

INDICE

Introduzione.....	p. 3
-------------------	------

1. Evoluzione storica delle ferrovie

1.1 Strade ferrate e Risorgimento.....	5
1.2 Dall'Unità d'Italia ai primi interventi di riorganizzazione del sistema ferroviario...	6
1.3 Sviluppo dell'industria ferroviaria nazionale.....	8
1.4 Il Ventennio e i treni popolari.....	9
1.5 La ricostruzione.....	10
1.6 Fine della vecchia ferrovia.....	12
1.7 I rami secchi.....	13

2. Evoluzione delle ferrovie in Abruzzo

2.1 Quadro generale.....	15
2.2 Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona.....	16
2.3 Sulmona- Castel di Sangro- Carpinone.....	19
2.4 Avezzano- Sora- Roccasecca.....	22
2.5 Castel di Sangro- Lanciano- San Vito Marina.....	25
2.6 Teramo- Giulianova.....	28
2.7 L'Aquila- Capitignano.....	31

3. Potenzialità turistiche della ferrovia in Abruzzo

3.1 Caratteristiche del turismo ferroviario.....	34
3.2 Le <i>preserved railways</i> inglesi.....	35
3.3 Esperienze europee e americane.....	37
3.4 La situazione italiana.....	39
3.5 Turismo ferroviario in Abruzzo.....	45
3.6 La Ferrovia del Parco.....	46
3.7 Il Treno dei Parchi.....	49
3.8 La Ferrovia delle Due Valli.....	52
3.9 Il Treno della Valle.....	55
3.10 Da ramo secco a percorso verde.....	58
3.10.1 Il destino di una linea ferroviaria in disuso.....	62

3.10.2 La conversione in <i>greenways</i> : vantaggi e svantaggi.....	62
3.10.3 Alcune esperienze estere di <i>greenways</i>	66
3.10.4 Il <i>Rail- with- trail</i>	67
3.11 Il treno- escursionismo: origini, sviluppo e prospettive.....	68
3.12 Il servizio treno + bici.....	72
3.13 La rivalorizzazione delle stazioni.....	77
3.14 Progetto Scuola Ferrovia dell'associazione DLF Pescara.....	82
3.15 Problemi e prospettive delle ferrovie turistiche e del turismo ferroviario.....	83
Conclusioni.....	85
Bibliografia.....	86

INTRODUZIONE

Questo mio lavoro tenta, partendo dalla evoluzione storica delle ferrovie in Italia e successivamente delle linee ferroviarie abruzzesi, di descrivere il fenomeno del turismo ferroviario in Abruzzo, visto come una possibile salvezza per le linee interne della nostra regione. Nella prima parte del lavoro traccio un profilo storico della ferrovia in Italia, dalla sua nascita fino allo stato attuale. Nell'arco di oltre un secolo e mezzo la ferrovia ha disegnato in profondità il volto dell'Italia e di conseguenza l'identità del suo popolo. Durante il Risorgimento, la strada ferrata venne a rappresentare l'unità nazionale, la facilità di circolazione per le merci e i viaggiatori, fu reputata indispensabile nella costruzione dello Stato Unitario. Tanti simboli dell'Italia in formazione e poi dell'Italia in sviluppo furono legati alle ferrovie: dalla ferrovia "Porrettana" che per la prima volta valicava l'Appennino tra Bologna e Pistoia, alle gallerie del Moncenisio, del Gottardo e del Sempione, destinate a collegare l'Italia con i paesi del centro Europa. Nel sud il treno venne visto come il principale fattore di un progresso non solo tecnologico, ma anche economico e sociale. Questi valori furono ancora più sentiti in Italia rispetto ai paesi dell'Europa Centrale, dove lo sviluppo economico si era affermato prima. I governi unitari operarono ingenti investimenti nelle ferrovie, i maggiori in assoluto nel campo dei lavori pubblici. Per tutto il ventennio fascista, nonostante l'arrivo dell'automobile, la ferrovia continuò a esprimere un'idea di progresso, grazie alla propaganda sul rispetto dell'orario e alle nuove realizzazioni tecniche come le prime direttissime e le littorine e grazie anche alle nuove realizzazioni sociali, come i treni popolari, che consentirono la scoperta del turismo agli abitanti delle maggiori città. Nel secondo dopoguerra, la ferrovia perse terreno negli anni del miracolo economico, in quanto la rete era rimasta quasi ferma all'Ottocento, senza nessun investimento nelle nuove tecnologie. Questo portò ad un utilizzo sempre maggiore dell'automobile, contribuendo alla chiusura dei rami secchi ferroviari. Soltanto alla fine del Novecento, la ferrovia è stata recuperata come mezzo di trasporto da salvaguardare e da sviluppare. Nella seconda parte di questo lavoro ripercorro la storia delle linee ferroviarie abruzzesi, prima a livello generale e poi soffermandomi su ogni singola linea interna dell'Abruzzo. Possiamo vedere come esse siano state penalizzate da ritardi nella loro costruzione rispetto al resto del paese, basti pensare che l'Abruzzo si affacciava all'Unità d'Italia senza un chilometro di linee ferrate. Nel corso degli anni, inoltre, le due guerre mondiali, eventi naturali e in alcuni casi scelte sbagliate da parte di Trenitalia hanno portato ad un forte ridimensionamento di queste linee, sia dal punto di

