



479 • gennaio | marzo 2014

Italia Nostra

ONLUS

Associazione Nazionale per la tutela del Patrimonio Storico, Artistico e Naturale della Nazione

Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1 comma 1, DCB Roma



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

dossier

LE TRATTE MINORI, UN PATRIMONIO DA NON DIMENTICARE



Italia Nostra ONLUS

Pubblicazione registrata presso il Tribunale di Roma il 6 marzo 1957, n° 5683 Sped. A.p., art. 2 c. 20/b 45% legge 662/96 Filiale di Roma

DIRETTORE Francesca Marzotto Caotorta

REALIZZAZIONE GRAFICA - STAMPA
CANGEMI EDITORE

SEDE

Viale Liegi, 33 - 00198 Roma - tel. 068537271 fax 0685350596
P.I. 02121101006 - C.F. 80078410588

e-mail: italianostra@italianostra.org
e-mail redazione: comunicazione@italianostra.org
sito internet: www.italianostra.org

ADESIONE A ITALIA NOSTRA 2014

quota comprensiva delle spese di spedizione rivista

SOCIO ORDINARIO:

quota annuale euro 35,00 - quota triennale euro 90,00

SOCIO FAMILIARE:

quota annuale euro 20,00 - quota triennale euro 50,00

SOCIO GIOVANE (inferiore 18 anni):

quota annuale euro 10,00 - quota triennale euro 25,00

SOCIO ORDINARIO STUDENTE (fino a 26 anni):

quota annuale euro 15,00 - quota triennale euro 40,00

SOCIO SOSTENITORE:

quota annuale euro 100,00 - quota triennale euro 270,00

SOCIO VITALIZIO: euro 2.000,00 (una tantum)

SOCIO BENEMERITO: quota annuale euro 1.000,00

ENTE SOSTENITORE: quota annuale euro 250,00

SOCIO ESTERO: quota annuale euro 60,00

CLASSE SCOLASTICA: quota annuale euro 30,00

Versamenti su c.c.p. soci n° 48008007

intestato a Italia Nostra - Roma

Per informazioni su abbonamenti alla rivista

per i non soci: Servizio abbonati - viale Liegi, 33

00198 Roma - Tel. 0685372723

Finito di stampare: marzo 2014

ITALIA NOSTRA ONLUS ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELE DEL PATRIMONIO STORICO, ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

(riconosciuta con D.P.R. 22 VIII-1958, n. 1111)

PRESIDENTE Marco Parini

VICE PRESIDENTI Luigi Colombo - Teresa Liguori

Pietro Petrarola

CONSIGLIO DIRETTIVO

Antonello Alici - Massimo Bottini - Nicola Caracciolo

Luca Carra - Luigi Colombo - Sergio Cordibella

Raffaella Di Leo - Giovanni Gabriele - Ebe Giacometti

Liliana Gissara - Maria Pia Guermanni - Ercole Guerra

Franca Leverotti - Teresa Liguori - Serena Longaretti

Francesca Marzotto Caotorta - Alessandra Mottola Molfino

Marco Parini - Pietro Petrarola - Evaristo Petrocchi

Gaetano Rinaldi - Maria Teresa Rolì - Oreste Rutigliano

Maria Rita Signorini

GIUNTA

Luigi Colombo - Sergio Cordibella - Teresa Liguori

Marco Parini - Pietro Petrarola - Evaristo Petrocchi

Gaetano Rinaldi - Oreste Rutigliano - Maria Rita Signorini

COLLEGIO DEI REVISORI DEI CONTI

Aldo d'Ormea - Filomena Rizzaro - Giovanni Zenucchini

COLLEGIO DEI PROBIVIRI

Giancarlo Bagarotto - Franca Guelfi - Nerina Scarascia

AMMINISTRAZIONE E RESPONSABILE UFFICI

Mauro Di Bartolomeo

SOCI E ABBONATI

Emanuela Breggia

SEGRETERIA DI PRESIDENZA

Andrea De Angelis - Roberta Giannini

SEGRETERIA GENERALE

Luciano Marco Blasi - Dafne Cola - Jessica Continenza

RESPONSABILE UFFICIO SVILUPPO

Daniela Fassina

UFFICIO PROGETTI

Irene Ortis

Il pensiero ufficiale dell'Associazione sui diversi argomenti è espresso nell'editoriale. Tutti gli altri articoli rappresentano l'opinione dei rispettivi autori.

Normativa sulla Privacy:

ai sensi del D.L. 196 del 30/06/03 i dati sono raccolti ai soli fini associativi e gestiti con modalità cartacea ed elettronica da Italia Nostra. In qualunque momento Lei potrà aggiornare i suoi dati o cancellarli scrivendo ai nostri uffici di Viale Liegi, 33 - 00198 Roma

In copertina

Tra Toline e Vello sulla linea Brescia-Edolo. Foto ricevuta da Emanuele Simone per il concorso di IN "Paesaggi dal Treno"

Stampato su carta ecologica senza uso di sbiancanti chimici

EDITORIALE

3

Ferrovie, ferrovie!

MARCO PARINI

OPINIONE

4

In viaggio verso il cambiamento

FRANCESCA MARZOTTO CAOTORTA

DOSSIER

5

Ferrovie secondarie, un patrimonio da scoprire

GIAN GUIDO TURCHI

9

I treni delle meraviglie

MASSIMO BOTTINI

9

Un saluto dalla Fondazione FS Italiane

LUIGI CANTAMESSA

11

Le tratte minori e la geografia dell'Italia

STEFANO MAGGI

13

Strade ferrate e sostenibilità ambientale

ANNA DONATI

14

Viaggio come narrazione e ruolo del post-turista

LUCIANO PILOTTI

15

Una visione economica per il treno

RENATO COVINO

17

Dialogo tra Ferrovie e Architettura

ROBERTO BUDINI GATTAI E DANIELE VANNETIELLO

SEGNALAZIONI

20

Ferrovie per il territorio

DOMENICO GATTUSO

21

La linea jonica tra memoria ed abbandono

TERESA LIGUORI

22

Un grido di allarme

ROBERTO GALATI

23

Testimonianze dalla Sicilia

LILIANA GISSARA

25

La ferrovia che non c'è

M. BOTTINI

26

Il Trenino dei Sibillini per il rilancio del fermano

ELVEZIO SERENA

26

Il ruolo strategico della Transiberiana d'Italia

GIANCARLA ARMIDI

27

Il Treno Natura di Siena

S. MAGGI

28

La Ferrovia delle Dolomiti

MARIARITA SIGNORINI

29

L'ex-Pontremolese: una porta per l'Europa

UMBERTO ROVALDI

APPUNTI

30

Il significato della flora ferroviaria

FILIPPO PROSSER

31

Treni di carta

REMO CESERANI

AI LETTORI

CARI AMICI,

CI FAREBBE PIACERE AVERE UN FILO SEMPRE PIÙ DIRETTO CON VOI LETTORI E DARE SPAZIO ANCHE A UNA RUBRICA "LETTERA AL DIRETTORE"

SCRIVETECI A COMUNICAZIONE@ITALIANOSTRA.ORG

NB.

PER ESSERE PUBBLICATE LE LETTERE DEVONO ESSERE LUNGHE CIRCA 1000 BATTUTE

seguici su www.italianostra.org

Ferrovie, ferrovie!

Lil 3 ottobre 1839, nel regno borbonico si inaugurava la prima linea ferroviaria, la Napoli – Portici. Da quel tempo con 17.000 chilometri di rete ferroviaria l'Italia creava un importante sistema di comunicazione. Oggi possiamo affermare che tutto ciò è proseguito e funziona al meglio? No, purtroppo la risposta è negativa.

Le Ferrovie dello Stato sono state privatizzate, si è creata una rete di società per la gestione del materiale rotabile, della rete ferroviaria, delle aree di pertinenza e dei sedimi ferroviari, delle grandi e medie stazioni, e potrei continuare. Il servizio non è monopolistico e la scelta aziendale si è orientata sullo sviluppo dell'alta velocità sull'asse Torino-Milano Roma-Napoli, sull'asse di collegamento Torino-Venezia e sull'adriatica. Treni eccellenti, ad alta velocità, presto ancor più alta con il Frecciarossa 1000 ed in regime di concorrenza con Italo. FS ha registrato nel 2012 un bilancio in utile di 381 milioni di euro e nel 2013 di 500 milioni. Si prevede che il fatturato crescerà ancora fino al 2017 al ritmo annuo del 3,5% per arrivare nel 2017 a 9,5 miliardi. Alle FS s'impegnano nelle ultime tecnologie e nella sicurezza della rete, ove dichiarano di aver investito ben 4,5 miliardi.

Bene ma che accade nel resto del Paese? Per le reti locali si sono coinvolte le Regioni, rivelatesi poco attente alla conservazione ed al potenziamento delle reti e dei treni. Una scelta politica compiuta per carenza di risorse ma altresì per indirizzi spesso contraddittori tra loro. Provate a spostarvi in Sicilia o da questa a Napoli. Provate la Circumvesuviana o le ferrovie del centro Italia. Provate le ferrovie locali lombarde o venete con materiali obsoleti e tempi di percorrenza che portano i pendolari alla disperazione. E che dire della Genova-Ventimiglia con tratte a binario unico come le progettò alla fine dell'800 l'Italia sabauda?

La manutenzione ed il potenziamento del sistema ferroviario esistente è una necessità ed una priorità per lo sviluppo del Paese. Vediamone le ragioni.

Per le merci, sulle grandi direttrici e percorrenze, da sempre sosteniamo l'opzione del trasporto su ferro rispetto a quello su gomma. Minore impatto sul territorio: meno inquinamento, meno traffico, minor necessità di strade, maggiore efficacia, tempi più celeri e maggior sicurezza.

Per il trasporto di persone, eccezion fatta per l'Alta Velocità, il panorama è sconsolante. Dal nord al sud Italia, passando per il centro, abbiamo collegamenti precari, treni obsoleti, reti con scarsa manutenzione, nonché piani di dismissione in progressiva attuazione ed in sostituzione con servizi autobus in concessione non comparabili al trasporto ferroviario.

I diritti dei cittadini sono uguali ed il diritto alla mobilità è sancito dalla Costituzione. Il collegamento fer-

La manutenzione ed il potenziamento del sistema ferroviario esistente è una necessità ed una priorità per lo sviluppo del Paese

roviario è fonte di sviluppo economico; di minor impatto sul paesaggio, risulta fondamentale per raggiungere il posto di lavoro od il luogo di studio, incentiva il turismo.

In ogni Paese europeo il traffico ferroviario è visto come un valore e la sua conservazione rientra tra le priorità nei programmi e nei finanziamenti pubblici. Ove la rete è gestita da privati, il suo valore economico non è messo in discussione e riceve sussidi pubblici per le sinergie con lo sviluppo del territorio.

Dobbiamo, quindi, chiedere al Governo un impegno politico sul sistema ferroviario ed un confronto con le Regioni per la sua attuazione. Dobbiamo chiedere una moratoria sulla chiusura di reti e stazioni ferroviarie minori con stanziamenti per l'ammodernamento del materiale rotabile e la manutenzione di rete, la sistemazione di ponti, viadotti e gallerie. Si tratta di destinare risorse, di incentivare produzione e lavoro ed il conseguente rilancio economico su obiettivi utili e concreti, nel rispetto del paesaggio e dell'ambiente.

Al tema del trasporto merci e delle reti locali s'aggiunge quello delle "ferrovie della memoria" e quello delle reti panoramiche e turistiche, il cui funzionamento risulta utile per merci e persone e costituisce tutela e valorizzazione di un bene culturale. Pensiamo al trenino delle Dolomiti a Cortina, a quello della Val Pusteria, transfrontaliero che congiunge Bressanone a Lienz od a quello del Bernina. Potrei continuare con esempi al centro ed al sud Italia. Tratte ferroviarie da conservare, utilizzate dai residenti ed amate dai turisti. Ogni nazione civile conserva le sue tratte storiche per la loro funzione ma altresì per il significato identitario e per i valori della memoria. In ogni parte del mondo le ferrovie storiche vengono conservate gelosamente: dalla Svizzera, al Belgio, dagli Stati Uniti, all'Africa australe, all'India, alle terre dell'antica Indocina. Conservare queste tratte però non basta, dobbiamo riattivarne molte tra quelle dismesse delle quali si mantengono binari, caselli, materiale rotabile. Ad esempio ricordiamo la Fano-Urbino nelle Marche o la Noto-Pachino in Sicilia per le quali ci stiamo impegnando con progetti e proposte.

Con Co.Mo.Do Italia Nostra è impegnata su questa battaglia per la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono, ripristinandolo ove possibile, riutilizzandone i sedimi per una mobilità dolce ove ciò non risulti tale.

edittoriale

FRANCESCA MARZOTTO
CAOTORTA

In viaggio verso il cambiamento

PONTE DEL RIO FUNDUS
Tracciato dell'ex-ferrovia "del Sulcis" Siliqua-Calasetta. Foto ricevuta da Giuseppe Pintore per il Concorso fotografico del 2009 di Italia Nostra "Paesaggi dal Treno", in collaborazione con Società Geografica Italiana, Co.Mo.Do. e La Repubblica (vedi anche foto in copertina)

Tante sono state le parole capaci di indicare nuove strade, nuove vie da percorrere nel nostro attraversamento della vita. A volte parole dismesse o parole nuovamente adottate, anticipavano o spiegavano uno stato di fatto o un'azione a venire. Così, assai utile per raccontare l'oggi, mi è parsa l'osservazione dell'amico che mi diceva di essere rimasto sconcertato da come era cambiato l'annuncio nella stazione ferroviaria dove era solito prendere il treno non regionale. Per molti anni si invitavano i *viaggiatori* a disporsi lungo il tal binario. Ora si invitavano i *clienti* a disporsi lungo lo stesso binario. Eccola, sembra a me, la parola capace di sbalestrare tanti di noi, prima di renderci consapevoli di uno stato di fatto. Non cittadini, non viaggiatori, non persone. *Clienti*. Clienti di uno Stato non più erogatore di servizi ma manager di impresa. Né c'è da stupirsi se una cultura contemporanea che, con infiniti stimoli induce al continuo comprare, abbia tra i suoi effetti collaterali, quello di identificare le persone con un mare di clienti. Quel cambiamento di lessico rilevato in una stazione ferroviaria, ci porta a rivelarne il paradosso quando si ricorda che, fino a pochi decenni fa, le stazioni rappresentavano i gangli di un sistema di rotaie disposte al fine di favorire le relazioni tra abitanti. Tra città piccole e grandi, tra il mare e la montagna, tra costa e costa. Tra un conoscere e un non conoscere. In tempi in cui il sistema stradale era poco sviluppato, in cui si andava per viottoli con carri e carretti, erano i treni minori che, grazie a capolavori di ingegneria ferroviaria, facevano viaggiare la contemporaneità dal sempre mutevole aspetto. Una contemporaneità, che se identificata con uno



sferragliare di rotaie e un frastuono di locomotive, poteva far associare il treno ad un orrido drago parente del diavolo. Se vista come simbolo di veloce sviluppo della tecnica, diventava l'indice del benefico futuro, e in ogni caso un fenomeno tale da ispirare poeti, scrittori, pittori. L'arrivo delle rotaie nella città fu occasione di ripensamento urbanistico e stimolo per una nuova intelligenza architettonica. Nel rivedere oggi, con attenzione, quell'insieme di innovazione, tecnologia, cura del design dei dettagli, partecipazione alla mobilità della persone, con le quali furono progettate e costruite stazioni come Termini, Santa Maria Novella o la Centrale di Milano, si osserva come l'inseguimento del *cliente* sia capace di trasformare un luogo intelligente in un posto stupido.

