



mmp  
mobility press magazine

**Ferrovie turistiche e vincoli normativi ridondanti**

**ARST: al via processo di digitalizzazione del servizio.  
Ne parla l'AU Chicco Porcu**

**Qualità dell'aria. Il rapporto "MobilitAria 2018"**

**Conclusa la seconda edizione di "Shipping, Forwarding and  
Logistics Meet Industry"**

**Numero 135 - 21 Febbraio 2018**



## Editoriale

### Ferrovie turistiche e vincoli normativi ridondanti

C'è un mercato in Italia per il turismo ferroviario e per la mobilità "dolce"? La risposta dovrebbe essere ovviamente affermativa. Il nostro Paese, nonostante abbia perduto alcune posizioni nei confronti dei principali concorrenti, continua ad essere annoverato tra le mete più ambite. Al punto da detenere il primato mondiale dei siti tutelati dall'Unesco. Molti dei quali raggiungibili in treno.

E, anche se la crescita maggiore della domanda ferroviaria registrata negli ultimi anni è concentrata sull'alta velocità o attorno alle aree metropolitane – itinerari di per sé non particolarmente panoramici – molte linee costiere e montane (almeno 2.700 km, approssimativamente contati) offrono scorci paesaggistici decisamente suggestivi.

Eppure ben pochi sforzi vengono fatti per promuovere l'escursionismo con i treni ordinari, dove spesso si tratterebbe di vendere posti altrimenti inutilizzati. Cresce, invece, da un capo all'altro della Penisola, l'attenzione al recupero di linee in disuso da trasformare in ferrovie turistiche o, dove il ripristino si presenta molto arduo, in percorsi ciclopedonali.

Del resto le cifre – ancora modeste rispetto a nazioni come la Gran Bretagna, la Francia, ma anche la Spagna – sono incoraggianti ed hanno permesso a Fondazione FS di riaprire al traffico otto linee per oltre 400 km di sviluppo. In alcuni casi, come sulla "Transiberiana d'Italia" Sulmona-Carpinone, i passeggeri trasportati sui (pochi) treni a calendario risultano nettamente superiori a quelli che si servivano dell'offerta quotidiana di trasporto locale negli esercizi ordinari.

Ed ovviamente ben più consistenti sono gli introiti, visto che il prezzo dei biglietti non è calmierato da tariffe sociali. Ovvero c'è molta più gente disposta a pagare lautamente ciò che prima poteva fruire per pochi soldi. E fin qui

siamo in uno dei classici paradossi ben noti agli studiosi di economia. Subito dopo, però, entriamo nelle nefaste peculiarità che affliggono il Bel Paese.

Mentre un mercato di estimatori delle ferrovie turistiche comincia ad emergere anche da noi, anziché favorirne la diffusione ed il consolidamento – con benefiche ricadute sulle comunità locali – si pensa bene di azzopparlo, introducendo pesanti vincoli di natura burocratica.

Come altrimenti classificare norme di sicurezza concepite per regolare la circolazione sulle linee principali ed esportate pedissequamente in realtà su cui transita giusto una coppia di treni al giorno e solo in determinati periodi dell'anno?

Ha un senso prevedere passaggi a livello presenziati o dotati di sofisticati strumenti di protezione, magari anche il doppio agente di guida, col solo risultato di appesantire i costi di gestione e rendere, quindi, proibitivi i prezzi di vendita?

Ignorando il fatto che – come ha ricordato il direttore di Fondazione FS, Luigi Cantamessa - in tredici anni di effettuazione dei treni turistici non si è verificato un solo incidente con lesioni. Mentre, semmai, i disastri ferroviari che hanno colpito l'opinione pubblica sono avvenuti su linee densamente trafficate e dotate di sofisticati apparati di protezione.

E che dire delle riserve che già si levano verso la sola ipotesi di sperimentare il "velo rail" (o "ciclo treno" per dirla con parole nostre), prima ancora di vederne l'applicazione?

Si tratta, evidentemente, di consentire il noleggio di tricicli a pedale lungo linee o in giornate prive di traffico ferroviario ed in cui, a lume di logica, l'unica precauzione da verificare è la buona tenuta dei freni e la conta dei veicoli, prima della riapertura al passaggio di treni veri e propri, per evitare che qualche carrello sia



stato dimenticato in linea.