vista della qualità che dal punto di vista della quantità, cioè con una diminuzione del numero delle corse, ed hanno rischiato più di una volta di entrare nel lungo elenco dei “rami secchi”. Il turismo ferroviario, di cui parlo nella terza parte del mio lavoro, potrebbe rappresentare, a mio avviso, un modo di rivalorizzare queste linee, visto che esse attraversano alcuni tra i luoghi più belli dal punto di vista paesaggistico, ambientale e culturale dell’intera Italia. In questo modo potrebbero essere salvate da ulteriori ridimensionamenti o nei casi peggiori, dalla chiusura. In questa parte del lavoro, prima di addentrarmi sulla situazione del turismo ferroviario in Abruzzo, effettuo una panoramica sulla storia e la situazione attuale del turismo ferroviario in Europa, in particolare nei paesi dove esso si è affermato per primo Gran Bretagna, Inghilterra, Germania, negli Stati Uniti e in Italia, evidenziando i casi più riusciti di rivalorizzazione turistica delle linee ferroviarie secondarie. Nell’analizzare le possibilità del fenomeno in Abruzzo, analizzo ogni linea singolarmente descrivendo anche eventuali proposte fatte dagli Enti Locali in merito, ho incluso anche la possibilità della rivalorizzazione di una linea ferroviaria dismessa come *greenways*, cioè come un percorso verde. A riguardo, traccio una breve storia del recupero dei tracciati dismessi, dei Paesi in cui questo è avvenuto per primo e dei vantaggi e svantaggi legati ad un possibile recupero di una linea. Analizzo poi, la possibilità del recupero delle stazioni impresenziate e dismesse e una loro possibile rivalorizzazione turistica, descrivendo i casi più riusciti prima in Italia e poi in Abruzzo. Successivamente affronto due fenomeni innovativi legati al treno, il “treno- trekking” e il servizio “treno + bici”, due ulteriori possibilità di rivalorizzazione delle linee ferroviarie abruzzesi presentate in questo lavoro. Presento i due fenomeni a livello generale, descrivendo le iniziative di maggior successo a livello nazionale per poi analizzare la situazione inerente le linee abruzzesi e le possibilità di sviluppo. Infine descrivo un progetto rivolto alle scuole, elaborato dal dopo lavoro ferroviario di Pescara negli anni passati, che come obiettivo si proponeva la maggior conoscenza del treno e le possibilità di valorizzazione turistica di esso in Abruzzo, da parte dei ragazzi.

Ho provato molto interesse per l’argomento, in quanto credo che il turismo ferroviario o comunque l’istituzione di ferrovie turistiche, possa rivelarsi un nuovo modo di fare turismo valorizzando le zone interne della regione, unito alla possibilità di recupero di linee ferroviarie che altrimenti nel giro di pochi anni andrebbero perse.

1 EVOLUZIONE STORICA DELLE FERROVIE

1.1 STRADE FERRATE E RISORGIMENTO

L'avvento della ferrovia, contemporaneo al processo di unificazione nazionale cambiò il modo di muoversi all'interno dell'Italia. Formalità doganali e gabelle vennero eliminate, i viaggi divennero più sicuri e l'arrivo più certo.

Con il procedere della rivoluzione inglese e con il suo espandersi nel continente, fin dai primi anni '30 sembrò che si accrescesse la distanza tra le nazioni all'avanguardia dello sviluppo e quelle rimaste indietro allo stadio preindustriale. In questo contesto le strade ferrate, vennero a simboleggiare per l'Italia molto più che un sistema di trasporto¹: simboleggiavano per gli uomini del Risorgimento un veicolo indispensabile per la rinascita civile del popolo italiano e per l'unione economica degli Stati della penisola.

Occorre tuttavia rilevare che, le ferrovie generarono diverse resistenze nei primi anni dopo la loro apparizione: alcuni osservatori misero in evidenza la necessità di acquistare il carbone fossile all'estero data la mancanza di giacimenti; inoltre erano presenti diffusi timori nei confronti dell'introduzione del "mostro di ferro"², che stava sconvolgendo un mondo e un paesaggio statici da secoli. Il treno rappresentava il più vistoso prodotto della rivoluzione industriale che si diffondeva in città e nelle campagne, generando nella gente le più disparate paure.³ L'ostilità nei confronti del treno era maggiormente presente nelle campagne, dove gli interessi dei contadini e dei proprietari si scontravano con quelli delle società ferroviarie: i contadini si videro tagliare campi e pascoli per far posto alle strade ferrate.

Tuttavia le forme di resistenza nei riguardi del treno, cessarono di fronte all'utilità del nuovo mezzo di trasporto soprattutto per estendere il progresso.

Nella penisola i progetti degni di nota iniziarono intorno al 1830, si moltiplicarono nel decennio successivo. Erano sempre promossi da capitali stranieri.⁴ Fu il Regno delle Due Sicilie a concedere la costruzione della prima linea ferroviaria. L'inaugurazione del primo tronco, da Napoli a Granatello di Portici si tenne il 3 ottobre 1839. Nel febbraio 1837 si costituì una Società veneto-lombarda per la strada ferrata da Venezia a Milano, poi

¹ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

² Nel 1863 Giosuè Carducci scrive una poesia dove la locomotiva viene paragonata a Satana, G. Carducci, *Tutte le poesie. Juvenila, Levia Gravia, A Satana*, Milano, Rizzoli, 1964, pp 376-377.

³ M. G. Imbrò e G. Mazzoleni, *Partire è un po' morire. Per una etno- storia del treno in Italia*, Roma, Bulzoni, 1979.

⁴ D. Felisini, *Ferrovie e finanza: un binomio straordinario*, in *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo*, a cura di G. Sabatini, L'Aquila, Amministrazione provinciale, 1996, p. 167.

denominata “*Ferdinanda*”⁵ in onore dell’imperatore Ferdinando I d’Austria. Il 14 marzo 1844 nel Granducato di Toscana, venne aperta la tratta Pisa- Livorno e nel 1849 fu terminata la Siena- Empoli.

Dobbiamo segnalare che la realizzazione della prima rete italiana coincise con il grande ciclo espansivo dell’economia, dal 1846 al 1873, il quale vide confluire molti capitali stranieri in Italia, uniti a un forte indebitamento statale nel campo ferroviario, che iniziò negli Stati preunitari e continuò maggiormente nel nuovo Stato nazionale. Tra tutti i sistemi quello che meglio funzionò fu quello piemontese, dove l’azienda ferroviaria statale era accompagnata da alcune società concessionarie.

Per tutto il XIX secolo furono assai limitate le norme sulla circolazione stradale. Con il treno, cambiò il modo di concepire la mobilità, che divenne un settore sottoposto ad una rigida regolamentazione. La velocità dei treni doveva essere regolata in modo da impiegare il tempo previsto dall’orario per la percorrenza da stazione a stazione. La ferrovia rappresentò la prima forma di organizzazione legata più strettamente all’orologio che non al sorgere o al tramontare del sole. Fu molto importante l’introduzione di un orario dei convogli da seguire e controllare ad ogni fermata.