Ma poiché "*cambia lo superficial, cambia también lo profundo, cambia el modo de pensar, cambia todo en este mundo*" come ci ricorda Mercedes Sosa in *Todo Cambia*, cambia nel tempo anche la voglia di ferrovia. L'emigrazione svuota piccoli paesi, cambiano luoghi e modi del lavoro, l'agricoltura cam-

bia, aumentano le strade, e per le automobili si costruiscono le autostrade. Molte ferrovie vengono abbandonate, perché è cambiato il contesto che le aveva costruite. Opere di grande ingegneria, vengono trasformate dal tempo in esempi di inconsapevole *land art*. Perde di valore gran parte di quel patrimonio culturale che poteva essere associato a ricordi di povertà, ignoranza, dipendenza. Forte, ignorante e vitale si presenta nel contempo il turismo "mordi e fuggi": sguardi vitrei seguono un ombrellino, innumerevoli i corpi da spiaggia. Nel frattempo siamo cresciuti anche noi, abbiamo anche viaggiato, abbiamo visto come altri hanno ricucito i tanti effetti di un'industrializzazione del Paese. Abbiamo lasciato ricrescere e ridare parole a quel bisogno di appartenenza che è sangue di una cultura millenaria come la nostra. Lo stesso che ci ha insegnato a connettere, a mettere in relazione tanti aspetti della realtà, a dar valore a quanto ci sta attorno rivestendolo da un, sempre nuovo, senso di meraviglia e dal volere che, nel rapporto tra Stato e cittadini, la parola *cliente* sia obliterata.

opinione



Dossier

Ferrovie secondarie, un patrimonio da scoprire

A differenza dei principali Paesi europei, l'effettivo sviluppo delle ferrovie italiane avvenne solo dopo il 1861, a seguito dell'unità nazionale. In precedenza, escludendo il Regno di Sardegna, dove la lungimiranza di Cavour aveva creato già una vera rete di binari, negli stati preunitari le ferrovie erano poche, non collegate fra loro e spesso realizzate contro voglia dai sovrani. Il Regno delle Due Sicilie, che pure vantava il merito di aver inaugurato il 3 ottobre 1839 la prima ferrovia italiana, la Napoli – Portici, nel 1850 contava appena 83 km di linee, mentre il Regno di Sardegna, la cui prima linea (Torino – Moncalieri) risaliva al 1848, nel 1850 disponeva già di 115 km di strade ferrate, che diverranno 446 nel 1855. Lo Stato della Chiesa addirittura non conosceva il treno e bisognerà attendere il 1856 per vedere l'apertura al traffico della modesta Roma – Frascati.

In questo contesto, con la proclamazione del Regno d'Italia, fu chia-

ro che la realizzazione di una rete ferroviaria nazionale era condizione indispensabile per raggiungere un'effettiva unità del Paese, tanto sotto il profilo politico quanto economico. L'impresa era titanica per la neonata Italia, quasi priva di industrie, con le casse statali vuote e con capitali privati scarsi e poco disposti ad impegnarsi in incerte avventure. I forti squilibri creati dalle diverse politiche dei vecchi Stati erano poi difficili da superare: nel 1860 le ferrovie del Regno di Sardegna avevano raggiunto 870 km di sviluppo, contro i 118 del ben più vasto Regno delle Due Sicilie e intere regioni non disponevano di veri collegamenti, con molti villaggi privi anche della più modesta strada carrabile e quindi condannati a misere economie di pura sussistenza. Alla vigilia dell'unità, in Italia si contavano appena 2370 km di ferrovie, spesso gestite da piccole società, economicamente fragili e incapaci di sviluppo.

Dal 1861 sulla via additata da Cavour, purtroppo morto quello stes-

so anno, la costruzione di ferrovie divenne una priorità, affrontata con entusiasmo dal giovane Stato, grazie anche al determinante apporto di capitali stranieri. Si ebbero subito risultati quantitativamente di rilievo, anche se spesso qualitativamente inadeguati, sia per la fretta di realizzare le opere, sia per le tendenze eccessivamente speculative di molte società concessionarie. Al 31 dicembre 1875 lo sviluppo delle ferrovie aveva però già raggiunto 9077 km, su cui operavano, o erano in corso di consegna, 1313 locomotive, 4269 carrozze viaggiatori e 22.404 carri merci.

I collegamenti fondamentali nord-sud e fra i grandi centri erano ormai tutti operativi o in via di ultimazione, per cui si cominciò a pensare di portare il treno, indiscusso simbolo di progresso ed effettivo strumento di sviluppo, su percorsi di minore importanza, per consentire anche a piccole città e a villaggi lontani dalle grandi direttrici di poter fruire del nuovo mezzo. La legge 5002 del 29 luglio 1879, nota come "legge Bac-

GIAN GUIDO TURCHI

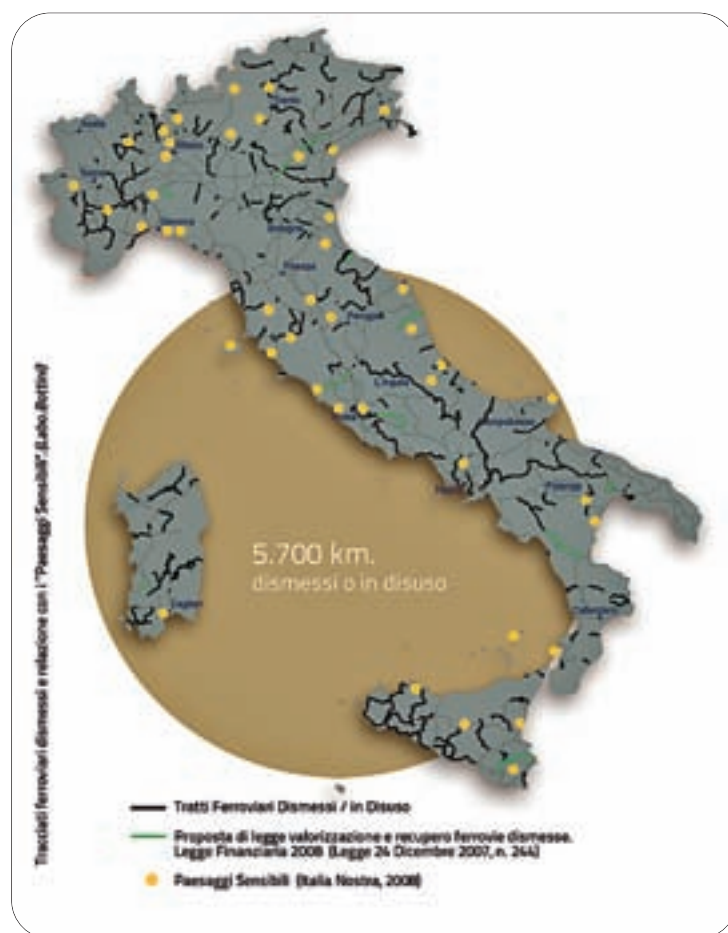
Storico dei trasporti su rotaia

TRENO NATURA

Partito da Siena, ormai in vista di Asciano (Foto Collezione Gian Guido Turchi). Per saperne di più sul Treno Natura di Siena vai all'articolo del Prof. Stefano Maggi a pag. 27.

FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

FERROVIE DISMESSE
Nella cartina sono segnalati i tracciati ferroviari attualmente in disuso. Sono stati messi in relazione ai Paesaggi Sensibili di Italia Nostra (2008). Elaborazione Laboratorio Bottini da "La ferrovia sognata. La linea ferroviaria Santarcangelo-Urbino-Fabriano" (a cura di Massimo Bottini)



Se la riscossa del treno si è concretizzata con l'alta velocità, questa ha però accentuato ancora una volta il divario con le linee minori, che ormai assommano a circa 6000 km di binari perduti

carini" dal nome del ministro dei Lavori Pubblici che l'aveva propugnata, Alfredo Baccarini, stabilì quali e quante linee occorressero per completare la rete ferroviaria principale. Tale legge prevedeva la costruzione di ulteriori 3694 km di linee, suddivise in quattro categorie d'importanza decrescente, per una spesa prevista in 831 milioni di lire, di cui un quinto veniva messo a carico di province e comuni in misura variabile a seconda della categoria in cui la nuova linea era inserita: solo le linee comprese nella prima categoria dovevano essere costruite a totali spese dello Stato.

Le Ferrovie dello Stato, subentrate infine alle grandi società private nel 1905/1906, ereditarono una rete di 11.231 km, di cui 178 elettrificati: un dato quest'ultimo de-

stinato a rapida crescita. In un Paese come l'Italia, privo di carbone ma ricco di risorse idroelettriche, le opportunità create dalla nuova energia applicabile ai treni portarono in breve le nostre ferrovie ad una posizione di avanguardia nel settore. Al di là dei risparmi conseguibili nelle importazioni di carbone per le locomotive a vapore, la trazione elettrica prometteva maggiore potenza e velocità nonché l'eliminazione del fumo dalle tante gallerie presenti nella rete, con rischi concreti di asfissia in quelle più lunghe, trafficate e acclivi. Nel primo esercizio FS del 1905/1906 il parco trazione era costituito da 2767 locomotive a vapore, 7 locomotori elettrici e 51 elettromotrici. I mezzi elettrici, alla vigilia delle devastazioni della seconda guerra

mondiale, dopo un costante aumento negli anni erano giunti, nell'esercizio 1940/1941 alla consistenza di 1432 locomotori e 212 fra elettromotrici ed elettrotreni; a questi ultimi si dovevano prestazioni da primato ampiamente riprese dalla stampa estera. In particolare, in una corsa di prova da Firenze a Milano avvenuta il 20 luglio 1939, l'elettrotreno ETR.212 aveva stabilito il record mondiale di velocità commerciale con 164 km/h e il record italiano di velocità massima con 203 km/h, comprendo il percorso in un'ora e 55 minuti. Le linee elettrificate avevano allora uno sviluppo di 5218 km sui 16.455 che costituivano la rete FS: nessun'altra nazione al mondo poteva vantare un'elettificazione tanto estesa.

Naturalmente i notevoli investimenti iniziali, richiesti dagli impianti di trazione elettrica e dai nuovi rotabili, avevano indirizzato le realizzazioni prevalentemente su quelle linee principali dove il notevole traffico li giustificava, esaltando così il differenziale esistente con le linee di minore importanza, sulle quali il servizio rimaneva invariato o parzialmente migliorato con l'introduzione, a partire dagli anni Trenta, delle automotrici termiche, le popolari "littorine" con motore alimentato a benzina, gasolio o metano.

Nel secondo dopoguerra fenomeni complessi di urbanesimo, di creazione di nuovi poli industriali e di dismissione di tradizionali attività, ma soprattutto lo sviluppo incontrollato della motorizzazione privata, favorito da politiche di assoluto privilegio degli investimenti in campo stradale e autostradale a detrimento di quelli sulle strade ferrate, portarono ad aumentare gli squilibri sulla rete ferroviaria: le amministrazioni utilizzarono i pochi stanziamenti disponibili per potenziare le linee fondamentali o complementari, trascurando quelle linee secondarie già in sofferenza per la concorrenza dei mezzi su gomma. Il risultato finale non poteva essere che la graduale chiusura di quelle ferrovie ormai non più competitive per



velocità e comodità dei servizi offerti; cosa ancora più grave, si consolidò nelle popolazioni l'idea che il trasporto su rotaia fosse il reliquato di un mondo ormai scomparso. Ci sono volute crisi petrolifere, inquinamento, traffico stradale ingestibile per far capire che la ferrovia, caratterizzata da grande capacità di trasporto, moderate necessità energetiche, basso livello d'inquinamento e limitata occupazione dei suoli, nonché da grandi possibilità di automazione e di sviluppo tecnologico, non era un mezzo consegnato al passato, ma destinato al futuro. Nel nostro mondo sempre più inquinato è stato calcolato, nel 2013, che a un passeggero che si sposti da Napoli a Milano in treno si debba attribuire in media l'emissione di 25 kg di ani-

drate carbonica, contro gli 86 kg attribuibili per lo stesso spostamento in automobile e i 105 per l'utilizzo dell'aereo.

Ma se la riscossa del treno si è infine concretizzata con le ferrovie ad alta velocità, queste hanno ancora una volta accentuato il divario con le linee minori, che continuano ad essere chiuse e che ormai assommano a 6000 km di binari perduti. Se da una parte sarebbe utopistico pensare di poter mantenere tutte le linee secondarie a suo tempo costruite, dall'altra colpisce l'incredibile provincialismo italiano, incapace di guardare appena al di là dei confini nazionali e di vedere come molte linee secondarie estere siano state rilanciate sfruttando le attrattive turistiche offerte dai luoghi attraversati, dalle tranquille cit-

tadine servite e opportunamente valorizzate come meta di escursioni. Sono linee in cui la scarsa velocità del treno non è una penalizzazione, ma una caratteristica che restituisce al viaggio la sua vera dimensione, dove la meta da raggiungere non è più importante dei luoghi attraversati e goduti nel loro scorrere al di là del finestrino. Ci sono ferrovie, specie in Svizzera, nate appositamente per scopi turistici e il loro percorso finisce talvolta in cima ad una montagna dove, al di là di un albergo/ristorante, si trovano solo panorami da ammirare e sentieri da percorrere a piedi. Piange il cuore a ripensare a ferrovie italiane scomparse, non meno belle di quelle estere più celebrate, come Chiusa – Ortisei – Plan di Valgardena, Ora – Cavale-

RIMINI-SAN MARINO
Convoglio in viaggio verso il Monte Titano, prima della cessazione del servizio a causa dei bombardamenti del 1944 (Foto Collezione Gian Guido Turchi)

FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

FERROVIE
DA NON DIMENTICARE
La "Bayard": replica del
1939 della locomotiva
utilizzata sulla prima
ferrovia italiana, Napoli
– Portici, nel 1839. In
basso, treno storico,
messo in marcia a scopo
fotografico da
appassionati svizzeri,
sulla linea interna della
Sila, fra Camigliatello
Silano e San Giovanni in
Fiore (Foto Collezione
Gian Guido Turchi)



se – Predazzo, Stresa – Mottarone, Calalzo – Cortina – Dobbiaco, Rimini – San Marino, Spoleto – Norcia, solo per citare le prime che mi vengono in mente, mentre altre vivacchiano stentatamente, sempre in predicato di chiusura.

Ma forse qualcosa si sta finalmente muovendo, complice anche la mobilitazione derivante dall'annuale Giornata delle Ferrovie Dimenticate*, giunta nel 2014 alla settima edizione e che può vantare una larga partecipazione, dalle Alpi alla Sicilia, che era imprevedibile quando la manifestazione fu lanciata. Sicuramente ci sono anche da noi realtà, sporadiche ma da tener ben presenti, che si muovono nella direzione giusta e che hanno, ad esempio, portato alla riapertura della ferrovia Palazzo-

lo sull'Oglio – Paratico, il Treno Blu, per trasportare turisti al lago d'Iseo, o hanno permesso di tenere aperta la linea Monte Antico – Asciano che consente, con il Treno Natura, la scoperta delle "crete senesi" e di paesaggi incontaminati difficilmente fruibili se non dal treno, a sua volta spesso composto da vecchie carrozze e trainato da suggestive locomotive a vapore.

Anche la Repubblica di San Marino sta lavorando alla riapertura, dalla capitale a Borgo Maggiore, del tratto più panoramico della linea che un tempo saliva dalla spiaggia di Rimini alla sommità del Monte Titano e già una parte del binario è stata riattivata e percorsa da un'elettromotrice del 1931, amorevolmente ricostruita

dopo decenni di abbandono nel buio di una galleria.

Va anche detto che là dove il tracciato delle vecchie ferrovie è stato salvaguardato, l'invasione del traffico stradale ha talvolta rivalutato il collegamento soppresso e favorito il suo ripristino, come a Bergamo, dove un tratto della cessata ferrovia di Valle Seriana è stato ripristinato e come moderna tranvia giunge ad Albino, velocizzando notevolmente gli spostamenti su tale relazione. Per non parlare poi della ferrovia Merano – Malles Venosta, la cui riapertura, dopo una calibrata modernizzazione, ha generato un traffico di entità imprevedibile, che ha costretto a ulteriori acquisti di materiale rotabile, per aumentare le corse e rinforzare la composizione dei treni.

