

L’Italia dei Borghi e la sfida dell’Accessibilità

Se la bellezza rischia l’isolamento senza collegamenti ferroviari efficienti e intermodalità garantita, i borghi d’eccellenza restano tesori difficili da raggiungere.

L’ampia **Guida AEC** analizza l’incrocio tra i borghi d’eccellenza e la loro raggiungibilità. Mette in relazione i Borghi con i dati di accessibilità delle stazioni ferroviarie insignite con il citato premio “EUROFERR” e con la presenza di collegamenti intermodali in autobus.

Questo lavoro è stato realizzato da Mario, Oreste e Gennaro di AEC ITALIA in un momento di “crisi mistica” che li ha portati a raggiungere la massima efficienza intellettuale e creativa nonché spirituale nel campo dei Borghi e della Mobilità Sostenibile.

La Guida svela, purtroppo, un Paese a due velocità.

L’Italia è il Paese dei piccoli comuni, dei vicoli in pietra e dei paesaggi che sembrano dipinti. Ma cosa succede quando questa bellezza diventa inaccessibile? Il paradosso del turismo contemporaneo è tutto qui: desideriamo luoghi autentici e lontani dal turismo di massa, ma spesso ci scontriamo con la realtà di una rete di trasporti che sembra aver dimenticato le aree interne. Per rispondere a questa sfida, l’**AEC ITALIA**, co-fondatrice dell’**Alleanza Mobilità Dolce**, ha presentato **una guida** sistematica che incrocia i borghi d’eccellenza con la loro reale raggiungibilità ferroviaria.

Il lavoro, nato da quella che gli autori definiscono iconicamente una “crisi mistica” della triade composta da Mario, Oreste e Gennaro di AEC, non è solo una raccolta di dati, ma un manifesto per la mobilità sostenibile. Partendo dalle Stazioni Ferroviarie insignite EUROFERR, il report mette in relazione: “I Borghi più belli d’Italia”, “I Borghi Autentici d’Italia - BAI”, i Borghi “Bandiera Arancione” del Touring Club, le località “Spighe Verdi”, le località “Bandiera Blu”, appunto, con le Stazioni insignite (come abbiamo già detto sopra) del **Premio Ferroviario Europeo EUROFERR** — con indicatori tecnici di accessibilità.

Un’Italia a due velocità: il divario Nord-Sud

Dall’analisi emerge con chiarezza una **forte disomogeneità territoriale**. I borghi d’eccellenza situati nel Nord risultano mediamente più accessibili e meglio integrati nel tessuto ferroviario. Al contrario, il Mezzogiorno e le aree interne mostrano le criticità più profonde. Se in Piemonte o in Lombardia è frequente trovare stazioni a ridosso dei centri storici — come nel caso di **Acqui Terme**, dove la stazione FS è praticamente in centro città, a meno di tre minuti a piedi — in molte realtà del Sud la stazione dista oltre 10-15 km dal borgo premiato, rendendo il viaggio un’impresa per chi non dispone di un’auto privata.

Un caso emblematico è quello di **Cisternino**, in Puglia: un gioiello della Valle d’Itria che vanta molteplici certificazioni di qualità, ma la cui stazione ferroviaria si trova a **ben 16 km dal centro storico**, nella frazione di Pozzo Faceto o, in Umbria, di **Gubbio**, **gioiello del medioevo**, la cui **stazione (Fossato di Vico – Gubbio) si trova a 19 km dal centro cittadino**. Qui, senza un coordinamento efficace tra treno e bus, la bellezza rischia di restare isolata (l’autobus non aspetta i treni provenienti da Roma o da Ancona in ritardo lasciando a piedi i viaggiatori, i pendolari e i turisti). E, ancora, come il Borgo Longobardo di **Fara in Sabina** (Rieti) che ha un ricco Museo Archeologico sull’antico Popolo Sabino con la Stazione FS nella Frazione di Passo Corese **a 12 Km** e con un servizio urbano comunale che ha orari non corrispondenti ai numerosi treni locali da e per Roma

(ogni 15 minuti c’è un treno da e per Roma). Pertanto a Fara Sabina si va in macchina (soprattutto il Sabato e la Domenica).