I ferrovieri, furono tra i primi dipendenti civili a vestire l’uniforme e all’inizio vennero considerati come militari.

1.2 DALL’UNITA’ D’ITALIA AI PRIMI INTERVENTI DI RIORGANIZZAZIONE DEL SISTEMA FERROVIARIO

L’unificazione politica del paese costituisce uno spartiacque per la storia delle ferrovie italiane e per la storia dello stesso turismo ferroviario.

Le grandi linee realizzate a partire dal 1860 vengono concepite in termini di necessità politica e di bisogno economico generico, mentre una volta portata a termine l’ossatura principale, cominciando a parlare di ferrovie secondarie, le motivazioni turistiche assumono un’importanza maggiore.

Al momento della costituzione del Regno d’Italia, erano in esercizio nella penisola 2.189 km ⁶ di strade ferrate. La rete toscana risultava isolata sia dal nord che dallo Stato Pontificio, quest’ultimo a sua volta era del tutto separato dall’ex territorio borbonico. La linea Adriatica era in costruzione fino ad Ancona, mentre non esisteva la linea Tirrenica,

⁵ Una delle poche linee costruite direttamente a doppio binario. Per maggiori informazioni su di essa si rimanda a S. Maggi, *Le Ferrovie*, Il Mulino, 2003.

⁶ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

riguardo alle trasversali fra i due mari era appena iniziata solo la Roma-Ancona. Nel meridione, a sud di Sarno non vi era traccia di binari, lo stesso in Sardegna e in Sicilia.

I governi, quindi, decisero di concentrare i maggiori sforzi finanziari nella sistemazione delle linee ferroviarie. Nella costruzione della rete si verificarono molti problemi, dovuti in gran parte alla fretta imposta alle compagnie per congiungere le regioni italiane il prima possibile. Questo portò negli anni successivi sì ad un forte incremento delle ferrovie, ma spesso a scapito della qualità: vennero realizzate spesso, linee lente e tortuose, che si dovettero poi sistemare con ulteriori spese.

Nonostante questi sbagli, le reti preunitarie vennero trasformate con sollecitudine in una rete italiana. Fra le attivazioni di linee principali, dobbiamo ricordare il collegamento ferroviario tra Roma e Napoli⁷ aperto nel 1863, nel 1864 venne inaugurata la Bologna-Pistoia⁸. Nel 1866 fu possibile andare da Firenze a Roma per Arezzo- Perugia -Foligno - Terni e Orte, con un percorso di 372km.

Malgrado l'impegno finanziario e anche normativo del governo e del Parlamento per completare la rete meridionale, Reggio Calabria venne raggiunta dalla ferrovia solo nel 1875 e Cosenza nel 1879. In Sicilia il primo tronco venne aperto nel 1863 tra Palermo e Bagheria. Per quanto riguarda le trasversali fra i due mari, la Roma- Orte- Ancona era stata completata nel 1866, la Foggia- Benevento- Caserta- Napoli nel 1870, la Roma- Sulmona- Pescara nel 1888.

Una volta portate a termine le vie principali, si cominciò a parlare di ferrovie secondarie. Esse iniziarono a essere costruite dal 1873, con la formazione di consorzi di comuni e province per concorrere nelle spese. Alla fine degli anni '70, venne preparato un piano generale che prevedeva la realizzazione delle ferrovie secondarie. Questo piano fu approvato con una legge⁹ del luglio 1879 in base alla quale le linee da realizzare vennero divise in quattro categorie. Alla I categoria appartenevano le otto linee che dovevano essere costruite a spese dello Stato, fra le quali figurano la Terni- Rieti- l'Aquila e la Roma-Sulmona. Le 19 linee di II categoria dovevano essere costruite dallo Stato con il concorso obbligatorio dei comuni e delle province, tra di esse troviamo la Teramo-Giulianova. Tra le 36 linee di III categoria figura la Sulmona- Campobasso, per la costruzione di esse gli enti locali dovevano concorrere per 1/5 nelle spese di costruzione. Inoltre il governo era autorizzato a costruire altri 1.530 km di ferrovie, costituenti la IV

⁷ Linea che passava per Velletri e il confine di Ceprano. S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

⁸ Linea via Porretta, chiamata per questo "*Porrettana*", (*Ibidem*).

⁹ Legge n. 5002 del 29 luglio 1879, che autorizzava la costruzione di linee ferroviarie di complemento.

categoria 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.

Le ferrovie secondarie sono le prime vere linee turistiche. Nel settentrione vengono portati a termine molti collegamenti specialmente con laghi e montagne. Stazioni termali¹⁰ e centri balneari crescono in questa epoca grazie all'impianto di una ferrovia che permette l'afflusso di turisti.

1.3 SVILUPPO DELL'INDUSTRIA FERROVIARIA NAZIONALE

Il 1 luglio 1905, dopo lunghi anni di ricerche e dibattiti parlamentari, lo Stato abbandonava le convenzioni con le società private che gestivano le reti ed assumeva la titolarità delle ferrovie. Nascevano così le *Ferrovie dello Stato (Fs)*, nascono come una novità nell'ordinamento italiano, rappresentando il primo esempio di un ente legato a un ministero, quello dei Lavori pubblici, ma dotato, con il consiglio di amministrazione presieduto dal direttore generale, della libertà necessaria per gestire un servizio rivolto al mercato. Il primo direttore generale fu l'ingegnere Riccardo Bianchi¹¹, che diede il via ad un imponente opera di rinnovamento delle linee.

S'iniziò a prestare attenzione al riscaldamento delle carrozze, alle *toilette*, ai bagagliai. Dal lato commerciale venne studiata una nuova tariffa, chiamata "*tariffa differenziale*", valevole per tutti i treni, che portò notevoli riduzioni di prezzo sui viaggi a lunga distanza, agevolando gli spostamenti tra il nord e il sud d'Italia. Fu attivata una tariffa speciale per la III classe dei treni "*omnibus*", che diminuì il costo sui brevi percorsi allo scopo di favorire lo sviluppo del traffico locale.

