

Percezioni della ferrovia a inizio XXI secolo



Ferrovie secondarie, storia e società

Un caso di studio: la Ferrovia Val d'Orcia in Toscana

Stefano Maggi

Docente Università di Siena - Assessore ai Trasporti del Comune di Siena

- Da una parte l'**alta velocità**, che sta cambiando la geografia dell'Italia, dimezzando i tempi di percorrenza sulle grandi direttrici.
- Nel mezzo i **treni metropolitani** dei grandi nodi urbani che movimentano milioni di persone ogni giorno e che rappresentano un servizio indispensabile.
- Dalla parte opposta, il treno delle **ferrovie secondarie** è visto come un collegamento vecchio, superato dall'automobile e anche dal pullman.

Ferrovie e territorio

- La **ferrovia** era nata a **servizio del territorio** attraversato, portava viaggiatori e merci da un paese all'altro.
- Il treno era considerato fondamentale perché legava **l'economia locale** alla **civiltà del XIX e del XX secolo**.
- **Chi non era nella rete ferroviaria, sembrava fermo al Medioevo**, bloccato dall'isolamento.
- La locomotiva e le carrozze nel 1800, poi le littorine dagli anni 1930, entrarono nel costume della gente, cambiando le città anche a livello urbanistico, con **le stazioni** che **erano una specie di porta verso il mondo**.

L'Italia centrale e le ferrovie

- I **territori montuosi**, come quelli del centro Italia, videro nelle ferrovie un importante mezzo per rompere l'isolamento.
- Molto importante fu la questione delle **transappenniniche**, cioè i collegamenti trasversali attraverso la catena montuosa, fonte di separazione fisica ed economica.
- I primi collegamenti furono realizzati con la Porrettana Pistoia-Bologna (1864) e con la Orte-Ancona (1866).

Le transappenniniche - Collegamenti principali attraverso l'Appennino:

- Foggia-Benevento-Caserta-Napoli (1870)
- Napoli-Potenza-Taranto (1880)
- Roma-Sulmona-Pescara (1888)
- Pontassieve-Faenza (1893)
- Parma-Pontremoli-La Spezia (1894)

Al tentativo di realizzare ulteriori transappenniniche, fu legata la costruzione di molte ferrovie secondarie.

La ramificazione della rete

- Nell'ultimo ventennio dell'Ottocento si svilupparono le ferrovie secondarie.
- Completate le linee principali, **i centri minori cominciarono a reclamare il loro treno**, che in una società agricola e priva – per il momento – di automobili sembrava l'unico legame con la vita civile, in grado di portare lo **sviluppo economico** e la **modernizzazione politica e sociale**.

Ferrovie secondarie

- Negli anni a cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, **il treno raggiunse molti centri di collina e anche di montagna, togliendoli da un millenario isolamento economico-sociale**.
- La Porto San Giorgio-Fermo-Amandola è un esempio della ramificazione della rete e poi della triste vicenda di chiusura dei "rami secchi".
- Attivata nel 1908, e diretta nell'interno fino a 500 metri di altitudine, con l'iniziale auspicio di un prolungamento verso Terni o verso Tolentino, è stata chiusa nel 1956.
- Se ci fosse ancora, **rappresenterebbe l'asse portante della provincia**, congiungendo il capoluogo con la parte più interna.

Ferrovia e cultura storica

- Nel 1979, nel libro intitolato *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, Italo Calvino affermava che:
- *"un pulviscolo di carbone ancora aleggia nell'aria delle stazioni dopo tanti anni che le linee sono state tutte elettrificate" e che l'arrivo a una stazione dà "il senso d'un ritorno all'indietro, d'una rioccupazione dei tempi e dei luoghi perduti"*.
- Queste parole fanno comprendere come i vecchi treni siano radicati nel nostro retaggio culturale: non ne sappiamo molto, ma ne sentiamo il fascino.

Ferrovia turistica

- In Italia, l'idea di ferrovia turistica si è sviluppata a seguito della prima riattivazione (1994) di una linea chiusa al traffico sui 10 km tra **Palazzolo sull'Oglio** e **Paratico Sarnico**, ai confini delle province di Bergamo e Brescia.
- Sul modello di questa linea, nel 1996 è stata riaperta al traffico turistico anche la **ferrovia Asciano-Monte Antico** in Toscana, tra Siena e Grosseto.

Un nuovo legame con il territorio

- **La ferrovia Asciano-Monte Antico è stata chiamata Ferrovia Val d'Orcia.**
- **Sulla Ferrovia Val d'Orcia i convogli si chiamano Treno Natura.**

L'anello si sviluppa per 140 km nelle campagne fra Siena e la Maremma, seguendo il corso dei fiumi e toccando suggestivi centri medioevali.

Il Treno Natura. 18 anni dopo 1996-2014

- All'inizio il progetto prevedeva littorine e treni a vapore. Con le littorine, tre coppie di corse durante la giornata, si poteva scendere e risalire percorrendo i sentieri fra le stazioni in treno e in bicicletta.
- Oggi il Treno Natura è quasi sempre a vapore, i viaggiatori si recano a una festa paesana, mangiano e tornano indietro.
- Da 35 treni all'anno, siamo passati a 15, soprattutto per esigenze di risparmio, ma si sta valutando come riportare sulla linea alcuni treni ordinari.