Ci sono quindi i margini anche in Italia per rivalutare un patrimonio ingegneristico e storico di prim'ordine, linee secondarie che, viste con occhio consapevole, riposizionate correttamente in un contesto ben diverso da quello delle origini, possono aprirci nuovi e insospettiti orizzonti.

* Maggiori informazioni sulla Giornata delle Ferrovie Dimenticate nell'articolo a pag. 9

I treni delle meraviglie

La Confederazione per la Mobilità Dolce (Co.Mo.Do.), della quale Italia Nostra fa parte, nasce nel 2006 per promuovere una rete nazionale di mobilità dolce e sostenibile, un turismo ecompatibile e la tutela delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, strade arginali, percorsi storici, ecc.).

Il 2 marzo Co.Mo.Do. ha celebrato la sua settimana "Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate" con appuntamenti e iniziative in tutta Italia*. Una "festa" che ha visto quasi un centinaio di eventi in tutta Italia (nel 2013 i partecipanti erano stati circa 30 mila, ndr.), per sensibilizzare l'opinione pubblica e le amministrazioni locali sulla salvaguardia del patrimonio ferroviario minore, per promuovere la riconversione in percorsi ciclopedonali dei chilometri ferroviari smantellati, per rimettere in funzione collegamenti esistenti ma abbandonati, per valorizzare le tratte minori situate in aree marginali, eppure indispensabili alla mobilità locale.

Nel nostro Paese la lunghezza delle ferrovie dismesse ammonta ad oltre 6000 km, se a queste si aggiungono 2500 km di strade lungo gli argini dei fiumi e dei canali, 1500 km di tronchi stradali dismessi e diverse migliaia di chilometri di sentieri, mulattiere, trat-

turi di interesse storico e culturale, otteniamo oltre 10.000 km di una potenziale "Rete nazionale" (di mobilità dolce), sicura e protetta dai veicoli a motore, adatta a tutti, bambini, anziani, famiglie, diversamente abili, per passeggiate a piedi, in bicicletta, a cavallo, con i pattini... L'obiettivo di Co.Mo.Do. è di realizzarla negli anni a venire sui modelli di quello che stanno facendo in Spagna, nel Regno Unito, in Belgio, in Francia.

Nel dettaglio, la Spagna con il progetto "Vías Verdes", sostenuto dalla compagnia ferroviaria nazio-

Un saluto dalla Fondazione FS Italiane

Si è tenuto oggi (28 febbraio 2014, ndr.), nell'affascinante cornice del centro congressi di Piazza Duomo a Siena, il convegno dedicato alla settimana giornata nazionale delle ferrovie dimenticate, promosso da Co.Mo.Do. ed altre associazioni.

Tale momento di incontro e analisi pone le basi per una collaborazione costruttiva tra Co.Mo.Do. e la Fondazione FS Italiane. In quanto direttore della Fondazione nel mio intervento ho voluto sottolineare come su taluni collegamenti a scarso traffico si possa veramente pensare a servizi turistici con treni d'epoca, sempre però nell'ottica della sostenibilità economica garantita dal supporto degli enti locali o nazionali. Tali percorsi consisterebbero nella

riscoperta della "provincia" italiana all'insegna di ritmi, sapori, costumi tutti da riscoprire. Ho pure sottolineato l'impegno, non recente, del gruppo FS Italiane sul tema delle *greenways*, percorsi verdi ed ecologici su linee ferroviarie definitivamente dismesse.

Ho quindi posto l'attenzione sull'elemento di vera novità costituito dall'avvio operativo, nel luglio u.s., della Fondazione FS: proprietario di circa 200 mezzi storici conservati funzionanti, il nuovo Ente è il punto di riferimento per il noleggio dei rotabili che possono rivitalizzare, con corse a calendario, le ferrovie a più forte richiamo turistico, tramutando i cosiddetti binari dimenticati in binari per la riscoperta delle meraviglie.

MASSIMO BOTTINI

Consigliere Nazionale di Italia Nostra, Presidente di Co.Mo.Do.

LUIGI CANTAMESSA

*Direttore della Fondazione FS Italiane
www.fondazionefs.it*



POLLA-PETINA

Le tracce rimaste di un suggestivo percorso nel Vallo di Diano. Foto tratta dal libro "Ferrovie delle Meraviglie" a cura di Massimo Bottini e Albano Marcarini (Co.Mo.Do. 2013)



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

La rete di associazioni ambientaliste con cui Co.Mo.Do. opera ha come scopo il raggiungimento della parità di status per cui le tratte dismesse vengano riconosciute come vie di comunicazione "attive"



nale, ha portato al recupero di 1200 km di ferrovie abbandonate in pochi anni. Le Vías Verdes sono tra le mete turistiche più gettonate del Paese e hanno ottenuto un riconoscimento dalle Nazioni Unite per la loro prerogativa di migliorare la qualità della vita.

In Francia si aprono le "Voies Vertes" lungo le sponde dei fiumi e dei canali. La ciclabile della Loira, attraverso la regione dei castelli, attira ogni anno migliaia di turisti che abbandonano l'auto per la bicicletta. La Voie Verte della Borgogna, fra i vigneti e l'abbazia di Cluny, viene usata ogni domenica da centinaia di parigini che grazie alla possibilità di trasportare la bicicletta sul TGV (Treno a Grande Velocità) possono raggiungere la regione, distante 250 km da Parigi, in solo un'ora. Lungo la Costa Azzurra si sta portando a termine una pista ciclo-pedonale che consentirà ai bagnanti di raggiungere le spiagge senza usare l'auto; buona parte del percorso si sviluppa lungo la vecchia ferrovia del litorale.

Nel Regno Unito si sta realizzando per opera di Sustrans (Sustainable Transport) la Rete Ciclabile Nazionale (National Cycle Network) utilizzando ferrovie abbandonate, strade arginali, percorsi secondari. Migliaia di volontari collaborano e mantengono in ordine i percorsi. Il loro slogan è: "Per ogni sterlina investita nella costruzione di piste ciclo-pedonali, il ritorno, in termini di benefici, è di almeno 20 sterline!". In questo modo è stato possibile promuovere il programma Safe Routes to Schools (A scuola su strade protette).

nanziamenti per lo sviluppo e la manutenzione. Qualche mese fa Co.Mo.Do. grazie alla pubblicazione del volume "Ferrovie delle Meraviglie" ha ricevuto una menzione speciale da parte del Ministero dei Beni Culturali per il Premio del Consiglio d'Europa per il Paesaggio. E il nostro impegno per i prossimi anni è che il patrimonio delle tratte ferroviarie inutilizzate venga messo a frutto sia attraverso un intervento nazionale, con la proposta di legge n°1640 già assegnata alla Commissione Ambiente, sia attraverso le pratiche locali. I "binari in attesa" sono una ricchezza per il territorio. La funzione di via di collegamento (e quindi di comunicazione), ove possibile ripristinata, potrà attivare una rete di rapporti in grado di incidere su quell'area anche economicamente. La maggior parte delle tratte dismesse italiane si trova in territori paesaggisticamente e artisticamente di grande valore ma, ahimè, in pericolo di "desertificazione" comunitaria, con un'economia artigianale e agricola di pregio depositaria di antichi saperi, unico deterrente contro la scomparsa di quel paesaggio. Oggi internet permette a questi piccoli imprenditori di far conoscere e di vendere le proprie eccellenze al mondo globalizzato, la possibilità di visitare i luoghi di produzione attraverso il ripristino di alcune tratte porterebbe in quei territori un tipo di turismo maturo, rispettoso del luogo, interessato e colto, in tal modo si comporrebbe un sistema di attività di contorno capaci di creare altra economia. A Co.Mo.Do. siamo fortemente convinti che la salvaguardia, la tutela e la valorizzazione del territorio passi necessariamente anche attraverso l'azione dell'impresa etica.

I TRENI DELLE MERAVIGLIE

Collaudo della Loco Reggiane (del 1931)

dopo revisione e l'attraversamento di Seui lungo la Linea Mandas - Arbatax (Sardegna). Si ringrazia

Mario Dessi, autore della foto scelta per il manifesto ufficiale della Settima Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate 2014.

A sinistra, l'immagine di un'antica motrice della tratta Polla-Petina (dal libro "Ferrovie delle Meraviglie")



Le tratte minori e la geografia dell'Italia

Per tutto l'Ottocento e nel primo Novecento la locomotiva era vissuta come il principale simbolo del progresso, doveva quindi arrivare a collegare ogni città e ogni paese. In una società ancora del tutto priva di automobili, il treno era l'unico mezzo di trasporto meccanico ed era visto come portatore di sviluppo e come legame indispensabile con la civiltà del proprio tempo. Laddove non arrivavano rotaie, le persone e le merci erano costrette a spostarsi con lentezza a bordo dei carri trainati da animali, del tutto anacronistici in un mondo in cui il "nuovo" era rappresentato dal ferro e dal vapore. Nell'Italia del secondo Ottocento, completati i collegamenti principali, si cominciò a pensare a una rete che collegasse i centri minori e che servisse le colline e le montagne dell'interno, talvolta con scopi strategici, essendo le linee interne protette dagli attacchi della marina: la questione militare era molto sentita dato che l'Italia tra il 1861 e il 1870 aveva realizzato l'unificazione nazionale e usciva da una serie di guerre.

Nel febbraio 1866 il ministro dei Lavori Pubblici Stefano Jacini presentò alla Camera dei deputati un disegno di legge per le ferrovie secondarie, seguendo l'esempio francese dove una legge analoga era stata approvata l'anno prima a luglio. Visto quanto si era fatto in Francia, e visto che ormai le linee principali erano in costruzione, la questione delle ferrovie secondarie stava avviando un acceso dibattito, riguardante pure il coinvolgimento di province e comuni, che cercavano di inserirsi da protagonisti nella vita nazionale. Fin da questo periodo, quindi, i piccoli centri cominciarono a richiedere a gran voce il loro collegamento ferroviario per tenere il passo del progresso, come no-



tava il giornalista e deputato friulano Pacifico Valussi, attento osservatore della società italiana:

«son quasi continui i lagni che si muovono dalle città secondarie un giorno fiorenti sui danni ch'esse risentono dalle strade ferrate, le quali non fanno che rasentarle, e passando loro dappresso si portano seco una parte della vita locale di cui godevano, per accentrarla tutta alle maggiori città, dove le strade ferrate s'annodano»*.

Nel 1873 iniziò in Italia la costruzione di ferrovie secondarie con alcune linee nel Veneto, per le quali si formarono dei consorzi di comuni e province al fine di concorrere nelle spese.

Alla fine degli anni '70, dopo molte discussioni, venne poi preparato un piano generale, che oltre alle ferrovie secondarie comprendeva anche quelle principali necessarie a completare la rete nazionale, sviluppando le linee di interesse regionale e locale per complessivi 6.000 km, con l'enorme spesa di 1.260 milioni di lire, da

imputare sul bilancio del ministero dei Lavori Pubblici per il periodo dal 1880 al 1900.

Il piano fu approvato con una legge del luglio 1879, in base alla quale le infrastrutture da realizzare furono divise in quattro categorie**. Le prime tre prevedevano alcune ferrovie complementari espressamente indicate, mentre la quarta categoria autorizzava a costruire 1.530 km di ferrovie, denominate "ferrovie secondarie", non individuate a priori nella legge, purché le province e i comuni ne provassero l'utilità e si impegnassero a contribuire alle spese dimostrando di possedere i mezzi (erano tenuti a pagare i 4/10 del costo).

Il primo ministro Agostino Depretis, nella preparazione del progetto, aveva escogitato lo stratagemma dei chilometri "liberi" in modo da dare speranze, ma senza precisi impegni, ai vari deputati locali, interessati a far includere le loro linee nella legge; altrimenti il provvedimento non sarebbe mai passato per i veti incrociati dei campanilismi: la ferrovia era così importante per le comunità locali da monopolizzare il dibattito politico. E per accontentare il più possibile le tante piccole città, si finì anche per eccedere nelle costruzioni ferroviarie con un alto esborso di denaro pubblico. Furono realizzate ferrovie a scartamento ridotto e ferrovie a cremagliera, nonché tramvie extraurbane, le quali permettevano di risparmiare posando i binari sulle strade ordinarie. Negli anni a cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento il treno raggiunse le montagne e altre zone assai suggestive, togliendole spesso da un millenario isolamento economico-sociale. La ferrovia nasceva a servizio del territorio attraversato, portava viaggiatori e soprattutto prodotti da un paese all'altro, co-

STEFANO MAGGI

*Università di Siena,
Dipartimento di Scienze politiche
e internazionali*

SPOLETO-NORCIA

La regione Umbria ha finanziato gran parte degli interventi oggi condotti da Umbria Mobilità che stanno mettendo in sicurezza il percorso riconvertito a greenway con forti accenti turistico culturali e ambientali (dal libro "Ferrovie delle Meraviglie")



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

me evidenziano gli scali merci talvolta ancora presenti nelle stazioni, ma quasi mai funzionanti, legando l'economia locale alla civiltà moderna.

Il ruolo geografico delle ferrovie minori fu di eccezionale rilevanza: in primo luogo perché fecero conoscere il territorio. Quando a fine Ottocento fu iniziata la lotta contro la malaria, gran parte dei dati sulla morbilità derivavano dai ferrovieri che prestavano servizio in zone malariche, e i rimedi, dalle zanzariere al chinino, furono avviati con la loro collaborazione. Inoltre la ferrovia dimezzò, talvolta ridusse a un terzo, i tempi di percorrenza nelle varie tratte, decuplicando anche molto la capacità di trasporto di persone e merci. Era il 15 settembre 1912 quando il treno a cremagliera raggiunse per la prima volta Volterra da Saline in 40 minuti, 1/3 del tempo impiegato dalle diligenze. La discesa era anche

più veloce: si copriva in 30 minuti. La vicenda di Volterra, simile a quella di tante altre città situate in collina o in montagna, rende evidente il significato della ferrovia. La stazione diventava una porta aperta verso il mondo, tramite la quale uscivano ed entravano prodotti finiti e materie prime, cambiando lo scenario di quasi autosussistenza che da sempre caratterizzava i centri isolati.

Oggi, invece, nell'Italia periferica il treno sembra spesso un oggetto che disturba la cittadinanza, come nel caso che vi siano passaggi a livello in paese; o nella migliore delle ipotesi sembra un mezzo superato che porta studenti e pendolari costretti a usarlo. Occorre quindi riportarlo fra la gente, recuperandone la memoria e aggiornandone le funzioni: nell'epoca della dilagante motorizzazione di massa, non è più il territorio che cerca il treno, occorre ragionare al contrario e far sì che la

ferrovia diventi un riferimento per il territorio stesso, con servizi celeri e comodi, con orari e tariffe integrate fra treni e autobus.

Per quanto riguarda la memoria non solo della ferrovia, ma più in generale del territorio, niente è meglio di uno sbuffante treno d'epoca. Ma il vapore o la littorina, che circolano su alcune linee secondarie, non si limitano ai ricordi nostalgici. Loro scopi sono anche l'educazione ambientale delle giovani generazioni, la scoperta dell'"archeologia industriale"; la valorizzazione di beni e prodotti del territorio, quindi beni culturali, naturalistici, ambientali, artigianali, enogastronomici. Non ultima, è importante l'educazione alla mobilità collettiva: i viaggi delle scolaresche hanno spesso la funzione di avvicinare al treno bambini che non ci sono mai saliti, per l'abituale uso eccessivo dell'automobile da parte delle famiglie.

