeguatamente collegate e connesse. Senza ciò, risulta molto difficile che questi progetti possano risultare efficaci.

L'obiettivo principale dello studio viene esposto all'interno del terzo capitolo, relativo alla Transiberiana d'Italia. Attraverso una visita a bordo di questo treno storico, interviste agli organizzatori e questionari agli operatori economici del territorio, si può arrivare ad affermare che un esempio virtuoso come quello della Transiberiana, andrebbe incentivato e riproposto anche in altre realtà.

L'analisi dei dati empirici ci ha permesso di evidenziare come l'impatto economico e sociale sui territori sia evidente, sia per la sopravvivenza degli stessi sia per il loro

sviluppo. Infatti, la chiusura della linea, per molti oltre ad un danno logistico ed economico condusse a un vero e proprio isolamento sociale. Una volta riaperta la linea con fini turistici, anche l'economia della zona esplose. Sono molti i dati emersi dallo studio che confermano un trend di crescita economica dei paesi della valle. A Sulmona, Castel di Sangro e zone limitrofe le attività ricettive e della ristorazione segnalano un aumento di clientela, che in molti casi addirittura raddoppia nei giorni in cui il treno passa rispetto ai periodi in cui non transita.

In nessun caso, questa tipologia di attività ha apportato degli effetti negativi al territorio e agli esercizi economici presenti; ulteriore elemento a supporto del progetto e della sua possibile espansione ad altre realtà sia nazionali che internazionali.

Le mie considerazioni personali a riguardo di questo studio, vogliono evidenziare come soprattutto il riutilizzo del binario morto con treni storici, abbia una potenzialità enorme. Soprattutto in un contesto come quello odierno volto alla mobilità dolce e al turismo lento.

Le istituzioni affiancare gli imprenditori nella riattivazione di linee chiuse, così da permettere una rinascita economica e sociale della tratta e del territorio. Infatti, queste attività garantiscono anche un incremento del tasso di occupazione, sia per il lavoro creato direttamente dalla attività di trasporto, sia dall'indotto che a questa è collegato. Nel caso della Transiberiana d'Italia numerosi sono i lavoratori assunti

dall'agenzia che se ne occupa. Inoltre, essa permette un aumento delle attività del territorio con conseguente creazione di ulteriori posti di lavoro per poter affrontare un numero sempre maggiore di turisti.

L'auspicio maggiore, tuttavia, è quello di avere linee che, oltre all'attività turistica, garantiscano la riattivazione commerciale completa della linea, per eliminare l'isolamento di molti territori, con attenzione al tema, oggi centrale, della sostenibilità.

BIBLIOGRAFIA

- Alò C., *Il grande gap: l'Italia ai margini dell'Europa*, Roma, SIPI Servizio italiano pubblicazioni internazionali, 1990
- Amodo, *Futuro sospeso: 38 storie Ldi ferrovie chiuse da riattivare in Italia, Dossier 2021*, Amodo, 2021
- Amodo, *Manifesto della Alleanza per la Mobilità Dolce 2021-2024*, Pesaro, 2021
- Angrilli M., *Reti verdi urbane*, Palombi editori, Roma, 2002
- Associazione nazionale dopolavoro ferroviario, *Ferrovie italiane 1939-2013 dalla Napoli-Portici al frecciarossa 1000*, Roma, 2014
- Bettoni F., *A 140 anni dalla Orte-Ancona, La ferrovia nello sviluppo dei territori umbro-marchigiani*, Ancona, Proposte e ricerche, 2008
- Centra M., *Ferrovie e società. Il centenario delle Ferrovie dello Stato*, Bologna, il Mulino, 2001
- Comunità Montana del Catria e Nerone, *Le ferrovie: una realtà storica o attuale?, la line Fabriano-Urbino-Santarcangelo di Romagna dell'800 al nuovo millennio*, Istituto per la storia del risorgimento italiano, Cagli, 2005

