

***Il recupero dei tracciati ferroviari dismessi quale opportunità
di valorizzazione paesaggistica e territoriale***

Sintesi

Lo studio condotto per la tesi di laurea ha riguardato una particolare forma di paesaggio, ampiamente diffusa nel nostro territorio: si tratta dei paesaggi lineari generati dalla costruzione della rete ferroviaria italiana, avvenuta a partire dalla seconda metà dell'800.

In particolare, l'analisi ha riguardato il fenomeno della dismissione di numerose tratte ferroviarie, chiuse all'esercizio, dismissione che ha comportato non solo il conseguente abbandono delle infrastrutture e dei manufatti a supporto, ma anche, ed è questo **l'argomento di studio**, l'abbandono di un vastissimo patrimonio territoriale.

Ciò è avvenuto, col tempo, a partire dagli anni '30 del secolo scorso, principalmente a causa dello sviluppo del trasporto motorizzato. Si assiste progressivamente alla chiusura di numerose tratte ferroviarie, appartenenti alla cosiddetta rete minore.

Ciò che attrae l'attenzione è, in molti casi, la valenza paesaggistica, il valore dei territori interessati dalla rete ferroviaria minore:

- sia per le **caratteristiche naturali** e le bellezze dei luoghi attraversati: la rete minore, infatti, si è sviluppata per lo più per collegare località isolate, e questi collegamenti non di rado sono stati fatti attraversando territori che fino ad allora potevano essere ancora inesplorati;
- sia per il fatto che la ferrovia, con i suoi manufatti ha notevolmente contribuito alla **conformazione del paesaggio moderno**. La costruzione di tracciati, ponti, viadotti, gallerie, trincee ferroviarie lungo i fianchi dei versanti ha segnato profondamente l'orografia del territorio, quale vera e propria attività di inserimento paesaggistico di una infrastruttura di trasporto. Sono state "rivoluzionate" le logiche di attraversamento del territorio, rese indipendenti dalle condizioni altimetriche e orografiche dettate dalla natura.

Al di là delle questioni meramente ingegneristiche e infrastrutturali, che non sono state oggetto di studio in questo contesto, l'analisi condotta ha avuto come **obbiettivo** quello di **cercare di evidenziare che il recupero, il riutilizzo e la riqualificazione**, nei casi in cui sia tecnicamente possibile, di queste linee abbandonate possono rappresentare una **grande opportunità per il territorio e le comunità che vi abitano**, un'occasione di valorizzazione e di conoscenza dei luoghi attraverso il ripristino del passaggio dei treni, magari in chiave turistica, o attraverso nuove modalità di fruizione di tali beni, quali, ad esempio, la riconversione in percorsi dedicati alla mobilità dolce, ad esempio percorsi pedonali, ciclabili.

L'azione vera e propria di recupero di questo patrimonio, nei casi in cui ciò sia possibile, è sicuramente in linea con i principi dell'economia circolare e del riuso intelligente delle risorse.

Pertanto, il percorso compiuto è stato quello di:

1. **conoscere** lo stato di fatto quale punto di partenza per affrontare la problematica allo studio;
2. **verificare** se sono già stati attuati interventi di recupero e quali sono, con uno sguardo anche verso i Paesi esteri interessati dal medesimo fenomeno di chiusura delle tratte ferroviarie;
3. **valutare** quale approccio può essere adottato nel nostro Paese, nella direzione dell'incremento del recupero e riuso sostenibile di tali risorse.

1 Conoscere

- Stando agli ultimi dati (2018) nel nostro Paese vi sono circa 8000 chilometri di tracciati ferroviari chiusi al traffico, dismessi, la maggior parte dei quali, insieme al territorio su cui sono stati costruiti, giace in stato di abbandono.
- Le cause sono: lo sviluppo dei mezzi a motore, i danni bellici, gli eventi naturali, la costruzione di varianti di tracciato, la politica del taglio dei “rami secchi” (anni '80).
- Il problema dell'abbandono delle linee ferroviarie e del territorio che le ospita è comune alla maggior parte delle Nazioni in cui si è sviluppato, nell'800, il trasporto su ferro.

2 Verificare

- Due sono le principali forme di recupero:
 - riattivazione della linea come ferrovia turistica;
 - trasformazione in greenways.
- E' all'estero che si sono sviluppati e sono stati attuati i primi progetti di recupero, a partire dagli anni '60 del '900:
 - Regno Unito per le ferrovie turistiche;
 - Stati Uniti per la realizzazione delle greenways.Ma anche in molti altri Paesi europei elevato è il numero di chilometri recuperati, rispetto a quelli disponibili.

3 Valutare

Attraverso l'analisi specifica di quanto fatto in Italia e attraverso il confronto con le realizzazioni all'estero, è emerso che l'approccio italiano al problema del recupero delle ferrovie abbandonate è stato differente. L'Italia si è attivata in ritardo rispetto alle altre Nazioni; e ciò è avvenuto senza una strategia complessiva di fondo, ma grazie all'impulso e all'iniziativa di un Ente locale, o all'azione e all'intenso lavoro delle associazioni di volontariato direttamente impegnate sul territorio, comunque con iniziative isolate, per singola tratta, a differenza di quanto è avvenuto e avviene all'estero (esempio Spagna e Stati Uniti, in cui sono sorte società che si dedicano appositamente a programmi di riconversione delle ferrovie abbandonate).

Ad oggi, in Italia risultano circa 60 tratte di ex ferrovie recuperate come piste ciclabili e una decina tratte convertite a ferrovie turistiche, queste ultime gestite dalla fondazione FS, attraverso il progetto “Binari verdi”, oltre alle tratte attive da più di vent'anni in Sardegna del Trenino verde, gestito dalla società di trasporti regionale.

Stando ai dati disponibili a partire dal 2014, in Italia l'esperienza del viaggio in treno turistico sta avendo successo. La società del gruppo FS monitora i viaggi in ferrovia turistica e, secondo gli ultimi dati presentati all'inizio del 2018, gli incrementi % in termini di viaggi, afflusso dei passeggeri e ricavi sono notevolmente in crescita.

Quello delle ferrovie dismesse è un patrimonio che possiede un irrinunciabile valore culturale: si tratta, per la maggior parte dei casi, di ferrovie storiche, così come ribadito dai partecipanti al convegno che si è tenuto sul tema del patrimonio ferroviario storico, nel 2009 a Roma, nella sede della Società Geografica Italiana. Dall'incontro è scaturito il documento, la Carta di Roma, a favore della tutela e del recupero delle ferrovie dismesse.

In merito a ciò, la ferrovia Avellino – Rocchetta S. Antonio, divenuta ferrovia turistica grazie al forte impegno dell'associazione Inlocomotivi, nel 2016 ha ottenuto da parte del MiBAC, la Dichiarazione di Bene di interesse culturale e paesaggistico, primo esempio di tratta ferroviaria che diviene bene vincolato.

Il processo di valorizzazione che gli interventi di recupero dei tracciati ferroviari abbandonati possono mettere in atto, non si limita al recupero fisico di infrastrutture ed immobili dismessi, ma può determinare ricadute ecologiche, economiche e sociali, in un'ottica di sviluppo sostenibile dei territori attraversati.

Enza Anastasia