GREENWAY

Tratta Spoleto-Norcia, interessante e lungimirante esempio di recupero del patrimonio delle ferrovie dismesse (dal libro "Ferrovie delle Meraviglie")



Strade ferrate e sostenibilità ambientale

Anche le ferrovie turistiche aiutano a contrastare emissioni di gas serra, inquinamento e dissesto del territorio

In Italia il trasporto resta un punto critico per le politiche ambientali, perché lo squilibrio a favore del trasporto su strada a scapito di ferrovie, metropolitane, autobus e vie d'acqua resta molto elevato e solo la crisi sembra indurre qualche significativa modifica. Ma c'è bisogno di politiche attive per la mobilità sostenibile da parte delle istituzioni e del Governo per andare nella giusta direzione, che ad oggi non ci sono. Secondo i dati della Fondazione Sviluppo Sostenibile, le emissioni di CO₂ nei trasporti non hanno rispettato il protocollo di Kyoto: erano 103 Mt/anno nel 1990, sono cresciute fino a 133 Mt nel 2004 e sono rimaste stabili fino al 2007 e poi a causa della crisi hanno cominciato a ridursi e nel 2010 si sono atte-

la qualità dell'aria e di suoi effetti sulla salute, il rumore, la congestione e la perdita di tempo per spostarsi in città.

Ma qualcosa sta cambiando. Nel 2013 Isfort ha presentato il 10° rapporto sulla mobilità in Italia, con tutte le tendenze 2002-2012: il trasporto pubblico a livello nazionale arriva nel 2012 al 15% con un leggero incremento rispetto al passato, ma soprattutto grazie alla crisi dell'automobile che perde dal 2007 al 2012 oltre 8 milioni di spostamenti nel giorno medio, ma che mantiene ancora una quota percentuale dell'80% di utilizzo. L'indagine spiega anche che la propensione all'uso del trasporto pubblico ai tempi della crisi è cresciuta notevolmente con ben il 72% dei

ANNA DONATI

Presidente onoraria Co.Mo.Do.

L'indagine Isfort del 2013 spiega che ai tempi della crisi la propensione all'uso del trasporto pubblico, sia su ferro che su gomma, negli spostamenti locali è cresciuta notevolmente con ben il 72% dei cittadini disposti a scendere dalla propria auto per usare autobus e treni

state su 120 Mt/anno. In pratica dal 1990 al 2011 le emissioni complessive di gas serra si sono ridotte in Italia dell'8% ma nello stesso periodo quelle nei trasporti sono aumentate di circa il 15%, e sono diventate il primo settore nazionale per emissioni di CO₂ pari al 32% del totale. Il trasporto pubblico e privato su strada è responsabile dell'89% delle emissioni e di questo circa l'80% è il trasporto merci e passeggeri privato. Il trasporto su ferro è responsabile di circa il 4% di emissioni di CO₂. Ma è bene verificare anche i dati procapite di emissione per ogni passeggero per capire meglio come la ferrovia faccia risparmiare emissioni ed inquinamento. Infatti secondo l'Agenzia Europea per l'Ambiente per spostare un passeggero per un km su strada si producono in media 113 g/CO₂, mentre per spostare lo stesso passeggero/km su ferrovia si producono 44,9 g/CO₂, quindi meno della metà. E si tenga conto che il dato su strada include il trasporto su autobus che trasportando molte persone sullo stesso mezzo abbassa decisamente la media, va dunque considerato che in media il parco automobilistico produce circa 150/160 g/CO₂ per ogni km percorso e quindi più di tre volte quello di chi usa il treno. Anche leggendo i dati Ispra sulle emissioni in atmosfera emergono dati analoghi per gli inquinanti che derivano dal 50 al 70% nelle città proprio da traffico motorizzato privato, che pesano in misura negativa sul-

cittadini disposti a scendere dalla propria auto per usare autobus e treni. Ma in realtà invece di assecondare questa richiesta sono stati tagliati dal 2010 ad oggi il 15% dei servizi di trasporto pubblico sia su gomma che su ferro negli spostamenti locali.

Allo stesso modo incombono nel nostro Paese il taglio definitivo di circa 1000 km di rete ferroviaria locale, che in questo momento è soggetta a sospensioni, frane, mancati interventi di adeguamento e manutenzione, tagli del servizio, e che invece potrebbero costituire un patrimonio per il lancio di ferrovie turistiche a gestione economica. E che darebbero anche un contributo significativo a proteggere il territorio a rischio, come un pezzo della manutenzione che in maniera diffusa dovremmo fare sul nostro territorio che a causa del dissesto idrogeologico sta franando ad ogni latitudine del Paese.

Il fatto che per tre anni consecutivi in Italia ed in tutta Europa si siano vendute più biciclette che automobili conferma la voglia di cambiamento reale. Quindi questa crisi potrebbe e dovrebbe anche diventare una grande opportunità di sviluppo del trasporto ferroviario, incluso quello ad uso turistico sulle ferrovie locali che attraversano splendidi paesaggi, da integrare con bicicletta e percorsi a piedi, le *greenways*: percorsi a mobilità dolce che ormai trovano molto ascolto, interesse ed utilizzo da parte di cittadini.



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

Viaggio come narrazione e ruolo del post-turista



LA "GOTTARDO DELL'UMBRIA"
Piccolo gioiello di ingegneria, la ex-ferrovia Spoleto-Norcia superava gli Appennini con vertiginosi tratti elicoidali e arditi ponti e gallerie (dal libro "Ferrovie delle Meraviglie")

LUCIANO PILOTTI

DEMM - Università di Milano

Quale la natura del viaggio al tempo del post-turismo e del post-marketing 3.0? Questa la domanda dalla quale partire per comprendere a fondo cosa (e come) l'Italia possa offrire al mondo globalizzato iniziando dalle sue ricchezze che assommano, secondo alcune stime, a oltre il 60% delle risorse artistiche, culturali e paesaggistiche mondiali, ed evitando che rimangano nelle cantine, si sgretolino sotto le intemperie o siano devastate da edificazione e forsennato consumo di suolo.

Potremmo affidarci ad una specie di racconto di viaggio che non sia solo un "mostrare" (come in una vetrina o in un video di YouTube), ma abbia la capacità di stimolare interazione e apprendimento al fine di costruire un contesto. È infatti nella commessione tra un contesto di relazione e interazione, il fruitore e l'ecosistema, che si genera una nuova conoscenza contestuale; una conoscenza che per questo è non trasferibile né facilmente replicabile. Da questa conoscenza generativa, emergente dal contesto di relazione, si sprigiona l'esperienza che conduce al ricordo, al ritorno e anche al riacquisto, quale mix dinamico tra gusto e bellezza, tra paesaggio, tradizioni e storia, dal quale possono riemergere emozioni e nuova attribuzione di significati. La catena tra una chiesa gotica affrescata, il paesaggio nella quale è inserita, le vigne circostanti e il loro vino biologico con l'olio de-

gli ulivi che ne fanno da corona, e il gusto dei piatti del ristorante con prodotti a km 0 in fondo alla valle raggiungibili magari attraverso una ferrovia storica o una ciclabile, compongono gli infiniti "buchè" che l'Italia può offrire da Bolzano a Pantelleria, da Ventimiglia a Cormons. Una catena che deve essere caratterizzata da continuità, da assenza di rotture e da coerenza dell'offerta, nell'erogazione di un servizio che inizia dalla prenotazione su un sito internet al quale invierò un "post" come commento due o tre giorni dopo, o anche dopo una settimana, dalla salita sul treno storico, fino alla sua discesa lungo una ciclabile. Un mix di servizi integrati "senza rotture e senza cuciture" (*seamless*) che proprio per questo generano fiducia e reputazione, trasferite anche attraverso il megafono del passaparola. Il post-turista dunque "acquista" un contesto che contribuisce a produrre e co-produrre e dal quale proviene la personalizzazione della risposta al bisogno di viaggio non tanto come destinazione ma come viaggio in sé quale parte di un racconto, appunto di una narrazione. Quest'ultima come tutte le storie, per essere sostenibile e affidabile e replicabile, deve essere caratterizzata appunto da continuità o assenza di rotture, ossia proprio senza cuciture. Il post-turista che scende dal treno deve trovare immediatamente la commessione con altri mezzi, taxi, bicicletta, autobus o *car-sharing*, ed



essere supportato da informazioni accessibili per sapere dove ristorarsi e riposarsi o dove fare shopping o assistere ad un quartetto di Mozart nella facile accessibilità e in condizioni di multimodalità. Tutta questa infrastrutturazione – materiale e immateriale e di senso – è parte essenziale dell'esperienza che crea riconoscimento di valore. Una costruzione di senso del-

declina nella capacità di ascolto, attenzione, disponibilità, accoglienza e nella diffusa richiesta di vita lenta, di recuperare tempi e ritmi diversi rispetto a quelli che hanno caratterizzato i precedenti decenni (velocità, rapidità, *just in time*, etc.) anche – e soprattutto – nel “(post)consumo di bellezza” con lo stile di vita italiano. Nel turismo ciò si è tradotto nel pro-

Tra narrazione, esperienza e contesti territoriali: dal consumismo all'eco-consumerismo etico-responsabile e sostenibile

la narrazione alimentata da passioni, emozioni e valori soprattutto se condivisi e connettivi di storia, memoria e paesaggio, tradizioni, cultura materiale, gusti e profumi e, inoltre, “sguardi”. La narrazione si struttura di simboli e significati che co-agiscono nella co-generazione di nuove conoscenze contestuali o tacite (non trasferibili) che si devono potere accoppiare con quelle codificate e trasferibili saldandosi in un tessuto ininterrotto di “buone pratiche” riconosciute e riconoscibili. È noto infatti che alla fine degli anni novanta e all'inizio del nuovo millennio si è andata affermando una nuova macro-tendenza sociale che si manifesta nell'esigenza di un rallentamento del tempo, nell'apprezzamento delle pause e del silenzio, nella volontà di riscoprire tanti piaceri e momenti che la fretta sincopata, il *fast food* e l'usa e getta, ma anche il sovraccarico informativo, hanno relegato ai margini della vita. Questa nuova filosofia si

gressivo sviluppo di una domanda attiva, responsabile e relazionale (non più monodiretta, inesperta e celebrativa), che vuole dare senso all'impiego del proprio tempo (*sense making*), realizzando esperienze creative-innovative, confrontandosi con culture e realtà diverse, recuperando manualità e ozio “creativo”, recuperando proprio un *racconto*; fonti non di nuova improduttività ma anzi recupero di *nuova produttività cognitiva* compatibile con la creatività individuale e collettiva. In tal senso la *lentezza*, consentendo una fruizione più approfondita di luoghi e relazioni, prima dei prodotti, viene recuperata come valore e rende obsolete alcune formule del turismo di consumo di massa, così come quelle basate su esperienze spettacolari o di puro *entertainment* (usa-e-getta) che relegano il turista in un anacronistico ruolo passivo che va invece coinvolto in un sempre nuovo racconto!

Una visione economica per il treno

Le ferrovie in Italia sono state, per buona parte dell'ultimo secolo e mezzo, un volano di sviluppo economico e civile del Paese. Senza le strade ferrate non ci sarebbe stata l'unificazione del mercato nazionale, la mobilità di uomini e merci, la trasmissione di idee, la contaminazione di culture. L'investimento in linee ferroviarie, nonostante che il grosso del sistema fosse già attivo a inizio degli anni Settanta dell'Ottocento, continua ininterrottamente fino al Fascismo e lo Stato dal 1905 assume direttamente la gestione della rete, individuando nella mobilità un bene comune da tutelare e garantire al pari di altri servizi fondamentali. La costruzione di reti si rarefa durante il Fascismo e, poi, a partire dagli anni Sessanta, quando lo sforzo si concentra sulla rete viaria, configurando una scelta a favore della motorizzazione di massa. Il trasporto pubblico viene sacrificato a quello privato con le distorsioni, ampiamente conosciute, del modello di sviluppo, prima tra tutte il trasporto di merci che avviene in maniera quasi esclusiva su gomma. È in questo periodo che si cominciano a chiudere linee locali e stazioni. Il trasporto ferroviario entra nella dimensione del *business*, del mercato: si incentiva ciò che consente di realizzare utili (l'alta velocità), si dismette quello che produce deficit, anche se garantisce il servizio. Nell'ultimo trentennio sono stati disattivati circa 6.000 chilometri di rete ferroviaria e un numero consistente di stazioni e di impianti. Si assiste, peraltro, all'assurdo che alcune linee non sono esercite, ma continuano ad essere mantenute. L'esempio più paradossale è la Porrettana, una linea storica dove ormai non circolano più treni, ma che non può essere definitivamente dismessa in quanto è un passante di valico alternativo che, qualora ci siano problemi sulla linea principale, consente la comunicazione tra nord e sud.

Ciò provoca criticità che non è inutile ricordare. La prima è che il trasporto a breve distanza si svolge prevalentemente su gomma o su treni locali inadeguati che disincentivano l'uso della ferrovia. La seconda è che sta progressivamente diminuendo il grado di sicurezza della rete ferroviaria. Il recente deragliamento sulla linea Genova – Ventimiglia o lo scontro avvenuto in Calabria sono esempi di come gli incidenti siano dovuti a cattiva manutenzione delle linee o all'inadeguatezza dei convogli. La terza è che il ciclo sempre

RENATO COVINO

Università di Perugia,
Past President Aipai



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

VALORIZZAZIONE DEL TERRITORIO

Nell'ultimo trentennio sono stati disattivati circa 6.000 Km di rete ferroviaria e un numero consistente di stazioni e impianti: un patrimonio che se recuperato può aprire nuove prospettive di sviluppo anche economico. Nelle immagini possiamo ammirare dei particolari delle tratte Capranica-Civitavecchia (in alto) e dell'Avellino-Rocchetta (dal libro "Ferrovie delle Meraviglie")



più accelerato di dismissioni determina la crescita della quota di sedimi ferroviari (stazioni, aree di pertinenza, ecc.) abbandonati al degrado, spesso in aree urbane, che solo la crisi economica ha impedito che divenissero luoghi appetibili per la speculazione immobiliare. Si tratta di un patrimonio che attende con urgenza un'opera di salvaguardia e di riuso, che riguarda direttamente la qualità dello sviluppo possibile nel prossimo futuro.

Le esperienze delle Giornate delle ferrovie dimenticate e della Confederazione per la mobilità dolce (Co.Mo.Do.) rappresentano un esempio eloquente di come intorno a tali temi si siano mobilitate associazioni e comunità. Non si tratta solo di rivendicare che il tessuto ferroviario esistente venga salvaguardato per garantire il trasporto locale, ma anche che la sua tutela e manutenzione rappresentino un contributo alla valorizzazione dei territori e contribuiscano a percorsi di sviluppo locale incentrati sul risparmio di suolo. Basti pensare al turismo ferroviario, ormai in crescita, con la conseguente scoperta di paesaggi e di centri minori, o all'ipotesi di mobilità dolce in cui diverse forme di trasporto lento (a piedi, in bicicletta, a cavallo, sul treno, ecc.) si integrano, divenendo strumento di una consapevolezza diversa del paesaggio, dove le stazioni disattivate vengono riusate come luoghi di sosta e di ristoro, veri e propri presidi territoriali. È un modello, peraltro, già sperimentato ad es. in Svizzera con successo sul piano turistico, e non solo. Si aprono così nuove prospettive e inediti terreni d'azione e di proposta per il tessuto associativo sia sul piano della valorizzazione dei beni culturali che su quello del mutamento del modello di sviluppo economico. Basta volerle cogliere.



Dialogo tra Ferrovie e Architettura

La stazione di Santa Maria Novella a Firenze

Lo sviluppo della Ferrovia ha notevolmente influenzato l'Architettura, spingendo all'individuazione di soluzioni tecnologiche e alla sperimentazione e all'uso di nuovi materiali, portando alla creazione di vere e proprie opere d'arte, le stazioni, che incarnavano le nuove "porte d'accesso" alle città. Un intenso legame quindi, quello tra architetti e ferrovie, che abbiamo pensato di presentarvi tramite tre grandi stazioni storiche: Santa Maria Novella a Firenze, la Stazione Centrale di Milano e quella di Roma Termini.