L’Emergenza Intermodale: il “Tassello Mancante”

Il vero nodo non è sempre la mancanza dei binari, ma la cosiddetta “**emergenza intermodale**”. Molti borghi hanno una stazione vicina, ma soffrono per l’**assenza** di navette dedicate (servizio urbano), orari dei bus non coordinati con quelli dei treni e una scarsa integrazione tariffaria.

Esistono però anche situazioni virtuose. La guida identifica stazioni che AEC definisce “porte d’ingresso a magici territori”, premiate con il **Premio Ferroviario Europeo “EUROFERR”**, per la loro valenza Storica, Archeologica, Turistica e Ambientale. Località come **Alberobello, patrimonio UNESCO**, mostrano come una stazione a un chilometro dal centro, percorribile a piedi, possa favorire un turismo realmente lento e sostenibile. Allo stesso modo, comuni come **Castelgandolfo** nel Lazio o **Bisceglie** in Puglia o **Matelica** (Macerata – Marche) o **Besozzo** (Varese – Lombardia) dimostrano che la prossimità ferroviaria (sotto i 10 minuti a piedi) è il volano principale per la fruibilità di un territorio.

Turismo Storico - Mobilità Quotidiana

Un altro aspetto sollevato dalla guida riguarda la natura del servizio ferroviario. In regioni come la Campania, molte tratte sono state sottratte al trasporto pubblico quotidiano per essere dedicate esclusivamente ai treni storici. L’**Irpinia Express**, ad esempio, valorizza borghi splendidi come **Rocchetta Sant’Antonio (Puglia)**, **Monteverde (Campania)** o **Bagnoli Irpino (Campania)**, ma queste stazioni non vedono più da anni treni di linea regolari. Se da un lato il turismo d’epoca ha un grande fascino, AEC sottolinea che la vera coesione territoriale passa per un servizio **costante che serva sia il turista che il residente**.

In Calabria, la situazione di **Camigliatello Silano** è simile: la stazione ospita il suggestivo “**Treno della Sila**” una ferrovia a scartamento ridotto che rappresenta un’esperienza turistica d’eccellenza, ma **non** è inserita nel circuito dei normali collegamenti pendolari. In Sardegna, la situazione di **Tempio Pausania (Sassari)** e di **Sadali (prov. Sud Sardegna)** in Barbagia è simile: le citate stazioni, la prima sulla linea turistica Sassari – Tempio – Palau, la seconda sulla linea turistica Mandas – Arbatax, sono inserite negli itinerari del “**Trenino Verde**” ma **non** sono inserite nel circuito dei collegamenti per pendolari.

Uno Strumento per il Futuro

La Guida di AEC Italia si propone, quindi, come uno strumento operativo per amministratori locali e pianificatori. In un momento storico segnato dalla crescente domanda di turismo, è fondamentale capire che *“la qualità dei territori e la qualità della mobilità sono elementi inseparabili”*.

Non si può parlare di sostenibilità se per raggiungere un “**Borgo Storico**”, una **Località “Spiga Verde”** o una **Riviera “Bandiera Blu”** l’unica opzione resta l’asfalto.

Il report suggerisce la necessità di potenziare il **Trasporto Pubblico Locale (TPL)** e di introdurre navette dedicate che trasformino la stazione da semplice punto di transito a hub di accoglienza.

Esempi come **Tirano** in Lombardia, nodo di scambio tra la rete italiana e il celebre Trenino Rosso del Bernina, indicano la strada: **intermodalità spinta, stazioni centrali e servizi urbani gratuiti per i turisti (come il bus circolare attivo fino al 2026)**. Solo ricucendo il rapporto tra ferrovia, comunità e paesaggio, l’Italia potrà davvero dire di viaggiare verso l’eccellenza.