Molto importante fu il contributo dato delle ferrovie durante la I Guerra Mondiale, nel trasportare soldati e materiali necessari alla guerra. Inoltre il treno della Grande Guerra rimase impresso nella memoria collettiva di almeno due generazioni per i canti recitati dai soldati che si recavano al fronte dopo aver salutato alla stazione madri e fidanzate in lacrime. Anche al ritorno, in stazione si consumarono tante scene importanti di vita familiare legate al ritorno dei soldati, per la gioia di ritrovare un congiunto combattente o per la delusione del mancato arrivo.

¹⁰ Spunti in questa direzione si possono cogliere in *La città termale e il suo territorio*, a cura di C.D. Fonseca, Galatina, Congedo, 1896.

¹¹ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

1.4 IL VENTENNIO E I TRENI POPOLARI

Il governo fascista puntò abbastanza sul miglioramento tecnologico delle ferrovie. Anche la propaganda riguardante i progressi dei treni fu particolarmente ricca, questo ci viene dimostrato dai numerosi documentari ferroviari prodotti nel corso degli anni '30 dall'Istituto Luce.¹²

In questi anni si elettrificarono a corrente quasi tutte le linee più importanti. Sulle linee secondarie vennero messi in circolazione le "littorine"¹³, nacquero dalla volontà di realizzare un autobus su rotaia per opporsi alla concorrenza automobilistica.

Nell'ambito delle iniziative prese per fronteggiare la grande contrazione economica che aveva seguito la crisi del 1929, a partire dalla primavera del '31 il ministero delle Comunicazioni accordò speciali sconti per viaggi in treno verso particolari destinazioni. La riduzione riguardava le famiglie che si recavano nelle località balneari o termali; i viaggiatori provenienti dall'estero e diretti alle spiagge adriatiche da Fiume a Falconara; gli italiani che si recavano in vacanza nell'Alto Adige o nel Cadore. Per la montagna le Ferrovie dello Stato realizzarono uno dei primi treni straordinari turistici da Roma a Roccaraso¹⁴.

Sempre nel 1931 vennero emessi biglietti circolari per turisti stranieri validi su diversi itinerari della rete Fs, inoltre entrarono in vigore i biglietti di andata e ritorno domenicali e festivi a tariffa ridotta del 40% per alcuni centri di importanza turistica e storica, validi dal sabato al lunedì.¹⁵

L'orientamento del regime a far divertire la gente in modo da garantirsi il consenso diede inizio all'istituzione di convogli a prezzo ridottissimo¹⁶. Dall'agosto 1931, dalle maggiori stazioni cominciarono a partire i "treni popolari"¹⁷ straordinari di sola III classe, con sconto fino all'80% sulla tariffa normale. I treni popolari riuscirono a creare un nuovo

¹² "Unione per la cinematografia educativa preposta alla realizzazione di filmati didattici e di cinegiornali proiettati nei cinematografi. I documentari ferroviari, oggi conservati negli archivi dell'Istituto, furono dedicati, per esempio, all'inaugurazione di ponti e stazioni, ai treni con motori a scoppio e principalmente alla trazione elettrica, che rappresentava un vero orgoglio nazionale." Tratto da S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003, pag. 178.

¹³ "Denominata in questo modo, poiché nel 1932, quando entrarono in servizio le prime macchine a vapore, una di esse effettuò la corsa di prova per l'inaugurazione della città di Littoria, in cabina prese posto Benito Mussolini." (Ibidem).

¹⁴ "Con partenza dalla capitale il sabato alle 13 e rientro poco dopo la mezzanotte della domenica. Il treno era dotato di un bagagliaio con sostegni per gli sci, il cui trasporto era gratuito" da S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

¹⁵ Facilitazioni di viaggio per le stazioni balneari e termali, in "Le Vie d'Italia", Notizie ed Echi, 1931, p.274.

¹⁶ Si trattava di una operazione senza precedenti: "da Milano al Mar Ligure, fino al 1937, il biglietto ferroviario di terza classe costava sulle 32 lire a persona", G. F. Venè, *Mille lire al mese. Vita quotidiana della famiglia nell'Italia fascista*. Milano, Mondadori, 1988.

¹⁷ Per maggiori informazioni, (Ibidem).

traffico viaggiatori verso località climatiche, balneari o di interesse storico e artistico. I risultati furono ottimi: nelle otto ricorrenze festive dell'agosto-settembre 1931 vennero effettuati 415 coppie di treni speciali e vennero inoltre utilizzate 80 coppie di treni straordinari, trasportando 459.000 viaggiatori. L'anno successivo la stagione dei treni popolari cominciò il 5 giugno e terminò il 18 settembre, con 17 giornate di effettuazione di gite, con una media di circa 58 gite per giornata. Rispetto all'anno precedente, venne dato un maggiore sviluppo ai treni a lungo percorso, fu istituito il servizio di II classe per i convogli notturni. Quasi tutti i treni partirono con le vetture al completo.

In totale furono effettuate 948 coppie di treni straordinari, trasportando 834.000 viaggiatori. La fortuna dei treni popolari continuò anche negli anni successivi con cospicui aumenti di traffico, fino a quando il fascismo cominciò le avventure belliche. I convogli popolari furono importanti perché consentirono in Italia un'iniziale affermazione del turismo di massa, permettendo a migliaia di persone di raggiungere le località di villeggiatura e di prendere il treno per la prima volta. Essi però, riguardarono una parte limitata della popolazione, quella che viveva nelle grandi città e lavorava nelle fabbriche e negli uffici, mentre chi abitava nelle campagne e nei centri minori dovettero attendere il secondo dopoguerra per conquistare il diritto alla vacanza.

VIAGGIATORI TRASPORTATI CON I TRENI POPOLARI

1931	459.887
1932	833.943
1933	864.297
1934	1.030.388
1935	1.064.262
1936	1.195.571
1937	1.261.267
1938	1.226.261

Fonte: Ferrovie dello Stato, *Relazione per l'anno finanziario*, anni indicati.

1.5 LA RICOSTRUZIONE

L'apice del movimento ferroviario fu raggiunto tra la metà del 1942 e la metà del 1943, sia per gli sfollamenti di massa dalle grandi città investite dalle bombe, sia per la

progressiva scomparsa dei carburanti petroliferi, che portò al blocco dei trasporti stradali. Dall'ottobre 1942 i viaggi nelle autocorriere vennero limitate alle necessità di studio e di lavoro, portando ad un nuovo flusso di viaggiatori sui treni.