Nell'agosto del 1932 fu bandito il concorso per il nuovo Fabbricato Viaggiatori (FV) della stazione di Firenze, di cui risultò vincitore il Gruppo Toscano composto dagli architetti Nello Baroni, Pier Niccolò Berardi, Italo Gamberini, Sarre Guarnieri, Leonardo Lusanna e dal prof. arch. Giovanni Michelucci, tutti, escluso Berardi, allievi neolaureati del professore, capogruppo*. Nel settembre del '33 si cominciò la demolizione del vecchio fabbricato per far posto al nuovo. Il corpo del nuovo FV venne arretrato rispetto all'abside della chiesa, e via Nazionale, in seguito alle demolizioni di via Valfonda fu allargata nell'immissione sulla piazza per consentirne la vista diagonale che evidenzia la plasticità rigorosa e potente dei due fronti, esaltata quasi impercettibilmente dalla maggior quota del FV rispetto allo spazio circostante. «L'edificio costituisce il fondale della piazza e volumetricamente crea un giusto equilibrio di masse. Il suo movimento orizzontale valorizza il movimento verticale di S. Maria Novella. È stato evitato ogni asse di falsa simmetria essendo tutta la piazza asimmetrica. L'edificio è in pietraforte, la sua altezza è di 15 metri. La caratteristica del "muraglione" è tipicamente fiorentina». A questo essenziale rapporto di Michelucci vale la pena aggiungere le considerazioni degli altri progettisti, «bravi, geniali, talentuosi», riuniti per discutere l'articolo uscito su *L'illustrazione Italiana*, dopo l'inaugurazione avvenuta il 30 ottobre 1935. L'architetto Giovane (Gamberini) afferma che il corretto verso di lettura di questo FV è quello dall'ingresso monumentale (peristilio e salone della biglietteria), alla galleria di testa, alle pensiline (definite da R. Papini – il Critico – una grande sala iposti-

la). Con ciò sostenendo la sua appartenenza alla città e non un «prolungamento del paesaggio ferroviario» (Michelucci). Il secondo architetto giovane (Baroni, forse il più talentuoso) ricorda agli altri che la copertura della galleria di testa e la continuazione nella pensilina delle partenze, il salone delle biglietterie, sono di bellezza senza pari nel panorama dell'edilizia ferroviaria italiana e straniera. Il terzo (Lusanna) accenna che la struttura di c.a. (cemento armato, ndr.) è coerente, quella metallica ardita, l'apparato lapideo durevole. Il quarto (Berardi) che gli oggetti di design, gli arredi, le decorazioni sono congruenti con l'estetica dell'architettura. Molto si potrebbe ancora indugiare sulla bellezza dei particolari; dagli infissi in bronzo, ai beverelli sotto le pensiline, ai pezzi unici degli arredi in legni e metalli accuratamente scelti, alla partitura lapidea, quasi un'antologia delle pietre d'Italia. E sulla bellezza d'insieme; dalla "cascata di vetro" posta sulla sezione aurea del fronte principale, agli interni: l'atrio dove «vien voglia di non partire» come scriverà Papini, la galleria di testa come un *passage* urbano, condensatore di esperienze di viaggio. L'uscita ovest sulla scalinata dove si innesta il fronte "espressionista" dell'edificio postale, vero pezzo di bravura progettato in corso d'opera dai soli architetti giovani. Al Capogruppo toccherà invece la progettazione più conforme allo "stile nazionale" della Palazzina Reale sul lato di via Valfonda con Berardi, che si occuperà degli arredi.

Un'opera irripetibile questa stazione fiorentina, che alla logica del linguaggio architettonico moderno unisce la sorprendente qualità e misura dello spazio interno. Mentre all'esterno il movimento lineare delle

ROBERTO BUDINI GATTAI

Architetto

SANTA MARIA NOVELLA
Galleria di testa della bellissima stazione fiorentina, "che alla logica del linguaggio architettonico moderno unisce la sorprendente qualità e misura dello spazio interno"

FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

facciate e quello volumetrico dell'edificio delle Poste mette in tensione ogni settore della piazza e si risolve in dinamico equilibrio di tutte le sue parti. Non tanto nel famoso rivestimento in pietraforte, quanto nel movimento impresso alla configurazione dello spazio della piazza sta il vero legame con l'antica abside basilicale. Una configurazione che ha molte analogie

con lo spazio pubblico delle antiche città toscane.

La Stazione oggi. È difficile sperare che la torsione mercantile impressa alle Stazioni ferroviarie negli ultimi anni non rechi violenza e degrado ad un'opera pensata e realizzata con tanta cura. Basta ricordare la baracca collocata con noncuranza sotto la pensilina delle uscite, adibita a

sportello bancario; o la trasformazione delle splendide sale d'aspetto in sale VIP dei *clubs alta velocità*, chiuse al pubblico ordinario, scaraventate nelle correnti dell'atrio delle biglietterie a ricordare le cartoline di antiche migrazioni. Altre sorprese ci riservano la caffetteria e il ristorante la cui lunga chiusura non è certo di buon auspicio.



FIRENZE
Rappresentazione
tridimensionale di Santa
Maria Novella

Le stazioni di Milano Centrale e di Roma Termini

DANIELE VANNETIELLO

Architetto

Destino condiviso dalle stazioni ferroviarie di numerose città capitali è stato quello del loro arretramento per la realizzazione di vaste piazze o, come nel caso di **Milano** intorno all'attuale piazza della Repubblica, per far luogo all'incremento del tessuto urbano. La precedente stazione centrale milanese, di transito, prospettante sul bastione di Porta Venezia, viene smantellata a favore della nuova stazione, arretrata di circa 800 m, a traguardo visivo della via Vittor Pisani. Le sue vicende costruttive, iniziate nel 1906, si concludono con l'inaugurazione del luglio 1931. Il programma è definito dagli uffici tecnici delle ferrovie: un vasto portico per le carrozze doveva precedere un grande atrio biglietti a tutt'altezza, dotato di rampe di accesso alla galleria di testa posta alla quota dei binari (+ 7,40 m), che a sua volta avrebbe dato accesso ai marciapiedi dei convogli. La commissione giudicatrice del concorso (1912) è presieduta da Camillo Boito, presidente dell'Accademia di Belle Arti di Brera, al quale il sindaco Emanuele Greppi raccomanda una particolare cura nello svolgimento dei lavori «perché si tratta del primo edificio che si presenta a chi arriva nella nostra città». La stazione milanese è caratterizzata da un'evidente dualità: i treni vengono accolti in città da cinque grandi volte in ferro e cristalli – la volta centrale ha una luce di 72 m per 340 di lunghezza – che costituiscono una brillante applicazione delle competenze raggiunte nell'Ottocento in tema di architettura dei nuovi materiali: il viaggiatore abbandona il mondo delle macchine, della velocità e della contemporaneità e viene introdotto per gradi nel mondo della città, petroso e grave, sede della storia. In questo senso va letto il progetto di Ulisse Stacchini, vincitore del concorso del 1912, che accoglie il viaggiatore in ambienti, per lo più voltati, definiti da pietre, marmi, mosaici, affreschi, ma anche da stucchi, legni, ceramiche dipinte – le rappresentazioni panoramiche di Milano, Torino, Firenze, Roma, Venezia, Bologna –, da pavimenti in mosaico alla veneziana e da velari in vetri istoriati, con la significativa presenza di sculture e rappresentazioni allegoriche: l'industria, il commercio, il lavoro, la scienza, il progresso guidato dalla volontà e dall'intelligenza. Al vocabolario classicista sono affiancati, come notato da Rossana Bossaglia, riferimenti alla *Wagnerschule* viennese e all'antichità orientale, tutto ciò contribuendo a raggiungere «quel senso di severità e di grandiosità» che l'autore si era prefisso.

A **Roma**, la nuova stazione Termini è arretrata di circa duecento metri rispetto alla precedente che si trovava allineata con via Massimo D'Azeglio. La necessità di metter mano ad un nuovo progetto (1937-1938) è legata all'esposizione universale che si sarebbe dovuta tenere nel 1942, nei confronti della quale la stazione avrebbe costituito la grande porta di accesso. Il progetto viene affidato ad Angiolo Mazzoni, funzionario del ministero delle comunicazioni, che redige un consistente numero di varianti, mantenendo tuttavia costante lo schema che voleva l'unione diretta tra la piazza antistante alla stazione ed il piazzale di arrivo e di partenza dei treni attraverso il solo, vasto porticato frontale esteso tra le due ali costituite dai fabbricati laterali, ospitanti i locali per il pubblico e per l'amministrazione. Questi ultimi prendono la forma di acquedotti romani mediante la reiterazione del modulo costituito da una campata con un arco a tutto sesto in mattoni a faccia vista, rivestito di travertino in facciata, al quale sono sovrapposte due aperture anch'esse centinate. In tali quinte edilizie di impronta romana sono inseriti, nota Ezio Godoli, frammenti di paesaggio da periferia urbana di Sironi, come risulta esplicito nella centrale termica. Gli eventi bellici determinarono la sospensione dei lavori e l'indizione di un concorso pubblico fra ingegneri e architetti (1947)



MILANO E ROMA

La galleria di testa della Stazione Centrale di Milano e il portico al piano superiore del fabbricato laterale della Stazione di Roma Termini

per la progettazione del corpo frontale, alla cui costruzione non si era ancora dato inizio. Nel nuovo progetto (architetti Calini, Montuori, Castellazzi, Fadigati, Pintonello, Vitellozzi) si perde l'idea della comunicazione diretta con la piazza dei Cinquecento attraverso un portico e si utilizza lo schema "galleria di testa - corpo frontale - atrio biglietti", più adatto tuttavia, secondo Mazzoni, alle stazioni su terrapieno, come a Milano, che a quelle, come nel caso di Termini, il cui piano dei binari si trova alla stessa quota dell'intorno urbano. Nel progetto realizzato, l'atrio biglietti, dalla copertura sinuosa, aperto su tre lati da vetrate a tutt'altezza, si contrappone formalmente al parallelepipedo di testata, un lungo volume di travertino, inciso da sottili finestre a nastro. Oggi, l'inserimento maldestro di superfetazioni mercantili nella galleria di testa e nell'atrio, inficia ulteriormente l'idea mazzoniana della porta ipostila, che, a mo' di propilei, avrebbe introdotto in città.

ITALIA NOSTRA PER LE FERROVIE DIMENTICATE

Per Italia Nostra promuovere la mobilità dolce e salvaguardare il patrimonio delle ferrovie dismesse rimane un obiettivo tra i più importanti, sostenendo eventi e iniziative volte in primo luogo a sensibilizzare l'opinione pubblica sullo stato dei circa 6mila Km di tratte in disuso e sulle possibilità concrete di recupero. Per questo nel 2009 la campagna nazionale dei "Paesaggi Sensibili" si è concentrata sui "Paesaggi dal Treno" dando vita all'omonimo concorso per fotografie, video e racconti (in collaborazione con Società Geografica Italiana, Co.Mo.Do. Confederazione per la Mobilità Dolce e La Repubblica). E sempre per questo ha da subito aderito a Co.Mo.Do. e da 7 anni ormai partecipa alla Giornata nazionale delle Ferrovie Dimenticate. Quest'anno l'Associazione ha segnalato la linea ferroviaria jonica (Sezione di Crotona), la tratta storica tra Siena e Grosseto (Sezioni di Firenze e Siena) e quella da Fermo a Porto S. Giorgio (Sezione di Fermo), l'ex tracciato nella Riserva Naturale regionale di Punta Aderci (Sezione del Vastese) e quello da Venetico a Oliveri (Sezione di Milazzo). Ma numerose altre sono le tratte "adottate" da Italia Nostra, come la Caltagirone-Gela che vogliono definitivamente abbattere, la Fano-Urbino che la Sezione di Pesaro e Fano chiede sia trasformata in pista ciclopedonale, o la Udine-Maiano, oggi splendido itinerario verde fra le colline friulane, per cui la sezione di Udine promuove il progetto "Greenway". Ma l'elenco potrebbe essere ancora molto lungo (vedi le segnalazioni degli ultimi anni su ferroviedimenticate.it oppure italianostra.org). Nelle prossime pagine vi presentiamo quindi alcune "segnalazioni" di tratte ancora da salvaguardare o di altre già recuperate.



Segnalazioni

Ferrovie per il territorio

Il caso della Calabria

DOMENICO GATTUSO

*Presidente Comitato Italiano
Utenti delle Ferrovie Regionali
www.ciufer.it*

Le ferrovie non sono mai state considerate come un'impresa che deve far quadrare i bilanci, in quasi nessuna parte del mondo; semplicemente perché si è riconosciuto al treno il ruolo di servizio pubblico essenziale, di bene comune; si è riconosciuto in esso un mezzo per garantire un diritto costituzionale fondamentale come il diritto alla mobilità per tutti. Alla stregua del diritto all'istruzione, all'informazione, alla giustizia, alla sicurezza pubblica. Se si dovesse ragionare in un'ottica di puro stampo finanziario imprenditoriale, tutti questi servizi verrebbero meno, con la conseguenza di un impoverimento generale e di un pericoloso regresso sociale.

Per questo si ritiene opportuno affermare il concetto di "trasporti equo-sostenibili", laddove la sostenibilità assume un significato più ampio rispetto al solo parametro ambientale, pur importante. Significa procedere ad un graduale riequilibrio nella destinazione delle risorse pubbliche: meno alle grandi opere come i tunnel sotto le Alpi o sotto Firenze (di acclarata inutilità) e più alle opere diffuse sul territorio; meno all'alta velocità e più alle ferrovie regionali (per 1 utente che viaggia in modo confortevole sui treni super veloci ve ne sono 10 sui treni pendolari che soffrono condizioni di disagio estremo); meno sui corridoi forti e di più sulle aree regionali vaste (per evitare la marginalizzazione di intere province); meno lungo le coste e di più nelle aree interne; meno per stazioni monumentali di dubbia qualità (come Roma Tiburtina) e più per il patrimonio di stazioni storiche da valorizzare, meno per la viabilità stradale e più per le ferrovie, meno per il traffico privato (inquinante e ad alto rischio) e più per le ferrovie di pregio ambientale e turistico.

La Calabria, in particolare nella fascia ionica, rappresenta l'emblema di una situazione a rischio arretramento, che sta interessando tutte le regioni d'Italia, sia pure in forme, varietà ed entità diverse. La realizzazione della linea ferrata lungo la costa ionica in circa un decennio sul finire dell'Ottocento, aveva dato un impulso consistente allo sviluppo della Regione; e il treno ha giocato un ruolo da protagonista fino agli anni Ottanta per l'economia, lo sviluppo urbano, l'infittirsi delle relazioni, la salvaguardia del territorio; non ultimo ha garantito una forma di protezione della fascia costiera a ridosso della spiaggia, evitando l'espansione edilizia a macchia, spesso abusiva, che ha devastato altri ambiti e che forse non avrebbe risparmiato i circa 450 km di un paesaggio costiero di rara bellezza.

Ma oggi la miopia politica tende a sottovalutare gli effetti di azioni che stanno impoverendo il trasporto ferroviario. Decine di stazioni sono state chiuse e lasciate in stato di abbandono; stazioni importanti e ammodernate in anni recenti sono state private di personale e servizi o minate nella loro struttura (Sibari è ormai una stazione fantasma, a Crotona stanno eliminando un intero fascio di binari); vengono tagliati tronchi di linea in corrispondenza delle stazioni minori (eliminando la possibilità di incrocio o sorpasso per i treni, declassando le stazioni al ruolo di fermate di punti di transito, riducendo la poten-



STAZIONE DI CROTONE
Emblematica immagine della stazione e dei treni "corti, spesso ridotti a semplici monovetture diesel che nelle ore di punta si affollano oltre le norme di sicurezza" (Foto Ciufer). A fianco, la targa apposta da Italia Nostra il 6 marzo 2011 a ricordo degli illustri viaggiatori della linea jonica. Foto ricevute da Teresa Liguori

zialità di trasporto), è stata drasticamente ridotta la manutenzione, abbassando significativamente i livelli di sicurezza per viaggiatori e ferrovieri. I treni poi sono vecchi (il materiale rotabile è tra i più vetusti d'Europa, soggetto a frequenti guasti), sporchi, senza climatizzazione e "corti", spesso ridotti a semplici monovetture diesel che nelle ore di punta si affollano oltre le norme di sicurezza. Da Sibari verso la Puglia non ci sono più treni da oltre un anno (sostituiti da autobus di scarsa qualità), da Catanzaro Lido verso Lamezia Terme i treni sono ormai rarissimi. Si è determinato di fatto un taglio delle relazioni fra fascia ionica e fascia tirrenica.