- D'Alessio O., *Vie verdi sui tracciati ferroviari dismessi*, Cinquesensi editore, 2020
- Elia M. M., Cantamessa L., Petrucci E., *Le ferrovie italiane nella Grande Guerra (1915-1918)*, *La tecnica professionale*, n. 10, 2015
- Ferrovie dello Stato Italiane, R.F.I Rete Ferroviaria Italiana, *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma, 2016
- Ferrovie dello Stato, *Cento anni di altitudine, Strade ferrate meridionali, Rete ferroviaria italiana*, Roma, 1998, Rfi
- Giuntini A., *Il paese che si muove. Le ferrovie in Italia fra '800 e '900*, Milano, FrancoAngeli, 2001
- Giuntini A., Maggi S., *La Grande Guerra e le ferrovie in Italia*, Il mulino, Bologna, 2017
- ISFORT, *competenze e risorse per la mobilità, Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004
- Legambiente, *Non chiamateli rami secchi!*, Legambiente, 2018
- Lorenzetti R., *Le ferrovie interne tra Umbria, Marche e Lazio, Ipotesi per una mobilità dolce tra le province di Terni e Rieti*, Terni, Aipai, 2013
- Maggi S., *Le Ferrovie*, Bologna, il Mulino, 2003

- Maggi S., *Storia dei trasporti in Italia*, Bologna, il Mulino, 2005
- Maggi S., *Ferrovia Val d'Orcia. Guida storica e panoramica sui binari del Treno Natura*, NIE, 2022
- Maggi S., *1905-2005. Cento anni di F.S. in Toscana. Ediz. Illustrata*, Firenze, Pegaso, 2005
- Marcarini A. & Rovella R., *Atlante italiano delle ferrovie in disuso. Ediz. Illustrata*, Istituto geografico militare Firenze, Firenze, 2018
- Ogliari F., *Segmenti di lavoro, Storia dei trasporti italiani*, Edizione cura degli autori, Milano, 1971
- Oppido S., Ragozino S., *Abandoned Railways, Renewed Pathways: Opportunities for Accessing Landscapes*, Advanced Engineering Forum, Vol. 11, pp. 424-425, 2014
- Pietrangeli M., *Il Risorgimento e le Ferrovie nonché il loro utilizzo per scopi militari*, Avellino, Report Difesa, 2020
- Pietrangeli M., *Storia del reggimento genio ferrovieri italiano dei reparti militari ferroviari nel mondo e dei trasporti militari*, Ars militaris, 2006
- Pucci P., *I nodi infrastrutturali, luoghi e non luoghi metropolitani*, Milano, Angeli, 1996

Rovelli R., Senes G., Fumagalli N., *Ferrovie dismesse e greenways - Il recupero delle linee ferroviarie dismesse per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione italiana greenways, 2004

Scanzi P., *Treni e locomotive*, Milano, Mclubri, 2021

Sellari P., *Uno sguardo alle ferrovie italiane nell'Ottocento postunitario*, Napoli, Studi e Ricerche Socio-territoriali, 2011

Spaventa S., *Lo Stato e le ferrovie. Scritti e discorsi sulle ferrovie come pubblico servizio (marzo-giugno 1876)*, Napoli, La scuola di Pitagora, 2013

Tesoriere G., *Strade, ferrovie, aeroporti. Il progetto e le opere d'arte*, Torino, Utet, 1973

Vaschetta D., *Ferrovie abbandonate del Piemonte e della Liguria*, Edizione del capricorno, Torino, 2022

SITOGRAFIA

<https://www.fondazionefs.it/>

<https://www.mobilitadolce.net/>

<http://www.lerotaie.com/>

<http://www.treninoverde.com/>

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

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

<https://www.whymarche.com/>

<https://www.ferrovieturistiche.it/it/>

<https://senato.it/home>

<https://www.latransiberianaditalia.com/>

<https://fsitaliane.it/>

<https://sangritana.it/>

<https://www.trenitalia.com/it.html>

<https://www.rfi.it/>