Al termine della II Guerra Mondiale la situazione delle ferrovie era disastrosa: erano stati distrutti circa 7.000 km di binari (il 30% dell'intera lunghezza) soprattutto nell'Italia centrale.¹⁸

L'opera di ricostruzione iniziò nel Mezzogiorno, dove i danni erano stati limitati, poi si passò al centro e infine al nord. Per quanto riguarda i servizi viaggiatori, vista la mancanza di vetture, si fece largo uso di carri merci attrezzati con panche, trainati dalle locomotive a nafta portate in Italia dagli americani¹⁹.

La ricostruzione soffrì gli effetti delle precarie condizioni economiche e politiche del paese. Il programma si limitò al semplice ripristino delle linee ferroviarie, senza che fosse aggiornato l'andamento dei binari e senza che la rete infrastrutturale venisse adeguata alle mutate esigenze del sistema produttivo nazionale. Dobbiamo infatti notare che un migliaio di chilometri tra quelli distrutti non vennero mai riattivati, quindi nel 1955 la rete risultava più corta rispetto all'anteguerra: misura 21.923 km.²⁰

Il dato che più sorprende è quello relativo all'utilizzazione dei treni, più che doppia rispetto alle cifre dell'ultimo periodo fascista, segno che la popolazione aveva ricominciato a muoversi e lo faceva sempre di più col treno, anche perché le tariffe non aumentavano di molto rispetto al costo della vita. In seguito a questo forte incremento di viaggiatori, venne aumentata la quantità di convogli viaggiatori.

Complessivamente, tra l'inizio e la metà del Novecento, la circolazione dei treni era più che triplicata, generando in alcune direttrici fenomeni di intasamento e di interferenza tra convogli di diversa categoria.

Rispetto ai viaggiatori, nell'immediato dopoguerra la ripresa del traffico merci fu più lenta. Il "*miracolo economico*", con la forte crescita della produzione, non era ancora iniziato, mentre era esplosa la concorrenza dei camion che cominciavano a operare senza alcun coordinamento con i treni. Dalla metà degli anni '60, inoltre, anche il settore viaggiatori cominciò ad avere un netto calo.

Mentre la macchina diventava essenziale nella società e nell'economia, il treno risultava sempre meno importante. Prova significativa di questa perdita di valore del treno,

¹⁸ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

¹⁹ (*Ibidem*)

²⁰ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

ci viene fornita anche dal confronto tra le cartine geografiche di inizio e fine Novecento: le prime incentrate sui tracciati ferroviari, evidenziati con particolare enfasi, le altre intente a dare maggiore visibilità alla viabilità stradale, con le ferrovie spesso identificate da una sottilissima linea nera quasi invisibile e talvolta neppure riportate.

1.6 FINE DELLA VECCHIA FERROVIA

Nei primi anni '50 le opere di ammodernamento tecnologico delle ferrovie furono ben poche, perché i programmi di sviluppo non ottenevano i fondi nella misura auspicata e perché non venivano assicurati finanziamenti con continuità²¹. Furono comunque approvati alcuni piani di potenziamento nel complesso modesti in rapporto alla generale evoluzione tecnologica del periodo: il primo venne finanziato nel luglio 1952 dalla Cassa per il Mezzogiorno con 75 miliardi di lire²², esso riguardava le linee principali del meridione. Altri 15 miliardi vennero concessi nel luglio 1957 per l'elettificazione dell'Adriatica tra San Benedetto del Tronto e Pescara e della linea Sulmona- Pescara²³. Nel marzo 1958 venne varato il primo Piano quinquennale di ammodernamento e potenziamento della rete, con l'assegnazione complessiva di 350 miliardi di lire. Un secondo piano, della durata di dieci anni, fu approvato nell'aprile 1962.

Questi piani, però, agirono su una parte limitata della rete lasciando inalterato tutto il resto. Infatti, possiamo dire, che il treno non tenne il passo delle nuove tecnologie, basti pensare che ancora nel 1965 gran parte dell'Adriatica e della Tirrenica erano ancora a binario unico. Il ritardo tecnologico si manifestava in particolare nella mancata o scarsa adozione di tutti quei moderni meccanismi già in uso all'estero, che avrebbero consentito di risparmiare personale.

Nell'agosto 1974, inseguito ad una legge che prevedeva un piano di interventi straordinari di 2.000 miliardi di lire, venne avviata una programmazione a lungo termine, finalizzata ad agire sulla struttura della rete e a potenziare la capacità di trasporto offerta.²⁴

Il 17 maggio 1985, 80 anni dopo la nazionalizzazione, fu approvata la legge di riforma che istituiva l'Ente Ferrovie dello Stato²⁵, ente pubblico economico dotato di personalità giuridica, che doveva conseguire i propri fini con criteri di economicità e di efficienza. La costituzione dell'Ente Ferrovie, rappresentò la prima ampia riforma

²¹ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

²² Legge 25 luglio 1952, n 949, "provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento dell'occupazione".

²³ Legge 29 luglio 1952, n 634, "provvedimenti per il Mezzogiorno".

²⁴ Legge 14 agosto 1974, n 377.

²⁵ Legge 17 maggio 1985, n 210, "istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato".

dell'amministrazione italiana nel dopoguerra, aprendo la strada a una serie di mutamenti, tendenti alla privatizzazione di numerosi settori. La trasformazione in ente pubblico, portò alle ferrovie un aumento dei poteri decisionali grazie alla delegificazione di varie materie, ma non diede gli esiti previsti. Nel 1992, venne fatta un'ulteriore trasformazione che portò alla nascita delle "Ferrovie dello Stato- società di trasporti e servizi per azioni", dove il capitale rimaneva interamente di proprietà del ministero del Tesoro.

La necessità urgente che si manifestava era quella di aumentare la velocità complessiva della rete, non solo per i viaggiatori, ma anche per le merci.