Ma la popolazione locale non è rassegnata; si moltiplicano le iniziative di associazioni e volontari



consapevoli che il futuro della Calabria è ancorato saldamente alla ferrovia: da Italia Nostra e Legambiente a Circoli di giovani come gli Amici delle Ferrovie in Calabria, da movimenti politici alle associazioni di pendolari, da amministratori lungimiranti al CIUFER, il Comitato che ho l'onore di presiedere e che cerca di dare organizzazione e voce alla comunità nazionale dei cittadini che amano il treno.

**I binari non sono “rami secchi”,
rappresentano la storia, la cultura, l'avventura,
la libertà di un Paese, favorendone il dialogo,
la civiltà dei rapporti, l'osservazione dell'ambiente
e la tutela del paesaggio**

La linea jonica tra memoria ed abbandono

Dall'illustre passato al difficile presente

La ferrovia jonica è oggi ridotta a metafora di abbandono e di incuria, eppure si tratta di una rete storica, di grande valore tecnologico, sociale e culturale. I lavori di costruzione, per l'epoca avveniristici, durarono “solo” dieci

rata ufficialmente la stazione di Crotona: un evento certamente storico, dato che la fascia tirrenica della Calabria era ancora priva di infrastrutture ferroviarie.

Da qui sono passati illustri viaggiatori, come Giuseppe Garibaldi,

poi George Gissing, scrittore inglese, che aveva percorso la tratta Taranto-Crotona, dove arrivò il 25 Novembre 1897, proseguendo per Catanzaro e Reggio Calabria. Un “itinerario culturale” che ha lucidamente descritto in “Sulle Rive dello Ionio” (*By the Jonian Sea*). E nel 1911 lo scrittore anglo-tedesco Norman Douglas andò da Soverato a Crotona proprio alla ricerca delle testimonianze di Gissing. Interessante anche il racconto di viaggio del geracese Fortunato Lupis-Crisafi, testo scritto nel 1905 per partecipare al concorso “Illustrazione storica, geografica, economica, artistica dei paesaggi lungo le ferrovie italiane” (risultato vincitore di medaglia d'argento). “La ferrovia, serpeggiando lungo il litorale jonico, si appoggia alla variata costiera, che si rispecchia nelle limpide ed azzurre acque del mare, percorre tutta quella regione, ove un tempo fiorirono le potenti e rinomate repubbliche della Magna Grecia”, si legge nell'incipit.

Un riferimento tutto letterario alle ferrovie joniche non ancora completate (pertanto prima del 1875) si coglie nelle splendide pagine del “Gattopardo” (1958) di Tomasi di Lampedusa, quando lo scrittore racconta l'interminabile viaggio del principe di Salina che, partito da Napoli, percorre la linea jonica da Metaponto, Sibari e Crotona fino a Reggio Calabria.

Il confronto tra quegli anni lontani e l'oggi però risulta sconsolante. La linea è rimasta a binario

TERESA LIGUORI

*Vice Presidente Nazionale
di Italia Nostra*



che partito da Napoli il 24 Marzo 1882 arrivò a Metaponto la mattina dopo, proseguendo poi per Crotona, Catanzaro, fino a Reggio Calabria, sempre accolto da grande entusiasmo; da Villa S. Giovanni si imbarcò poi per Palermo e da lì raggiunse Caprera il 16 aprile (dove si spense il 2 giugno 1882). Prima di lui, celebri protagonisti del “Grand Tour”, appassionati cultori della cultura classica che nella Magna Grecia aveva il suo centro, avevano percorso la linea jonica richiamati dal fascino delle coste e dei famosi siti archeologici attraversati. Tra questi coraggiosi pionieri, l'archeologo F. Lenormant, che ha descritto il suo viaggio dell'ottobre 1879 in “La Magna Grecia. Paesaggi e Storia del litorale del mar Jonio”. Ci fu

anni: dal 1865 fino al 1875, per un percorso totale di 472 km lungo tutta la fascia jonica da Reggio Calabria a Taranto. La notizia dell'apertura del tronco ferroviario che dalla Basilicata portava in Calabria, a Trebisacce, prima parte della linea Taranto-Cariati, fu data con grande rilievo con manifesti pubblici dalle Ferrovie calabro-sicule (che gestivano la tratta). Nel 1869 Corigliano Calabro veniva collegata alla ferrovia, nel 1870 il collegamento raggiungeva Cariati. Il 31 maggio 1874 veniva inaugu-



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

Il 6 marzo 2011 Italia Nostra – Sezione di Crotona ha voluto dedicare una targa di marmo agli illustri viaggiatori che percorsero la linea jonica. La targa è stata apposta all'entrata dell'antica stazione di Crotona, a ricordo del legame indissolubile che lega questa stazione e la linea ferroviaria alla storia ed alla cultura del territorio ed al suo sviluppo economico e sociale

unico come nel 1869. È cambiato solo il combustibile, diesel invece che carbone, dato che ancora non è stata realizzata l'elettrificazione della linea fino a Sibari (nonostante l'investimento di 80 milioni di euro da parte di RFI!). Per il resto, lentezza del trasporto, carrozze antiquate, riduzione e cancellazione dei collegamenti diretti con il resto dell'Italia (ad es. per andare a Milano si deve prima cambiare a Taranto). Tutto questo obbliga al trasporto su gomma, anche delle merci, obbliga a percorrere la famigerata S.S.106 Ionica, pericolosa ed inadeguata strada che attraversa numerosi centri abitati. Ma la linea jonica non è un "ramo secco" come mol-

ti manager e politici vorrebbero farci pensare. Nonostante i tagli dei treni, la fatiscenza delle carrozze, ogni giorno un gruppo di lavoratori e studenti utilizza la tratta per raggiungere il proprio posto di lavoro o studio. E fino a una decina di anni fa c'era anche un piccolo e silenzioso gruppo di persone che oggi non può più usufruire del servizio pubblico su rotaia delle carrozze letto per rientrare a casa dopo i lunghi ricoveri in ospedali specializzati del Nord. Un pendolarismo sanitario "obbligato" anche per le note carenze delle strutture ospedaliere locali, che costringeva, e tuttora costringe, numerosi cittadini a recarsi fuori regione.



UN GRIDO DI ALLARME

Come giovane associato calabrese di Italia Nostra, Presidente dell'Associazione Ferrovie in Calabria e rappresentante locale del CIUFER, lancio un grido di allarme per la nostra ferrovia Jonica, da anni martoriata da politiche fatte soltanto di tagli e soppressioni, in un continuo rimpallo di responsabilità da parte di Trenitalia, Regione Calabria e governo nazionale. In soli dieci anni sono stati completamente annullati tutti i collegamenti a lunga percorrenza che interessavano la tratta da Reggio Calabria a Taranto, collegando Roccella Jonica, Catanzaro, Crotona, Sibari, con il centro-nord Italia e la Puglia. È stato così distrutto un buon servizio regionale, che permetteva rapidi spostamenti tra i più importanti centri calabresi e quelli minori della fascia jonica, obbligando gran parte dell'utenza pendolare – e non di meno i turisti che affollano (o meglio, affollavano!) le nostre spiagge e i nostri monti – a usare il trasporto su gomma.

E non basta. Nei programmi di Rete Ferroviaria Italiana (società del gruppo FS) è prevista una riduzione di una ventina di stazioni. Marina di San Lorenzo, Gioiosa Jonica, Squillace, Roseto Capo Spulico, Policoro e Crotona sono alcune delle stazioni che verranno trasformate in semplici "fermate" entro dicembre 2014: eliminando i binari di incrocio e precedenza (obbligatori su una linea a binario unico come la Jonica) diventeranno dei luoghi "morti", di semplice fermata e ripartenza dei treni, senza più possibilità di movimento tra convogli.

A nome delle tre realtà associative di cui fieramente faccio parte, vi assicuro però che non fermeremo la nostra battaglia culturale. Lo dobbiamo ai calabresi. Quelli di ieri, quelli di oggi e quelli di domani.

ROBERTO GALATI





segnalazioni



CALTAGIRONE-GELA

A maggio del 2011 sono crollate 2 delle 13 arcate del viadotto ferroviario tra Vituso e Piano Carbone, ma l'armamento ferroviario è rimasto incredibilmente "appeso" ai piloni superstiti. Purtroppo si è venuti a conoscenza che il ponte sarà presto demolito senza previsione di ricostruzione. Foto ricevuta da Liliana Gissara

Testimonianze dalla Sicilia

La Sicilia "ferroviaria" in un futuro ormai prossimo rischia di limitarsi al triangolo Catania-Messina-Palermo, con l'esclusione da tale forma di mobilità dei 2/3 del territorio regionale e della metà della popolazione. Cospicui investimenti sono infatti previsti su quelle tratte, quasi nulla su tutto il resto, nonostante costosissime ed imponenti opere – nuovi scali, varianti, gallerie, ristrutturazione di stazioni – realizzate nei decenni passati su tratte ora ampiamente sottoutilizzate. Un esempio eclatante è Siracusa, importantissimo snodo ferroviario per tutta la Sicilia sud-orientale, nonché notissima città d'arte. Qui è stato costruito un vasto scalo (ora, per lo più, deposito di vecchiume); è stata realizzata una costosissima variante in galleria per liberare la città dalla strada ferrata ed è stata (ahimé) ristrutturata la stazione risalente al 1871; dopo tutto questo, il "movimento" è al minimo storico, con i servizi ai viaggiatori ridotti all'osso in quanto a personale ed orari.

Non solo. La **tratta Siracusa-Ragusa** è un clamoroso esempio di miope sottoutilizzazione in quanto tocca tutte le città barocche UNESCO del Val di Noto: Noto, Scicli, Modica, Ragusa Ibla e la stessa Siracusa. In quest'area, che potrebbe avere uno sviluppo turistico enorme, chi arriva all'aeroporto di Comiso ha come unica possibilità di spostamento il taxi, in mancanza di parenti o amici che lo supportino. La Stazione di Comiso, prosecuzione della Siracusa-Ragusa in direzione Licata, tratta assai suggestiva con fermata anche al Castello di Donnafugata, è vicina all'aerostazione ma non raggiungibile, o quasi, in treno. Da Siracusa per Ragusa c'è un solo treno che parte al-

LILIANA GISSARA

Consigliere Nazionale di Italia Nostra, Vice Presidente della Sezione di Siracusa



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE



NOTO-PACHINO
 “Il tracciato, abbastanza regolare, è ancora quasi interamente ‘armato’ ma in stato di abbandono e, in alcuni punti, invaso dalla vegetazione. Stazioni, caselli e magazzini sono in stato di degrado, ma recuperabili”. Foto ricevuta da Liliana Gissara

Un clamoroso caso di abbandono a seguito di interruzione per crollo è la **tratta Caltagirone-Gela**: nel maggio 2011 sono crollate 2 delle 13 arcate del viadotto ferroviario tra Vituso e Piano Carbone. Dopo quasi 3 anni regna il più assoluto silenzio sul ripristino dell'importante segmento ferroviario. La vicenda si trascina tra perizie, rinvii e rimpalli con grande disagio degli utenti di un ampio bacino (400.000 abitanti) costretti a percorsi lunghi, disagiati e dispendiosi per raggiungere Catania, fulcro economico della costa orientale della Sicilia. Per non dire dei treni-cisterna provenienti dal petrolchimico di Gela, dirottati sulla Ragusa-Siracusa, con notevole aumento dei tempi di percorrenza e dei costi di spedizione. Ad ogni anniversario, e fino al ripristino delle strutture dirute, Italia Nostra ed altre Associazioni organizzeranno un presidio sulla SP 39 che passa sotto una delle imponenti arcate. **Ultim'ora**: il ponte sarà presto demolito, senza previsione di ricostruzione.

La Noto-Pachino, altrimenti denominata “La Ferrovia del Vino”, è una diramazione della linea per Modica-Ragusa. Da Noto va verso le località marine di Calabernardo ed Eloro; supera il Tellaro e si dirige verso i pantani costieri; poi, S. Lorenzo Lo Vecchio, Marzamemi (ridente borgo marinaro e rinomata località di villeggiatura) e Pachino. Lunga 27 Km, fu completata nel 1934 dopo avere subito un primo rinvio per lo scoppio della Prima Guerra Mondiale ed un altro per la crisi del 1929. Costruita soprattutto per consentire l'esportazione verso la Francia delle grandi quantità di vino da taglio (300.000 hl/anno) prodotte dagli estesi vigneti di quell'area, venne chiusa nel 1986 dopo un primo tentativo fallito nel 1951 per le vivaci proteste popolari. Il tracciato, abbastanza regolare, è ancora quasi interamente “armato” ma in stato di abbandono e, in alcuni punti, invaso dalla vegetazione. Stazioni, caselli e magazzini sono in stato di degrado, ma recuperabili.

Il territorio attraversato ha grande valenza archeologica (i pregevoli mosaici pavimentali della Villa Romana del Tellaro si trovano a poche decine di metri dal tracciato), paesaggistica e naturalistica, passando per mandorleti, orti e vigne; per i Pantani di Roveto e l'Oasi di Vendicari. Dopo l'istituzione dell'Oasi sono state avanzate richieste di ripristino della tratta che ne agevolerebbe l'accesso in modo compatibile (evitando il parcheggio di mezzi in area-riserva) alle decine di migliaia di visitatori.

Questa la riflessione conclusiva. L'articolato excursus evidenzia l'esigenza dell'impegno di Italia Nostra per il recupero e la tutela di questa infrastruttura che ci viene dal passato ma che, in termini di sostenibilità ambientale, rappresenta il futuro. L'Italia, per motivi geografici e geomorfologici, non può prescindere dalla Ferrovia per la mobilità sul territorio nazionale. Non tutti possono viaggiare in auto o in aereo. Né tutte le città sono dotate di aeroporti e l'intermodalità è, per lo più, solo un concetto astratto. Tutti possono viaggiare in treno ed in quasi tutte le città le Stazioni sono ubicate in zone centrali, aspetto non di poco conto.

le 10.10 ed arriva dopo mezzogiorno. Orari incongrui e, aggiungerei, scoraggianti. Per alcuni anni sulla tratta Siracusa-Ragusa, su iniziativa suggerimento della Sezione di Italia Nostra, è stato allestito un treno turistico stagionale “Il Treno Barocco”, che ha viaggiato sempre al completo. I primi anni fu approntato con trazione a vapore (locomotiva 740-244), poi sostituita dal diesel; i vagoni erano “centoporte” in legno restaurati. Da circa 3 anni però non viene più allestito per mancanza di fondi e... di volontà politica.