Pure qui occorre attendere l'emanazione di normative vincolanti?

Anche se il buon senso finisse col prevalere (cosa tutt'altro che scontata nella patria del cavillo), contemplando ragionevoli deroghe ed interventi poco onerosi, l'avvenire delle ferrovie turistiche si presenta non privo di incognite. L'ex AD di FS ed ora presidente di Fondazione, Mauro Moretti, sostiene che bisogna concentrarsi su linee brevi e non lontane dal potenziale bacino di clientela costituito dalle grandi città, le uniche in grado di essere gestite a costi ragionevoli e con buone prospettive di incassi. Opinione certamente non infondata, ma pur sempre soggetta a molte eccezioni. La stessa Sulmona-Carpinone, pur essendo piuttosto lunga (118 km), molto acclive e abbastanza lontana sia da Roma che da Napoli, ha richiamato un pubblico entusiasta da molte regioni d'Italia.

Per altro, in un'epoca di voli low cost che consentono di spostarsi in tempi brevi e con pochi soldi da un capo all'altro d'Europa, come si delimita il bacino di influenza di una meta turistica, quale può essere una ferrovia panoramica? Conta più la facile accessibilità o la suggestione del viaggio?

Un caso esemplare in questo senso è costituito dai "trenini verdi" della Sardegna che circolano (o, almeno, circolavano prima che le attuali direttive di sicurezza ne rendano insostenibile il mantenimento) su quattro linee lunghe quasi 450 km. Siamo in una regione relativamente remota e non dotata di città particolarmente popolate, eppure la fama di queste ferrovie a scartamento ridotto si è consolidata in tutta Italia ed anche oltre frontiera. Al punto di vanificare mediaticamente i (reiterati) tentativi di chiuderne in tutto o in parte i tracciati per risparmiarsi costi e grattacapi.

Certamente, se si spera non solo di mantenere in esercizio le ferrovie esistenti, promuovendole possibilmente meglio di come finora è stato fatto, ma di riaprirne altre che giacciono da

anni abbandonate, benché il sedime sia tuttora facilmente recuperabile, occorre domandarsi se, oltre alla valenza turistica, tali linee possano ancora ricoprire una funzione di trasporto ordinario. Come ha fatto la Regione Friuli Venezia Giulia quando ha deciso di ripristinare la pedemontana Gemona Sacile, sia per gli escursionisti, sia per studenti e pendolari.

Del resto, è così difficile pianificare un'offerta che preveda nei giorni feriali la circolazione di treni pensati per le esigenze del trasporto locale e nei fine settimana una griglia con orari anche radicalmente diversi concepiti in funzione del traffico turistico? O la rigidità, non solo infrastrutturale e normativa, ma anche mentale dei pianificatori ferroviari, costituisce un ostacolo insormontabile?

Se è stato possibile riaprire il servizio su rotaia in una zona, come le Prealpi friulane, non particolarmente conosciuta, e se la rinnovata Merano-Malles da oltre dieci anni continua a raccogliere successi di pubblico in una valle non molto popolata, le prospettive di traffico nelle Langhe dello "slow food" (linea Asti-Alba) o sulle colline a ridosso della Riviera Adriatica (linea Pesaro-Fano-Urbino) dovrebbero essere ancora maggiori. Quello che ancora manca, in questi ed altri casi, sembra essere il sostegno diffuso, premessa indispensabile della decisione politica.

In attesa che l'attenzione al patrimonio infrastrutturale italiano cresca fino al punto di rivedere scelte sconsiderate del passato, come auspica AMoDo (l'Alleanza per la Mobilità Dolce che riunisce 22 associazioni di rilievo nazionale), teniamoci strette almeno le ferrovie locali ancora attive, prima di doverle rimpiangere in futuro. Come la Roma-Civitacastellana-Viterbo, una linea che, partendo dal cuore della capitale (il maggior bacino d'utenza d'Italia, direbbe Moretti), consentirebbe di effettuare in giornata un suggestivo percorso tra i borghi della Tuscia. Se solo i romani ne conoscessero la possibilità.

Massimo Ferrari presidente Assoutenti/Utp