1.7 I RAMI SECCHI

I "*rami secchi*" sono le linee secondarie che secondo le Fs hanno un bacino di utenza così ridotto da non giustificare il mantenimento dell'esercizio ferroviario, che viene così sospeso e sostituito da autoservizi.²⁶ A volte, dietro tutto ciò, ci sono le pressioni degli enti locali che richiedono le aree ferroviarie (spesso situate in zone centrali della città) dimesse per realizzare parcheggi, piazze, giardini, strade, piste ciclabili. A volte capita che esistano linee che per le loro caratteristiche sono di fatto inutili. I primi tagli risalgono al 1930, quando vennero chiusi alcuni piccoli tronchi quasi o del tutto improduttivi, come nel caso della regione Abruzzo della linea L'Aquila- Capitignano.²⁷

Lo scoppio della II Guerra Mondiale provocò la distruzione di gran parte delle linee ferroviarie italiane. Quasi tutte vennero ricostruite ma per alcune i gravi danni, uniti alla scarsa frequentazione ne scongiurarono la ricostruzione.

Il boom della motorizzazione di massa, causò, alla vigilia degli anni '60 le prime soppressioni, che colpirono anche linee come la Velletri- Sezze da poco ricostruite.

Negli anni '80 si decise di redigere un elenco di linee non comprese nella rete di interesse generale, improduttive e di cui sarebbe dovuta avvenire la chiusura. Queste linee sarebbero dovute essere tagliate tra il 1985 e il 1986. Tra queste tre sono abruzzesi: la Sulmona- Carpinone, la Teramo- Giulianova e la Roccasecca- Avezzano. Fortunatamente la protesta di utenti e degli enti locali fecero sì che questo piano in parte rientrasse, e delle 57 linee inizialmente previste ne vennero condannate solo 6. Le 3 linee abruzzesi vennero salvate.²⁸

²⁶ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

²⁷ "*I rami secchi*" tratto da www.ilmondodeitreni.it

²⁸ (*Ibidem*)

A questo deve aggiungersi che su molte linee troviamo un servizio autobus in diretta concorrenza con il servizio ferroviario, mentre su altre linee, vi è un così scarso numero di treni giornalieri da far temere l'imminente chiusura. Su alcune delle linee chiuse troviamo autobus sostitutivi gestiti dalle FS, questo vuol dire che la tariffa applicata è quella ferroviaria, pur non essendoci alcun servizio ferroviario. Come possiamo vedere, quindi, il futuro di molte linee rimane incerto. Un'ancora di salvezza per i “*rami secchi*” e per le linee destinate alla chiusura potrebbe essere il turismo ferroviario²⁹, di cui parleremo accuratamente più avanti.

²⁹ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

2 EVOLUZIONE DELLE FERROVIE IN ABRUZZO

2.1 QUADRO GENERALE

La conformazione geografica della regione Abruzzo, ha da sempre influenzato la nascita e lo sviluppo delle vie di comunicazione all'interno di essa. Una regione dall'orografia complicata, difficile da penetrare per l'asprezza delle montagne e per i salti di quota a volte proibitivi.³⁰

Le prime richieste di creazione di linee ferroviarie in Abruzzo, si hanno già dagli ultimi tempi dell'epoca borbonica, quando i centri principali inoltravano richieste al governo senza vere risposte. Molte volte, dietro le richieste vi erano ragioni militari, per una maggiore sicurezza del territorio, oppure la lotta al brigantaggio.

La prima idea di linea ferroviaria, fu quella del barone *Panfilo De Riseis* del 1853, che progettò una grande trasversale tra Napoli e le province abruzzesi fino al Tronto, cioè fino al confine con lo Stato della Chiesa. L'idea cadde quasi subito, in quanto definita da molti solo come una speculazione finanziaria. Nel 1860 si inizia a discutere su un altro progetto quello della “*Centrale Italiana*” che dalla costa adriatica avrebbe risalito i fiumi Pescara e Aterno fino all'Aquila, proseguendo poi verso la Valle del Velino e le Marmore; sempre alla stessa data si fa risalire uno dei primi studi di allaccio tra Teramo e l'Aquila, mediante il superamento del massiccio del Gran Sasso. L'anno dopo si fece strada l'idea di una dorsale interna che, provenendo da nord, avrebbe percorso parte della Toscana e dell'Umbria sino a Rieti e da qui a sud per Avezzano, Capua e Napoli. Quasi contemporaneamente Pescara spingeva per una ferrovia che avrebbe raggiunto Avezzano, piegando subito dopo a sud, nella valle del Liri, toccando Ceprano ed attestandosi a Napoli.³¹

Le prime rotaie spuntarono in Abruzzo dalle Marche, a sud del Tronto. Erano i binari che scendevano lungo la costa adriatica e che già avevano allacciato Bologna con Ancona e presto avrebbero raggiunto Pescara. I primi cantieri furono aperti nel 1862, nella fascia costiera teramana. Il 3 maggio 1863 la prima vaporiera raggiungeva Castellamare Adriatico. Il 15 settembre era collegata anche Ortona e il 9 novembre Foggia. Nel 1875 viene inaugurata la Pescara- Sulmona- l'Aquila che fu completata fino a Terni nel 1883; nel 1884 si apriva il tronco Giulianova- Teramo: doveva essere il primo tronco di una grande trasversale per l'Aquila, Carsoli e Roma che non fu mai attuata; nel 1888 si

³⁰ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo, dalle origini ai giorni nostri*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

³¹ (*Ibidem*).

completava la Roma- Avezzano- Sulmona; nove anni dopo era agibile la Sulmona- Isernia che consentiva un collegamento diretto con Napoli; nel 1902, dopo un lunghissimo tempo dall'avvio dei lavori, si realizzava la Avezzano- Roccasecca.³²

Anche alcune città si dotavano di binari: Ortona, con una funicolare,³³ Chieti con una tranvia elettrica³⁴ che permetteva il collegamento tra il centro e la stazione. Completano il quadro delle ferrovie abruzzesi, la Ferrovia Sangritana nata nel 1915, l'Aquila-Capitignano (1922-1935) e la Pescara- Penne (1929-1963). Questi ultimi due tronchi attualmente chiusi, in seguito alla politica dei rami secchi.