In termini progettistici e strutturali la tratta ragusana, aperta nel 1893, è una notevole opera d'ingegneria. La parte tra Modica e Ragusa fu quella di più difficile costruzione per la complessa orografia dell'area. Dopo Pozzallo ed Ispica, la ferrovia si infila nello stretto vallone roccioso in cui si trova Scicli. A mezzacosta, tra gallerie e ponti, i binari serpeggiano da un lato all'altro del vallone. Prima di giungere a Modica il treno passa sotto il viadotto Guerrieri (132m) della ss 115. Qui la linea prosegue lungo il fiume Irmínio che attraversa con un ponte in ferro poco prima di Ragusa Ibla. Dopo Ibla la strada ferrata curva di 180° fino ad entrare in una galleria sotto la rupe della città barocca. L'uscita della galleria è in salita e, appena oltre, c'è un'altra galleria, in salita ed in curva, ad andamento elicoidale con raggio di 300 m e pendenza costante del 25 per mille, in parte aperta, con affaccio sulla città, che porta a quota 515m s.l.m., superando il dislivello di 170m tra Ragusa Ibla e Ragusa Centrale. La galleria di Ragusa è un unicum della Rete italiana, che trova eguali solo sulla linea svizzera del Gottardo. Il viaggio in treno offre al passeggero un punto di vista privilegiato sulle architetture barocche di Ibla; anche da questo si evince la grande potenzialità turistica.



segnalazioni

La ferrovia che non c'è

La tratta Santarcangelo di Romagna-San Leo è la storia di una linea mai finita e mai ferrata

Con il tracciato della linea ferroviaria Fabriano-Urbino-Santarcangelo di Romagna, rimasto incompiuto da San Leo fino ad Urbino, si sarebbe superato l'ostacolo della dorsale appenninica. A pensarla ora pare una follia: costruire una ferrovia che taglia a mezza costa il crinale appenninico e paralle-

via più semplice proprio in riva al mare. Una tale fretta non per il bene del nord o del sud, ma perché si fiutò l'affare dell'epoca: il rilancio del porto di Brindisi come ponte per il canale di Suez e dunque Porta d'Oriente dell'Europa. Da Brindisi, si disse, poteva passare il traffico britannico per le Indie, e qualcosa

MASSIMO BOTTINI

*Consigliere Nazionale
di Italia Nostra,
Presidente di Co.Mo.Do*



la all'Adriatico, cioè sul versante dove i monti piombano dritti al mare e dove i fiumi solcano vallate profonde, una vera sfida al territorio, da Santarcangelo di Romagna (sulla Bologna-Rimini) fino a Torre de' Passeri (sulla Roma-Pescara). La voleva il ministero della guerra, per avere un'alternativa alla ferrovia adriatica, che correva in faccia alla costa... e al nemico austriaco d'oltremare. Era il primo collegamento diretto fra il nord e il sud della nuova Italia e venne costruita così in fretta (1862-65) che si scelse la

effettivamente passò: il treno di lusso Peninsular-Express. Così si cominciò a costruire l'alternativa "interna", con diramazioni lungo le valli che portavano al mare, partendo dal tratto Santarcangelo-Fabriano e proseguendo poi per Urbino (1895-98). Si continuò a nord di Urbino, ma mai si arrivò a San Leo. Si costruì però da San Leo a Santarcangelo (ultimati i lavori nel 1918) ma nessun treno ne solcò i binari. E quel che c'era fu distrutto dai tedeschi nell'ultima guerra, anche se poi fu riattivato nel dopoguerra per

LA FERROVIA "SOGNATA"
Rimasta incompiuta da San Leo a Urbino, la Fabriano - Urbino - Santarcangelo a pensarla oggi "pare una follia", foto tratta dal libro "Ferrovie delle Meraviglie" (a cura di M. Bottini e A. Marcarini)

UN'IDEA DI RIUSO: LA GREENWAY

Si potrebbe ripristinare il percorso ispirandosi alle Greenways, nelle quali l'esperienza del viaggio è già turismo, cultura, identità. Un "nastro verde" puntellato da spazi di servizio per valorizzare le risorse e l'identità del territorio: dalla storia all'arte, lo sport, lo stile di vita e l'educazione ambientale. Occorre immaginare un percorso ciclopedonale trattato come una rete di possibilità componibili a seconda delle inclinazioni del visitatore. Ci si potrà correre così come fermarsi nelle stazioni per una degustazione di prodotti tipici, per una rappresentazione teatrale o per una mostra, si potrà costruire un progetto educativo per i bambini che trasmetta loro il valore di un paesaggio non abusato. Esiste uno spazio ampio nel mercato del turismo legato al viaggio per passione, compiuto per assecondare una vocazione identitaria e che ha l'effetto di destagionalizzare la domanda. La crisi economica di questi anni ci impone un bisogno di rinnovata responsabilità verso noi stessi e le generazioni future fatto di regole per lo sviluppo dell'economia e delle imprese.

M.B.





FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

servire le miniere di zolfo: da Novafeltria a Rimini e da Pergola a Fabriano. Ma durò poco. L'epopea del "ferro", mai compiuta, fu soppiantata dalla "gomma". E lo zolfo si esaurì.

Tornò in quelle valli il deserto ferroviario, lasciando binari lunghi e interrotti, ponti e sottopassaggi, sta-

zioni e caselli in attesa del vapore, gallerie che portano al nulla, viadotti sospesi nel vuoto. Il viaggio lungo la "ferrovia che non c'è" racconta tutto questo: una terra generosa e perigliosa ed una vicenda locale di entusiasmi, fatiche, battaglie, illusioni e delusioni.

Il Trenino dei Sibillini per il rilancio del fermano

ELVEZIO SERENA

Presidente della Sezione del Fermano di Italia Nostra

La Ferrovia Porto San Giorgio-Fermo-Amandola, chiamata inizialmente la "Besenjanica" in onore dell'ingegnere milanese che la realizzò, ha rappresentato per la valle del Tenna e per l'intero territorio fermano, in quasi cinquant'anni (dal 1908 al 1956), il simbolo di una forte coesione sociale, culturale ed economica. 57 km, dal mare ai monti azzurri, da percorrere a piedi, in bici, a cavallo (ma senza nascondere il sogno di vedere ancora sbuffare la vaporiera...). La "riaper-

rizzati da campeggi, villaggi turistici, l'ex campo di volo di Marina Palmense dove si vorrebbe realizzare un parco naturalistico, con l'incantevole borgo medievale di Torre di Palme, si sale verso Fermo, con il suo notevole centro storico, le grandi cisterne romane e il teatro dell'Aquila, la Cattedrale del XIII secolo con il museo diocesano, la Pinacoteca e la Sala del Mappamondo, i musei scientifici, il M.I.T.I. (Museo dell'Innovazione e della Tecnica Industriale) della Provincia di Fermo, ambientato nelle storiche officine del Montani, il più antico Istituto tecnico d'Italia.

Per rilanciare il progetto del "Trenino dei Sibillini" la Sezione di Fermo il 22 novembre 2014 organizzerà l'incontro pubblico: "Da Besenjanica alle moderne ferrovie per la mobilità e il turismo. Le soluzioni per la Adriatico-Appennino"

Poi, scendendo verso la vallata, il nuovo centro fieristico "Fermo Forum", a Montegiorgio l'ippodromo e l'aviosuperficie. Proseguendo troviamo Falerone, l'antica "Falerio Picenus", con il teatro romano e il museo archeologico, a seguire Servigliano, la splendida cittadina ricostruita interamente nella seconda metà del Settecento per volere di Clemente XIV. Poi il presidio farfense di Santa Vittoria in Matenano, la pittura di Carlo Crivelli a Monte San Martino, le antiche Saline a Penna S. Giovanni, l'aula verde e il museo dei fossili a Montefalcone Appennino. E infine Amandola, porta dei Sibillini, con l'abbazia, le terme e il lago di S. Ruffino, e la chiesa romanica di S. Maria a piè d'Agello.

tura" della linea, in dialetto chiamata "Lu trinittu", metterebbe in rete l'istituendo Parco Marino del Piceno, il ricco Parco culturale e di archeologia industriale di Fermo, il Parco archeologico di Falerone e il Parco nazionale dei Monti Sibillini. Numerose le attrattive lungo il percorso: borghi antichi disposti sulle alture, mulini ad acqua lungo la vallata, musei e teatri storici, artigianato, fiere, concerti, spettacoli, rievocazioni storiche, sagre e degustazione di prodotti tipici, agriturismo e agricoltura biologica, birdwatching, ecc.

Partendo dalle rinomate spiagge e l'importante porto turistico di Porto S. Giorgio, dai lidi fermani caratte-

Il "Trenino dei Sibillini" costituirebbe un volano per il turismo, l'ambiente, la cultura e l'economia: una metropolitana di superficie. Una via verde dalle infinite attrattive, che consentirebbe di "alleggerire" la sovraffollata costa e promuovere le aree interne, per evitarne l'ulteriore spopolamento.

Il ruolo strategico della Transiberiana d'Italia

GIANCARLA ARMIDI

Presidente della Sezione di Chieti

Nel 2013 è stata definitivamente chiusa la tratta Sulmona-Carpinone, denominata anche la "Transiberiana d'Italia" essendo la terza ferrovia più alta dopo quella del Brennero e di Bardonecchia. Chiusa al traffico giornaliero dal dicembre 2011, è rimasta in funzione ancora per due anni come treno turistico registrando la presenza di migliaia di viaggiatori grazie all'Associazione Transita Onlus.

Con i suoi 128 Km la linea Sulmona-Isernia fu inaugurata il 18 settembre 1897, per volontà del senatore Giuseppe Angeloni, a supporto dell'economia regionale e della mobilità legata alla transumanza sottraendo all'isolamento secolare ben 22 comuni. Capolavoro di ingegneria ferroviaria per le caratteristiche tecniche e d'esercizio dovendo salire dai 348 m. s.l.m. della stazione Sulmona ai 1.268,85 della stazione di Rivisonoli-Pescocostanzo, a servizio del maggior numero possibile di centri abitati pur mantenendo una pendenza ed una veloci-





segnalazioni



Nel 1899 il geografo piemontese Gustavo Strafforello scriveva “la nuova linea ferroviaria con 22 stazioni attraversa paesi pittoreschi ma poveri di industrie, onde potrà l'alpinista girovago ammirare il dorso dirupato della Majella, e potrà parimenti il paesaggista contemplare il profilo vaporoso del Matese ed il cacciatore far buona preda; ma la vaporiera spanderà per ora con poco profitto le sue capricciose volute di fumo in quei solitari altipiani e soltanto l'avvenire potrà apportare a traverso quei monti una più intensa corrente di traffico”

tà accettabili, oggi, con le sue gallerie, ponti e viadotti, opere di rimboscamento e 475 opere d'arte minori, ha strutturato il paesaggio ben integrandosi con il contesto naturalistico. Particolarmente ardita fu la costruzione del viadotto a tre archi di 20 metri di luce ciascuno sul fiume Sangro e di quello di 27 archi di 10 metri di luce lungo le pendici del monte Mitra, che tuttora regalano emozioni a chi osserva il paesaggio dal finestrino. Non sono da sottovalutare il suo ruolo nel periodo invernale a servizio delle stazioni sciistiche di Campo di Giove Rivisondoli-Pescocostanzo e Roccaraso e dei pendolari che hanno difficoltà con il transito su ruote nelle abbondanti nevicate. Inoltre, attraversare un'area vocata alla valorizzazione del suo paesaggio naturale e culturale, come il Parco Nazionale della Majella, richiede certamente un mezzo di trasporto sostenibile ed idoneo. Perché allora nella programmazione del territorio assume un ruolo marginale questo gioiello di ingegneria ferroviaria? Italia Nostra chiede che diventi parte integrante della programmazione turistica e culturale sul modello delle ferrovie alpine e che venga inserita nella Pianificazione Paesaggistica quale volano del rilancio economico delle aree interne che hanno assistito al progressivo abbandono dei suoi pregevoli centri storici a favore della crescita incontrollata della costa.

SULMONA-CARPINONE
Foto scattata l'8 settembre 2013 da un simpatizzante della Sezione di Chieti durante l'escursione sulla Sulmona-Isernia (organizzata da Transita Onlus) avvenuta prima della chiusura definitiva della tratta. Foto ricevuta da Giancarla Armidi

Il Treno Natura di Siena

Chiusa al traffico ordinario nel 1994, la ferrovia Asciano-Monte Antico era considerata un “ramo secco”. Attraversando la zona delle crete senesi e della Val d'Orcia ai piedi del Monte Amiata, la linea si trova tuttavia in un territorio di particolare valore paesaggistico, dove si produce, tra l'altro, un vino pregiato, il famoso Brunello. La Asciano-Monte Antico, chiamata Ferrovia “Val d'Orcia”, è stata quindi riaperta dal 1996 a fini turistici istituendo il “Treno Natura”: in primavera e autunno antiche locomotive a vapore e carrozze “centoperte” viaggiando a “bassa velocità” rievocano il percorso dei nonni o dei bisnonni, lungo gli argini di fiumi e torrenti, su crinali panoramici o in alti viadotti, nell'anello ferroviario Siena-Asciano-Monte Antico-Buoncon-

vento-Siena, dal Parco Artistico Naturale e Culturale della Val d'Orcia alle riserve naturali del Farma-Merse.

È facile notare animali e piante altrove quasi estinti, o ammirare la particolare morfologia caratterizzata da terreni che variano dalle dolci colline levigate, alle asprezze delle rocce e delle erosioni cretacee. I campi coltivati si alternano continuamente ad aree di macchia mediterranea, in un caleidoscopio di colori cangianti secondo le stagioni. Dalle stazioni del Treno Natura è poi possibile raggiungere gli incantevoli centri medioevali di Montalcino, Rapolano, Pienza, Castiglione e San Quirico d'Orcia, Radicofani, il castello di Poggio alle Mura, i verdeggianti paesi del Monte Amiata, le mistiche abbazie di Monte Oliveto Maggiore e di Sant'Antimo.

In ogni escursione il treno si ferma in una stazione diversa lungo la ferrovia Asciano - Monte Antico dove i viaggiatori possono scendere e visitare il paese e quelli limitrofi, gustare e comprare i prodotti tipici della zona, così come andare in bici o fare trekking: da ogni stazione si dipartono sentieri e piste ciclabili

STEFANO MAGGI

Università di Siena



FERROVIE DELLE MERAVIGLIE

La Ferrovia delle Dolomiti**Un trenino bianco e azzurro
che attraversava paesaggi mozzafiato****MARIARITA SIGNORINI***Consigliere nazionale
di Italia Nostra*FERROVIA DELLE
DOLOMITI

Ciò che rimane oggi del materiale (come binari, traversine, elettrotreni, ecc.) che non è stato venduto, è il ponte sul Felizon e qualche meravigliosa piccola stazione come quella di Borca di Cadore (nella foto). Immagine ricevuta da Mariarita Signorini

Era il 1905 quando si decise di costruire una linea ferroviaria tra Dobbiaco e Cortina. E nel 1915, con lo scoppio della Grande Guerra, i soldati austriaci realizzarono una piccola ferrovia a scartamento ridotto, per il solo trasporto di munizioni e provviste, tra Dobbiaco e Landro. Ma dato che la stazione ferroviaria più vicina a Cortina era Calalzo (e dunque ai punti di fuoco del fronte italo-austriaco per gli italiani) i nostri soldati costruirono allora una linea dello stesso tipo alle porte meridionali di Cortina d'Ampezzo, con la semplice posa dei binari sulla strada statale. Questa precaria linea ferroviaria risultò inadeguata allo scopo, così si cominciò a costruire una ferrovia vera e propria tra Calalzo e Cortina, non più sulla strada ma vicino. Nel '18 i lavori, che si erano fermati dopo lo spostamento del fronte, furono portati avanti dagli austriaci, seguendo il progetto italiano. È così che nel 1921 divenne operativa la "Fer-

Con il dopoguerra e la motorizzazione privata iniziò il declino della "Ferrovia delle Dolomiti", definitivamente chiusa nel 1964 portando anche alla vendita di binari, traversine, cavi elettrici, piloni ed alcuni elettrotreni. Ora il tracciato della tratta fra Dobbiaco e Cortina è mantenuto in efficienza come percorso di sci di fondo in inverno e pista ciclabile in estate

rovia delle Dolomiti", una linea a scartamento ridotto lunga 65 km, con 810 m di dislivello, che collegava Dobbiaco, Cortina e Calalzo. Col passare degli anni per velocizzare il tragitto del treno furono tolte alcune stazioni della linea che servivano i grandi alberghi. Nel 1929, con l'avvento della trazione elettrica, il trenino poté collegare il capolinea di Calalzo con la Val Pusteria, le linee per il Brennero e l'Austria e migliorare l'accesso turistico della zona.

