



Dibattito

Futuro sospeso per 38 ferrovie: è ora delle decisioni

Nel 1951 – dopo la conclusione della Seconda Guerra Mondiale e l’amputazione dei territori della Venezia Giulia – si contavano in Italia 16.316 km di Ferrovie dello Stato, oltre a 5.327 km di linee “concesse all’industria privata” e 2.109 km di tranvie.

Dopo quindici anni quasi tutte le tranvie interurbane erano state dismesse, assieme ad una fetta considerevole delle ferrovie concesse. Era successo che i privati ed Enti locali, posti di fronte alla scelta di rinnovare gli impianti ed il materiale rotabile, avevano optato per la sostituzione con autobus, soluzione ritenuta più economica.

La rete FS era rimasta sostanzialmente immutata – anche in virtù delle resistenze di natura sindacale, tese alla salvaguardia dell’occupazione – ma anch’essa aveva subito una parziale potatura di cosiddetti “rami secchi”, voluta dal ministro Nenni al fine di risanare il bilancio. L’autobus sembrava la soluzione ottimale per soddisfare un traffico comunque in caduta libera a seguito della motorizzazione di massa. Le linee su gomma erano più flessibili e le strade di provincia erano ancora abbastanza libere da consentire tempi di percorrenza accettabili. Una illusione destinata presto a scemare, a fronte della crescente congestione viaria, della maggiore attenzione all’inquinamento, delle scelte dei sindaci di pedonalizzare i centri storici, allontanando i bus in periferia. Fu così che, quando a metà degli anni Ottanta, l’allora ministro Signorile predispose una folta lista di linee secondarie da chiudere, per alleggerire gli oneri finanziari alla vigilia della riforma delle FS, ci fu una levata di scudi in tutta Italia che vanificò in gran parte la manovra. Le Ferrovie dello Stato, trasformate nel frattempo in Spa, continuarono a gestire anche le tratte minori, ma senza molta convinzione, concentrandosi soprattutto sulla na-

sciente Alta Velocità e sui nodi metropolitani. Eppure proprio le nuove tecnologie consentivano adesso un drastico contenimento dei costi di gestione, con la riduzione di molte stazioni in semplici fermate e la circolazione dei treni regolata da remoto. I veti sindacali, che decenni prima avevano salvato le linee secondarie, ora ne pregiudicavano invece il risanamento, insistendo sulla presenza del doppio agente in cabina, poi rimpiazzato dal capotreno, il cui ruolo di controllo dei biglietti si riduceva a verifiche sporadiche, mentre l’evasione tariffaria dilagava largamente impunita.

Così, quando arrivò la crisi finanziaria del 2011, che portò l’Italia sull’orlo del default, alcune Regioni – in primis il Piemonte che pure al tempo di Cavour era stato la culla della rete nazionale – individuarono proprio nelle ferrovie locali il capro espiatorio di un bilancio dissestato da ben altre cause, quali gli oneri del settore sanitario e i costi della politica.

Nel 2012 Torino “sospese” ben 14 tratte minori, isolando città importanti come Saluzzo o siti Unesco come Varallo Sesia.

Altre Regioni (la Campania, la Sicilia, e non solo) non giunsero a tanto, ma usarono il pretesto di modesti smottamenti dovuti a mancanza di manutenzione per sospendere a loro volta il servizio. Superfluo aggiungere che, anche stavolta, le comunità locali hanno elevato vibranti proteste contro tali scelte, mentre la sostituzione del treno coi bus serviva unicamente a foraggiare concessionari locali e i pendolari spesso preferivano ricorrere alla mobilità individuale. Il concetto stesso di servizio pubblico tendeva a dissolversi. Proprio per questo, AMoDo, l’Alleanza per la Mobilità Dolce che raggruppa 40 associazioni nazionali e locali, ha promosso la legge 128 del 2017 volta a tutelare 18 linee di interesse turistico, incontrando l’attenzione del Ministro dei Beni

Culturali, Franceschini. La lista, nel frattempo cresciuta a 26 ferrovie, è stata fatta propria recentemente dal Ministero delle Infrastrutture. E, anche quest'anno AMoDo ha presentato un dossier, intitolato Futuro Sospeso, che è dedicato a questo pezzo non trascurabile del patrimonio nazionale, fatto di beni architettonici, di opere d'arte (ponti, gallerie) e, soprattutto, di itinerari alternativi al traffico viario che meriterebbero di essere valorizzati, in un momento in cui la stessa Unione Europea insiste per favorire una transizione ecologica nei trasporti. Le linee in tutto o in parte "sospese" ammontano a circa 1.200 km e sono stati censiti ben 38 casi di ferrovie che meriterebbero un utilizzo non solo a fini escursionistici, ma, in molti casi, anche alla riapertura al traffico ordinario. Ovviamente ripensato con un esercizio snello, economico e concepito in funzione delle nuove esigenze di mobilità. Cosa è successo, infatti, in questi ultimi anni? Da un lato si è assistito al meritorio intervento di Fondazione Fs, che ha riaperto ai fini

turistici una dozzina di linee in tutta la Penisola, cinque delle quali proprio in Piemonte, inclusa la Chivasso – Asti, di ormai prossima attivazione. Certamente sono stati necessari investimenti, recuperati nelle pieghe del bilancio di RFI. Ma, come ha spiegato il Direttore, Luigi Cantamessa, proprio in occasione della presentazione del dossier, si è trattato di interventi relativamente semplici.