Durante la II Guerra Mondiale l'esercito tedesco e quello anglo-americano hanno pesantemente infierito sulla nostra rete, ma grazie allo sforzo e ai sacrifici dei ferrovieri la ricostruzione è stata completa e in molti casi rapida.

Attualmente in Abruzzo si contano 631 km di strade ferrate. Rispetto al 1934, anno di massima espansione della rete con 768km, è andato perduto il 18% dei binari, a causa delle chiusure della Aquila- Capitignano, della Pescara- Penne, di un tratto di Sangritana e delle tranvie di Chieti e Sulmona.

Nei prossimi paragrafi analizzeremo singolarmente le linee che attraversano la regione Abruzzo.

2.2 TERNI-RIETI-AQUILA-SULMONA

Tra le ferrovie abruzzesi la Terni- Sulmona merita un posto di primo piano. Non soltanto perché all'epoca dell'attivazione essa rappresentava il primo collegamento della regione tra le sponde dell'Adriatico e la Capitale, ma soprattutto per le accese discussioni che accompagnarono la fase progettuale, per i lunghi tempi di costruzione, per le speranze di rilancio sociale ed economico che aveva acceso nelle popolazioni dell'Abruzzo aquilano, per il grande risalto che si dette alla sua inaugurazione, per i numerosi tentativi nel tempo, di renderla competitiva e per la difesa davanti all'assalto dei sostenitori del taglio dei *rami secchi*³⁵.

L'Abruzzo si affacciava all'Unità d'Italia senza avere un chilometro di ferrovie. Seguirono anni di studi, discussioni, progetti di linee mai realizzati, polemiche tra i vari

³² A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

³³ Operò tra il 1891 e il 1893, e ancora dal 1926, (*Ibidem*).

³⁴ Operò tra il 1905 e il 1943. Fu oggetto di visita il 12 giugno 1905 da parte del Re Vittorio Emanuele III e della Regina Elena, (*Ibidem*).

³⁵ "Terni- Sulmona", tratto da www.ilmondodeitreni.it

municipi. Intanto la città di Terni attendeva fiduciosa l'arrivo dei binari da Roma, la linea Adriatica veniva aperta all'esercizio e l'idea di una grande Centrale Italiana, parallela alle due coste, trovava sempre più sostenitori ed anche apprezzamenti dal punto di vista militare, in quanto una simile linea ferroviaria sarebbe rimasta indenne in caso di attacchi dalle coste. Lo scopo di questa linea era di collegare il nord al sud passando per l'interno. Il percorso dall'Umbria all'Abruzzo era già in grandi linee tracciato dall'andamento del terreno. Dalla costa si sarebbe risalito il corso del Pescara e poi quello dell'Aterno sino all'Aquila; da qui a Sella di Corno e, attraverso le Gole di Antrodoto e la Valle del Velino, alle Marmore., l'unica difficoltà era nel superare il dislivello delle Marmore da Terni a Rieti, che provocò studi e discussioni per molti anni.³⁶

Con la legge n. 5828 del 20 agosto 1870 si ebbe la concessione per la realizzazione della ferrovia Terni- Pescara. I lavori nel tratto Pescara- Popoli ebbero inizio nel luglio del 1871 e si conclusero in due anni. Il 1 novembre 1873 la ferrovia raggiunse Sulmona e il 10 maggio 1875 venne solennemente inaugurata l'intera linea Sulmona- Aquila.

Più lunghi saranno i tempi di prosecuzione sino a Terni, infatti il problema principale da risolvere era quello di scegliere l'itinerario da seguire, Pellescritta o Rocca di Corno, il nodo fu risolto nel 1881 con il progetto dell'ingegnere Mentegazza che prevedeva l'itinerario via Rocca di Corno. I lavori cominciarono immediatamente e il 22 giugno 1882 fu possibile viaggiare fino a Rocca di Corno. Le altre tre tratte: Rocca di Corno- Castel S. Angelo, Castel S. Angelo- Rieti e Rieti- Terni furono condotte a termine nell'ottobre 1883. Il 28 ottobre 1883 la linea fu inaugurata con grande solennità.³⁷

La relazione Pescara- Sulmona- Aquila- Terni- Roma, con i suoi 344 km, poneva in collegamento le spiagge del medio adriatico con i colli capitolini. Durante il primo anno di esercizio tre coppie di treni univano l'Aquila con Terni (coprendo i 104 km in circa cinque ore e mezzo) e tre coppie l'Aquila con Castellamare Adriatico (128 km, in un tempo compreso tra le quattro ore e mezzo e le sei ore).

Il 28 luglio 1888 la linea subì il primo declassamento della sua storia in quanto venne aperta la Roma- Avezzano- Sulmona. La distanza tra la Capitale e Pescara si riduceva da 344 a 240 km. Già da questa data la Terni- Sulmona appariva relegata a servizi strettamente regionali anche se in realtà attraversava Umbria e Abruzzo.³⁸

³⁶ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

³⁷ A. Cioci, *La Ferrovia Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona*, Bastia Umbra, Kronion Libri 1989.

³⁸ "Terni- Sulmona", tratto da www.ilmondodeitreni.it

Il 1 luglio 1905 la ferrovia passa sotto la giurisdizione delle Ferrovie dello Stato.³⁹

Il 15 luglio 1915 un violento terremoto devastò Avezzano e lasciò una scia di danni nel tratto da l'Aquila a Sulmona. Unica novità di rilievo, l'introduzione, a partire dal 1919 di due servizi diretti Roma- Aquila e viceversa. Ma erano i servizi locali ad essere lenti e scomodi, con il record negativo del treno, che nel 1920 partiva da Sulmona alle 16.30 ed arrivava a l'Aquila alle 20.25.

Il ventennio era però alle porte, e il clima di generale riorganizzazione e potenziamento della rete ferroviaria nazionale, interessò anche la Terni- Aquila- Sulmona, dove vennero rinnovate numerose opere d'arte.

Il 1933 riserva una grande novità in campo ferroviario: viene introdotta la *littorina*, mezzo leggero dotato di motore a combustione interna, ottima accelerazione e gran confort. Sulla Terni- l'Aquila- Sulmona, questo nuovo mezzo venne introdotto nel 1936 e subito il servizio ne risentì positivamente, con aumento della velocità media e del numero delle corse, con il record del 1937 con nove coppie di treni in orario. L'apice lo si raggiunge con l'orario estivo del 1939 quando vennero introdotti i rapidi⁴⁰ estivi tra Terni e l'Aquila.