Nel 1943 la ferrovia venne gestita dall'esercito tedesco e durante la seconda guerra mondiale Cortina fu trasformata in zona ospedaliera: la ferrovia assunse l'onere del trasporto dei feriti in arrivo dal fronte, realizzando convogli-ospedale con i propri carri chiusi dotati di brande.

Ma con il dopoguerra e la motorizzazione privata iniziò il declino della linea, che ebbe il suo "canto del cigno" nel periodo delle Olimpiadi invernali di Cortina del 1956: venne rimodernata e fece fronte senza dif-



ficoltà a punte di traffico che raggiunsero i 7.000 passeggeri al giorno. Dopo seguirono il calo di traffico, le riduzioni di personale e la mancanza di fondi; quindi precarietà nella manutenzione dell'armamento e del materiale rotabile (portando a un grave incidente nel '60 con 2 morti e 27 feriti); fino alla definitiva soppressione del servizio ferroviario nel 1964 a favore di autobus sostitutivi. In breve tutto il materiale utilizzato (binari, traversine, cavi elettrici e piloni) fu fatto sparire e rivenduto dalla gente e dalle imprese del posto. Due degli elettrotreni in servizio sulla linea vennero venduti nel '66 alla Ferrovia Trento-Malè-Marilleva, nel 2010 l'ET007 è stato venduto alla ferrovia Genova-Casella, mentre l'ET 008 risulta accantonato. Ciò che rimane è il ponte sul Felizon e qualche meravigliosa piccola stazione come quella di Borca di Cadore. Ora il tracciato della ferrovia fra Dobbiaco e Cortina è mantenuto in efficienza come percorso di sci di fondo in inverno e pista ciclabile in estate.



segnalazioni

L'ex-Pontremolese: una porta per l'Europa

Una *greenway* strategica per lo sviluppo della rete cicloturistica di lunga percorrenza

“Prima di essere una visione cosciente, ogni paesaggio è una visione onirica. Solo i paesaggi già visti in sogno si osservano con passione estetica. (...) L'unità di un paesaggio si offre come il compimento di un sogno sognato spesso. (...) Con i sogni soffriamo e con i sogni guariamo”. Mi tornano spesso queste parole di Gaston Bachelard* quando penso ai progetti di paesaggio cui nella mia vita mi sono appassionato, e che non hanno avuto pieno compimento, almeno fino ad oggi. Fra questi c'è il recupero dell'ex-Pontremolese nel tratto Terrarossa-Aulla-S.Stefano Magra (che poi prosegue, parimenti abbandonata, fino a Sarzana), facendone una *greenway* che rientrebbe nello sviluppo di due fondamentali e strategiche Ciclovie italiane: l'EuroVelo n. 5 *Francigena* e la BicItalia n. 16 (la *Tirreno-Brennero_dolce*). Quest'ultima in particolare, è volta ad attrarre in Pianura Padana gli importanti flussi cicloturistici nord e mitteleuropei che scendono dal Brennero e dalla Pusteria per raggiungere la Toscana attraverso la sua più naturale e comoda “porta”: il Passo della Cisa e la Val Magra-Lunigiana.

Nel tratto Terrarossa-S.Stefano Magra abbiamo circa 20 Km di sedime ferroviario dismesso quasi già disponibile per la conversione a percorso ciclopedonale, con gallerie, ponti, terrapieni, vegetazione d'alto fusto, attraversamenti di antichi borghi, vedute di bellissimi paesaggi e beni culturali (come il castello di Lu-suolo e i resti della romanica Chiesaccia di Fornoli), praterie e boschi golenali, la cresta delle Apuane, il luminoso greto del Magra, ora stretto ora largo, e le sue azzurrognole acque. Su questo progetto di tutela, recupero e valorizzazione dell'ex-Pontremolese negli ultimi anni ho più volte sollecitato le comunità e le



amministrazioni locali e regionali, sia toscane che liguri ed emiliane, nonché associazioni e aziende che potrebbero essere interessate (stakeholder), come la Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB) e Co.Mo.Do., perché non si sprechi una tale straordinaria risorsa. Ma non tutti si stanno dimostrando lungimiranti, come l'amministrazione comunale di Aulla che nell'area dell'ex-stazione ha approvato un progetto planivolumetrico “pasticciato” che se realizzato andrà a distruggere la continuità della ciclabile.



UMBERTO ROVALDI

Architetto paesaggista,
Consigliere Nazionale FIAB
e Vice-Presidente Co.Mo.Do.

Per saperne di più sulle ex-ferrovie recuperate all'uso ciclistico in Europa, e in Italia in particolare, si consiglia “Dalle rotaie alle bici” a cura di Giulia Cortesi e Umberto Rovaldi (FIAB 2011)

Il recupero dell'ex-Pontremolese nel tratto Terrarossa – S. Stefano Magra, 20 Km di sedime ferroviario dismesso quasi già disponibile per la conversione a percorso ciclopedonale, rientrerebbe nello sviluppo di due importanti e strategiche Ciclovie italiane: l'EuroVelo n. 5 *Francigena* e la BicItalia n. 16 (la *Tirreno-Brennero_dolce*)

EX-PONTREMOLESE
Dall'alto, ex-stazione di Aulla, vista del primo binario d'infilata in direzione del ponte sull'Aulella. Tratto Chiesaccia-Aulla, galleria vista da sud.
Foto ricevute da Umberto Rovaldi





Appunti

Il significato della flora ferroviaria

FILIPPO PROSSER

Fondazione Museo
Civico di Rovereto

Fin dalla loro nascita le ferrovie hanno rappresentato un vero e proprio “Eldorado” per i botanici, per la possibilità di rinvenire nelle massicciate ferroviarie, soprattutto nelle stazioni e negli scali, piante estranee al contesto ambientale in cui si trovano, i cui semi erano arrivati come viaggiatori clandestini della “macchina-treno”. Non meraviglia quindi che appassionati floristi abbiano dedicato specifici lavori alla flora ferroviaria, come Ernesto Schick, spedizioniere delle ferrovie a Chiasso, che nel 1980 pubblicò il risultato di un decennio di osservazioni botaniche sulla flora della stazione dove lavorava. Prenderò come spunto la flora “ferroviaria” della provincia di Trento, della quale mi occupo da anni, che può fungere da esempio per varie altre parti d’Italia. Nel 1859 venne inaugurato il tratto tra Verona e Bolzano della ferrovia del Brennero, e già nel 1864 il botanico Val de Lievre raccoglieva nella stazione di Trento la *Galinsoga parviflora*: specie di origine sudamericana che si diffonderà poi diventando un molesto infestante degli orti. A cavallo del 1900 Joseph Murr segnalò un gran numero di specie avventizie sia lungo la ferrovia del Brennero che della neonata ferrovia della Valsugana (1897). Le piante rinvenute, soprattutto lungo la Valsugana, erano spesso di origine balcanica, tanto che nel 1900 pubblicò l’articolo “Griechische Kolonien in Valsugana” (Colonie greche in Valsugana): all’origine del fenomeno pare ci fosse una ditta che importava dalla Grecia sementi per rinverdimenti, e con essi – inavvertitamente – anche ogni sorta di altri semi da quelle terre. Più tardi, tra le due guerre, da annoverare sono certamente le ricerche di Giuseppe Dalla Fior e Luigi Biasioni, in particolare

FLORA FERROVIARIA
Dall’alto, *Chenopodium botrys*, specie rinvenuta nella stazione ferroviaria di Trento. *Euphorbia davidii*, anch’essa rintracciata nella stazione di Trento. Foto ricevute da Filippo Prosser



dallo studio dell’erbario di quest’ultimo emerge che circa 45 specie sono state raccolte in Trentino solo da lui, e tra queste 4 sono a tutt’oggi gli unici dati per tutt’Italia. C’è stato poi Wilhelm Pfaff, del quale sono molto interessanti le piante raccolte lungo la linea Rovereto-Arco-Riva (inaugurata nel 1891 e soppressa nel 1936), come la strisciante *Euphorbia chamaesyce* della stazione di Nago, poi scomparsa con la stazione stessa. Dopo la seconda guerra mondiale il massiccio uso di diserbanti limitò certamente l’ingresso di specie, ma non tutte le pertinenze delle stazioni vengono ugualmente diserbate e tra i binari e presso gli scali si rinvergono angoli indisturbati dove specie inaspettate possono ancora prendere piede. Tra queste, possono esserci pure specie localmente in estinzione, come l’ultima popolazione vitale dell’ombrellifera *Eryngium campestre* che in Trentino è stata rilevata nella stazione di Borghetto all’Adige, stazione peraltro dismessa da anni. Lo stesso dicasi per *Apera interrupta*, presente da anni nella stazione di Avio, *Verbascum sinuatum*, che resiste nella stazione di Ala, *Rumex thyrsiflorus* nella stazione di Mattarello, oppure *Crepis tectorum* nella stazione di Trento. Naturalmente le ferrovie hanno svolto anche la funzione di vettore di specie di origini esotiche, accelerandone la diffusione sul territorio, com’è il caso della già citata *Galinsoga parviflora* o quello dello *Sporobolus vaginiflorus*, graminacea sudamericana, comparsa prima nella stazione di Avio, poi in quella di Strigno e in seguito in varie zone ghiaiose della provincia. Più recente (2012) è l’ingresso in Trentino di *Euphorbia davidii*, specie di origine centro americana, che dal 1995 circa ha iniziato a diffondersi in Italia soprattutto lungo la rete ferroviaria. Questa specie, dopo aver colonizzato alcune stazioni della provincia di Verona, ha imboccato la linea del Brennero facendo tappa alle stazioni di Mori e di Trento, dove si è insediata in parecchi esemplari.



In definitiva si può concludere che l'apporto della rete ferroviaria alla biodiversità è certamente positivo, anche se può pure accelerare l'ingresso di specie esotiche. Aggirarsi tra i binari morti di uno scalo è sempre un'attività emozionante per il florista: sulle mas-

sicciate – colme in primavera di *Bromus tectorum*, più tardi di *Euphorbia prostrata* e di *Amaranthus albus* – ad ogni passo ci si può imbattere in qualche pianta inaspettata, che in alcuni casi potrebbe diventare un nuovo inquilino della nostra flora.

Treni di carta

Da tempo mi interesso al problema del rapporto fra sviluppo tecnologico e immaginario letterario nell'epoca della modernità. Fra le innovazioni che hanno influito più decisamente sulla sensibilità e l'immaginazione collettiva mi sono soffermato sull'irruzione del treno nella vita pacifica delle comunità premoderne. In "Treni di carta"* , concentrandomi sull'immaginario ferroviario europeo dell'Ottocento e del primo Novecento, ho studiato il complesso rapporto intercorso fra le grandi trasformazioni tecnologiche, i mutamenti nell'organizzazione del lavoro e della produzione e nelle condizioni materiali di vita di intere popolazioni e generazioni, gli enormi cambiamenti avvenuti nei modi di sentire e di vivere (comportamenti, sensibilità, mentalità, modelli culturali) e nei modi di pensare e di elaborare idee e concezioni (ideologia). Ho quindi cercato di accertare e descrivere il ruolo della letteratura in quel delicato sistema di conoscenze, rapporti e rappresentazioni.

Sono molti i testi che presentano il treno come una novità perturbante e minacciosa, capace di sconvolgere a fondo il paesaggio sociale e la sensibilità individuale. Furono create alcune fortunate immagini e metafore: la locomotiva come mostro infuocato e fumante, che fa tornare in vita il mito antico di Vulcano; il treno che si snoda come un serpente o un drago che emette fumo e fuoco; le linee diritte che tagliano il paesaggio, bucano i monti, fan violenza alla natura; la forza trainante della locomotiva come simbolo del destino; il rotolo e il ritmo monotono delle ruote come espressione di un con-

trollo macchinistico del tempo ancor più perturbante di quello espresso dal ticchettio dell'orologio e dallo scatto delle lancette sul quadrante; i depositi fumanti, le officine delle locomotive, le gallerie delle stazioni come luoghi di desolazione, confusione, perdita.

Non pochi invece i testi che rappresentano il treno come simbolo del progresso, del cammino ormai diritto e accelerato delle società umane, con l'aiuto della tecnologia, verso le nuove frontiere e conquiste della modernità. Di qui una tradizione culturale e letteraria, anch'essa consistente, di connotazioni positive del treno, della ferrovia, della velocità dei viaggi, delle arditezze delle linee che attraversano le pianure e i monti d'Europa e poi di quelle transcontinentali e transiberiane, del lusso e dell'avventurosità esotica dell'Orient-Express, dell'eroica operosità dei macchinisti, dei fuochisti, dei costruttori di massicciate e posatori di binari, dei segnalatori, delle squadre di spalatori antineve; poesie entusiastiche di scrittori di chiara adesione democratica e progressista, storie e canzoni del West, mitologia futurista, musei della scienza e della tecnica.

Ma il mondo delle ferrovie non ha suggerito soltanto temi e campi metaforici all'immaginario letterario, ha anche offerto al racconto e al romanzo moderno un nuovo modello di organizzazione narrativa, un supporto per l'ordinamento formale e seriale (il montaggio) delle vicende e delle situazioni narrative, andando a sostituire o affiancare altri modelli utilizzati dalla tradizione letteraria occidentale. Credo che nell'analizzare un romanzo o un racconto in cui il tre-

no o la ferrovia non si limitino a fornire uno sfondo o a suggerire un tema, ma diventino parte funzionale e strutturante del racconto, vada considerata allora attentamente la particolare costituzione del treno e del sistema ferroviario. Indico solo alcuni di questi elementi strutturali: il carattere seriale, componibile e scomponibile, del convoglio ferroviario; la presenza di una locomotiva che trascina e di una serie di vagoni; la divisione interna dei vagoni, con gli scompartimenti, i corridoi, ecc.; la particolare altezza a cui sono posti i finestrini, attraverso cui il paesaggio scorre velocemente all'indietro; il rumore ritmico delle ruote determinato dalle connessioni fra i binari; il percorso fisso e predeterminato del treno (con curve, rettilinei, scambi, smistamenti); le stazioni, che si presentano come strutture appositamente attrezzate per la partenza e l'arrivo dei viaggiatori. Sono tutti elementi che hanno una potenziale forza strutturante nelle invenzioni narrative della letteratura della modernità.

REMO CESERANI

Università di Bologna



Abbiamo voluto presentarvi "Treni di carta" essendo uno dei primi libri dedicato al legame tra letteratura e lo sviluppo della ferrovia, un argomento molto interessante e che certamente meriterebbe un approfondimento

essere IN è semplice!



**REGALATI LA TESSERA
DI ITALIA NOSTRA
E DONALA AI TUOI AMICI
PER PROSEGUIRE
UNA STORIA LUNGA
OLTRE 50 ANNI
DI INIZIATIVE, PROGETTI
E BATTAGLIE PER IL PAESE**

Invia una e-mail con i tuoi dati e quelli della persona che riceverà il tuo dono all'indirizzo amministrazione@italianostra.org o telefona al numero 06.85372733.

La persona da te indicata riceverà una lettera con i tuoi auguri e la tessera 2014 con la quale avrà diritto a:

- ricevere gratuitamente la rivista dell'Associazione per tutto l'anno
- partecipare alle attività e alle iniziative su tutto il territorio nazionale
- beneficiare di convenzioni e di sconti a mostre e musei

Le quote annuali sono:

- socio ordinario 35 euro
- socio familiare 20 euro
- socio giovane 10 euro (meno di 18 anni) - 15 euro (18/26 anni)

È possibile effettuare il pagamento tramite:

- bonifico bancario: intestato a Italia Nostra onlus
Iban: IT 12 R 02008 05324 000400039817
- codice BIC SWIFT: UNCRITM1E46
- versamento sul ccp 48008007 intestato a Italia Nostra onlus
- modulo online PayPal sul sito www.italianostra.org