La messa in sicurezza di gallerie ritenute pericolanti e la rimozione di modesti smottamenti è avvenuta in tempi brevi e con limitate risorse di personale.

Le ragioni che avevano determinato la cessazione del servizio si sono rivelate per quello che realmente erano, ossia semplici pretesti invocati da chi voleva sbarazzarsi definitivamente di quelle ferrovie.

Ed anche la riapertura al traffico ordinario – sempre secondo Cantamessa – potrebbe essere effettuata in piena sicurezza secondo le stesse modalità. Ma qui le cose procedono in maniera ben diversa. Anche laddove la de-

The banner features a header with logos for 'COME IL PATRIMONIO' (Ministero della Cultura, Ministero del Turismo, Miura) and 'MEDIA PARTNER' (TRENALING, ANSA, ASSITEJ, FS, RFI, G, F, MP). The main text reads: 'GIORNATA DELLE FERROVIE delle Meraviglie 2022'. To the right, it says: 'Il fascino senza tempo di antiche ferrovie e treni turistici per un viaggio slow nei territori italiani il 28 e 29 maggio 2022.' Below this, the title 'GIORNATA DELLE FERROVIE DELLE MERAVIGLIE 2022' is repeated, followed by a paragraph: 'La IV Giornata Nazionale delle Ferrovie delle Meraviglie 2022 si svolgerà il 28 e 29 maggio, per sottolineare la bellezza di antiche ferrovie e dei vecchi tracciati che chiedono di essere valorizzati come linee turistiche o trasformate in dolci greenways su cui camminare e pedalare. Quest'anno, vi proponiamo un viaggio sul Treno Natura, da Siena a Grosseto.' At the bottom center is a button labeled 'Leggi tutto'.



cisione di riaprire la ferrovia è stata formalmente assunta (per esempio, in Sicilia, con la Palermo – Trapani, via Milo e la Caltagirone – Gela, oppure nel Lazio per la Priverno – Terracina e la Formia – Gaeta) l'iter procedurale e i lavori conseguenti procedono con estrema lentezza. E lo stesso avviene anche laddove non c'è nulla da ripristinare, visto che la linea è in buone condizioni, come tra Piacenza e Cremona, due capoluoghi di notevole importanza che hanno il solo torto di sorgere in due diverse regioni lungo il corso del Po.

Le Amministrazioni Regionali – che forse nell'ultimo decennio avevano sperato di trasformare le sospensioni temporanee in soppressioni definitive – piegate dalle resistenze incontrate tra Sindaci e Comitati locali, si sono (forse) rassegnate alla riapertura, ma tendono a procrastinarla, probabilmente temendo di doversi sobbarcare gli oneri corrispettivi da contratto di servizio. E così invocano cavilli procedurali o si trincerano dietro le norme di sicurezza previste dall'Ansfisa (che pure imperversa con regolamenti tesi soprattutto ad evitare ogni responsabilità) per prendere tempo. Succede, del resto, anche per linee di nuova costruzione, come la Bari – Bitritto, i cui binari posati da anni, rischiano di arrugginire senza aver ancora visto passare un solo treno. E poi non mancano casi paradossali, come quello della Sicignano – Lagonegro, che collegava Salerno con la Basilicata e fu "sospesa" nel lontano 1987, in ragione dei lavori di elettrificazione della linea per Potenza e

Metaponto da cui si diramava. Nel corso dei decenni la Regione Campania e i vertici FS non hanno mostrato alcun interesse alla riapertura, nonostante l'attivismo del Comitato locale presieduto dal tenace Rocco Panetta. Ora, però, il PNRR, che prevede la realizzazione dell'Alta Velocità proprio attraverso il Vallo di Diano, offrirebbe l'occasione per ripristinare un servizio locale a favore di importanti località come Polla e Sala Consilina, di un centro di interesse turistico come la Certosa di Padula e dello stesso Parco Nazionale del Cilento. Senonché i tecnici di RFI si sono presentati alle audizioni pubbliche con un progetto che prevede la posa dei piloni della linea veloce sul sedime della ferrovia per Lagonegro, senza considerare che la stessa è tutelata per legge. E senza, naturalmente, prevedere un interscambio tra lunga percorrenza e traffico locale che potrebbe promuovere potentemente il rilancio della Campania interna.

Cosa dedurre da tutto ciò?

La consapevolezza di un patrimonio infrastrutturale che sarebbe delittuoso gettare alle ortiche non è ancora diffusa tra i responsabili della pianificazione dei trasporti che spesso ignorano la possibilità di gestire le linee locali con programmi di esercizio flessibili ed a costi contenuti. Adesso, però, urgono decisioni definitive e vincolanti sul futuro di queste linee.

Massimo Ferrari
Presidente di UTP/Assoutenti

Mobility Magazine - settimanale di Ferpress
FerPress.it è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453 del 06/12/2010). ISSN 2531-4955
00186 ROMA – Piazza di Firenze 24
Tel 06-4815303 fax 06-68806085
Per Pubblicità e abbonamenti
Segreteria di redazione segreteria@ferpress.it

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo
Direttore editoriale Antonio Riva
A cura di Valentina Onori
Redattore esperto Antonio D'Angelo
Redazione quotidiano, settimanale e speciali:
Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi
Redazione social Silvia D'Andrea
e-mail Desk centrale: redazione@ferpress.it
partita iva e cod fisc. 12510731008