Il periodo di splendore durò poco, la II Guerra Mondiale era ormai alle porte, e con i primi razionamenti di carburante le automotrici restano confinate nei depositi, lasciando il posto alle locomotive a vapore, che dal 1941 tornano ad essere padrone dell'esercizio. La bufera della II Guerra Mondiale investe in pieno la linea. I danni sono ingentissimi, tanto che nel 1944 di 164 km di linea ne rimangono in funzione solo 24, tra le stazioni di Antrodoco e Rieti. Le stazioni di Sulmona e Terni vengono rase al suolo e distrutti numerosi ponti tra l'Aquila e Sulmona.⁴¹

Immediata fu l'opera di ricostruzione, condotta in soli dieci mesi. Nell'autunno/inverno 1946 l'intera linea tornò in esercizio. Nel 1955 si istituiscono corse dirette tra l'Aquila e Pescara, tra Terni e Pescara, tra Pescara e Orte, tra l'Aquila ed Ancona.⁴²

Nel 1959 inizia l'avventura del direttissimo l'Aquila- Roma Termini, denominato "*Freccia del Gran Sasso*". E esso caratterizzerà per molti anni la Terni- l'Aquila, ma non

³⁹ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

⁴⁰ La coppia effettuava l'intero percorso in due ore precise, fermando solo a Rieti alla velocità media di 52 km/h, un record destinato a rimanere imbattuto per lunghi anni. Sempre nello stesso anno viene attivata la fermata di Cotilia, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁴¹ A. Cioci, *La Ferrovia Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona*, Bastia Umbra, Kronion Libri, 1989.

⁴² A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997

contribuirà a risolvere di molto il problema dei tempi di percorrenza. Il treno, riusciva a coprire l'intero percorso in circa 5 ore, con fermate ad Antrodoco, Rieti, Terni ed Orte.⁴³

Negli anni '60 la ferrovia fu inclusa tra le linee considerate improduttive e di scarsa utilità ma fortunatamente si salvò essendo una linea lunga 164 km e di grande comunicazione tra Umbria ed Abruzzo.

Il 1 giugno 1969, con il nuovo orario, viene istituito un treno⁴⁴ diretto l'Aquila-Napoli e ritorno. Questo servizio rimane in vita sino al 29 maggio 1976.

Gli anni 70 scorrono abbastanza tranquilli per la linea, che vede definitivamente scomparire la trazione a vapore e ridurre drasticamente il traffico merci.

Nell'autunno 1982 nella stazione di San Demetrio Ne' Vestini si svolge una esercitazione militare ipotizzando un terremoto tra il VI ed il VII grado della scala Mercalli, l'esercito avrebbe dovuto allestire rifugio per 600 sfollati, il ripristino della viabilità e la costruzione di un ponte ferroviario sull'Aterno⁴⁵.

Nel 1987 con l'orario estivo viene soppressa "*La Freccia del Gran Sasso*" il treno diretto con Roma, che per anni aveva rappresentato il punto di forza della ferrovia, una vera e propria istituzione per gli aquilani, un treno passato alla storia, simbolo della voglia di cambiamento e di rinnovamento delle FS del dopoguerra.⁴⁶

2.3 SULMONA- CASTEL DI SANGRO- CARPINONE

La Sulmona- Castel di Sangro- Carpinone è parte intermedia della trasversale Pescara- Napoli ed è dopo quella del Brennero⁴⁷ la linea ferroviaria più alta d'Italia. Tecnicamente è la continuazione verso sud della Terni- l'Aquila- Sulmona. In quest'ultima stazione incontra la Roma- Pescara, mentre a Castel di Sangro si interseca con la Ferrovia Sangritana che prosegue verso Lanciano e Marina di San Vito. Nella stazione di Carpinone, in territorio molisano, la strada ferrata si biforca: a ovest si continua verso Isernia- Venafro- Caianello, innestandosi in seguito sulla Roma- Caserta; a est si può proseguire verso Bosco Redole- Campobasso- Termoli e Bosco Redole- Benevento.⁴⁸

⁴³ "*Terni-Sulmona*" tratto da www.ilmondodeitreni.it

⁴⁴ Il treno partiva alle ore 04.25 e arrivava nella Città Partenopea alle ore 10.58. il ritorno avviene alle ore 18.12 con arrivo a l'Aquila alle ore 23.53, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁴⁵ A. Cioci, *La Ferrovia Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona*, Bastia Umbra, Kronion Libri Cerchio, 1989.

⁴⁶ (*Ibidem*)

⁴⁷ Stazione di Rivisondoli posta ad un'altitudine di 1268,82 m s/m., A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁴⁸ "*Sulmona- Carpinone*" tratto da www.ilmondodeitreni.it

L'atto di nascita ufficiale di questa ferrovia è datato 18 settembre 1892, quando viene inaugurata la prima tratta, da Sulmona a Cansano di 25,570 km. La costruzione venne affidata alla Società delle Strade Ferrate Meridionali e il progetto iniziale prevedeva di unire Sulmona con Caianello. In territorio campano, intanto, si era già iniziato a lavorare alla costruzione della linea ferroviaria Caianello- Venafrò- Isernia, i cui lavori si conclusero il 21 marzo del 1894. A questo punto restava da realizzare il completamento del progettato collegamento Sulmona- Isernia, e cioè la tratta da Cansano fino ad Isernia, la più impegnativa di tutta la linea per le caratteristiche del territorio attraversato, prevalentemente montuoso. Si scavarono gallerie, viadotti, ponti e finalmente il 18 settembre 1897 la stazione di Cansano viene collegata a quella di Isernia.⁴⁹

I convogli partivano da Sulmona e impiegavano quasi 4 ore per arrivare a Castel di Sangro. Da qui, in meno di 2 ore, arrivavano a Carpinone. Oggi lo stesso percorso si percorre rispettivamente in 1h e 12 minuti e in 45 minuti.

A partire dal 1910 alcuni treni della Sulmona- