

FERROVIE LOCALI VERSO LA RINASCITA?

La costituzione di AMODO segna un cambio di passo sul trasporto ferroviario locale

(di Massimo Ferrari – Socio AEC e Presidente di Assoutenti UTP)

Sabato 16 settembre, al termine di un partecipato convegno, è stata annunciata la nascita della Alleanza della Mobilità Dolce, un cartello di 22 Associazioni di livello nazionale, tra cui Touring Club, Italia Nostra, Legambiente, WWF, che innova la precedente esperienza di CoMoDo, tesa alla difesa e valorizzazione in chiave turistica delle ferrovie secondarie presenti in tutte le regioni italiane. Si tratta di un patrimonio storico ed architettonico, che in alcuni casi può essere preservato a fini museali o escursionistici, previa realizzazione di itinerari ciclo pedonali sui sedimi dismessi, ma in altri consente la riproposizione del servizio ferroviario per la circolazione di treni a calendario, intervallati o meno da convogli destinati al trasporto pubblico locale.



La componente tradizionalmente più attenta alle potenzialità del treno, all'interno della Alleanza, è garantita dalla presenza dell'Associazione Ferrovie Turistiche – la prima in Italia ad aver gestito treni storici nella Franciacorta e nelle Crete Senesi – da Assoutenti/Utp e dalla Associazione Ferrovieri Europei (AEC).

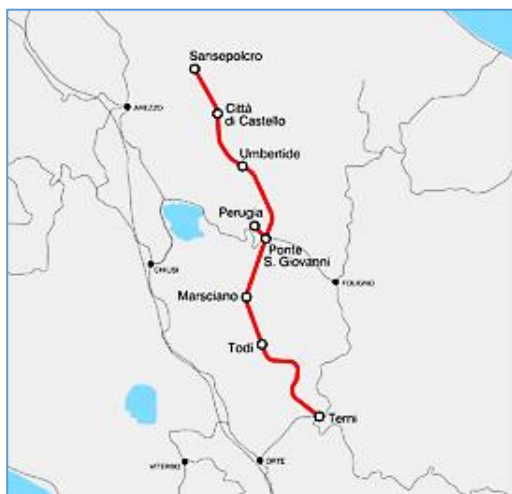
F.T.I. FERROVIE TURISTICHE ITALIANE



La casistica degli itinerari che l'Alleanza intende promuovere è molto varia. Si va da linee come la Sacile-Gemona, in Friuli, interrotta da qualche anno a seguito di una banale frana, per la quale la Regione si è impegnata alla riapertura integrale nel 2018, con un ambizioso programma di ben 11 coppie di treni quotidiani, alla Rocchetta-Avellino, una lunga linea che attraversa l'Irpinia, riaperta quest'anno ad uso turistico fino a Lioni, con il lancio di alcuni convogli molto affollati in occasione dello Sponz Festival di fine agosto. Il prossimo anno si prevede la possibilità per i treni di poter percorrere l'intera tratta fino ad Avellino.



In questo ed in altri casi determinante è stato l'interessamento di Fondazione Fs, il sodalizio presieduto da Mauro Moretti, che, dopo essersi dedicato con successo al risanamento del gruppo Fs, nella sua veste di draconiano AD, sembra credere adesso nelle potenzialità turistiche delle linee minori.



Ma il fenomeno travalica i confini della rete nazionale gestita da RFI e si estende alle ferrovie a gestione regionale, come la Centrale Umbra, che scende da Sansepolcro a Terni per 150 km, e di cui il 13 settembre è stata decisa la chiusura per improcrastinabili esigenze di manutenzione. A seguito delle proteste di sindacati e utenti, il crono programma dei lavori – originariamente fissato in ben 800 giorni – è stato decisamente accorciato, in modo da consentire la riapertura all'esercizio (almeno nella tratta nord) già la prossima primavera.

Dunque, se il **biennio 2011/2012**, complice la crisi economica, sarà ricordato come una mezza **Caporetto ferroviaria**, con un migliaio di chilometri di binario sospesi a seguito del disimpegno finanziario delle regioni, forse **il 2018**, per restare alla metafora storica, potrà segnare la “**riscossa di Vittorio Veneto**”. E' presto per dirlo, ma le premesse stavolta sembrano esserci.

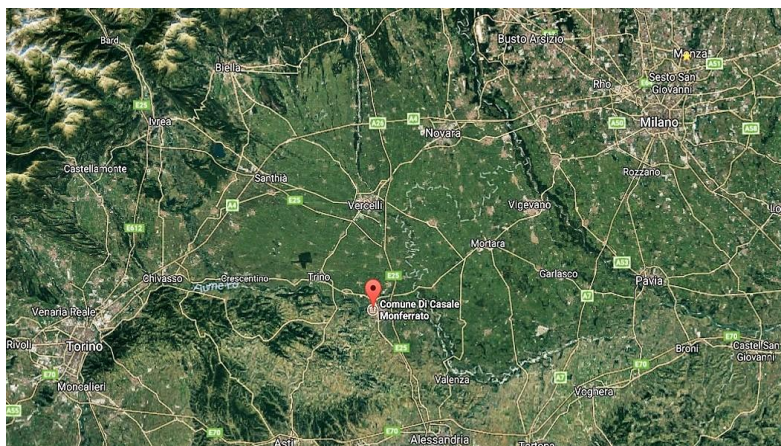
Innanzitutto bisogna ricordare come cinque anni addietro l'abbandono dei servizi su rotaia si concentrò soprattutto in Campania e Piemonte. Altre amministrazioni regionali, quali quella lombarda e toscana, si rifiutarono di procedere a sospensioni e, anzi, intensificarono i servizi. Adesso il governatore campano De Luca sembra impegnato nel risanamento della Circumvesuviana e, oltre alla Rocchetta-Avellino, promuove treni dedicati al turismo religioso su un'altra tratta chiusa, la Benevento-Campobasso, che tocca Pietrelcina, paese natale di Padre Pio.



Ma la partita decisiva si gioca in Piemonte, dove, nel 2012, la giunta Cota decise di sospendere ben 14 linee per circa 700 chilometri di sviluppo complessivo, ignorando le vivaci proteste di utenti ed amministratori locali. La compagine presieduta da Chiamparino, subentrata dopo le elezioni del 2014, si era impegnata a mettere a gara il trasporto regionale su ferro, verificando se vi fossero gestori interessati a rilevare anche le tratte chiuse. Finora non si era andati oltre le intenzioni, ma adesso numerose prese di posizione lasciano sperare in una concreta inversione di rotta.

Le linee secondarie piemontesi, alcune delle quali risalgono agli anni del Regno sabauda, erano considerate particolarmente deboli, interessando talvolta zone suggestive come il Monferrato e le Langhe, che però, nel dopoguerra, avevano subito una certa emorragia di residenti. Vale la pena, allora, di riattivarle? Probabilmente no, se si trattasse di ricostruirle ex novo, ma in questi casi si tratta di riutilizzare sedimi ancora sostanzialmente conservati con piccoli interventi sull'armamento e sui passaggi a livello.

L'investimento, dunque, sarebbe davvero modesto. E le spese di gestione, fortemente ridotte dalle attuali tecnologie che consentono l'automazione di molte funzioni, dovrebbero essere sopportabili, considerando che gli autobus sostitutivi approntati in questi anni non esercitano alcuna attrazione sulla potenziale clientela e, di fatto, prefigurano il definitivo abbandono del servizio pubblico.

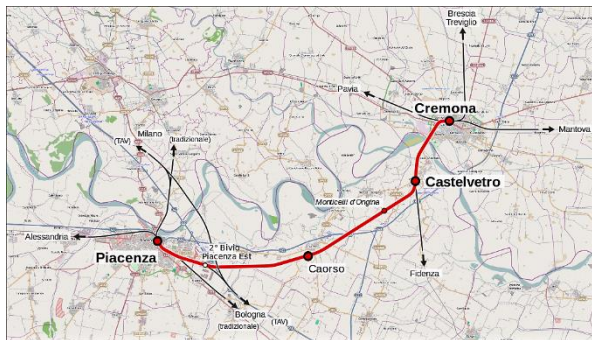
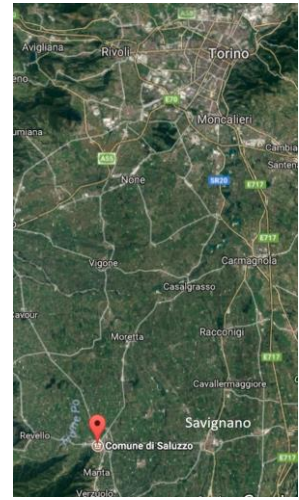


Il traffico prevedibile ne giustifica la riapertura? In certi casi, sicuramente sì. Pensiamo alla città di Casale Monferrato (35.000 abitanti), attualmente raggiungibile in treno solo da Torino ed Alessandria. Riattivando le brevi tratte verso Mortara (28 km) e Vercelli (22 km) si consentirebbe di raggiungere in treno Milano e Novara, città verso cui molti casalesi gravitano. Oppure a Saluzzo (17.000 abitanti), che una breve linea

di una decina di chilometri (per altro ancora aperta al traffico merci) metterebbe in relazione con Savigliano e, quindi, con Torino.

Sono due esempi di ferrovie per le quali sembrano esserci concrete possibilità di ripristino. Gli amministratori piemontesi, per la verità, puntano anche a riaprire le tratte che da Asti ed Alessandria raggiungevano Alba, attraverso lo splendido panorama delle Langhe. Qui, forse, potrebbe intervenire Fondazione Fs – che ha già consentito ai treni storici di tornare ad Ormea e a Varallo Sesia – per proporre affascinanti itinerari nelle terre dello *slow food* care a *Carlin Petrini*.

E anche la vicina Valle d'Aosta, che un anno fa ha consentito la sospensione della linea di Pré-Saint-Didier, intende metterne a gara la gestione, nella speranza di individuare potenziali gestori.



C'è molto lavoro, dunque, per la nuova Alleanza della Mobilità Dolce. Specie nelle terre subalpine, ma anche altrove (per esempio, sulla Piacenza-Cremona, una linea che collega due capoluoghi a cavallo tra Emilia e Lombardia, su cui Legambiente chiede da tempo la riattivazione del servizio passeggeri). Si tratta di intensificare il pressing sulle istituzioni per indurle ad un ripensamento rispetto alle infelici scelte di un recente passato.

Per non parlare di piccoli crimini urbanistici, come la cancellazione dei raccordi ferroviari a Brindisi e ad Ancona Marittima, dove i treni consentivano di raggiungere comodamente gli imbarchi verso la Croazia o la Grecia e, soprattutto, avrebbero potuto essere sfruttati quale veloce penetrazione nell'area più centrale della città, lungo un tracciato indipendente dalla (spesso intasata) sede viaria.

Decisamente sono molti i casi in cui il treno locale potrebbe ancora svolgere un ruolo utile per decongestionare le città e favorire una fruizione più equilibrata del territorio nel rispetto dell'ambiente.

(Massimo Ferrari – 19 set 2017)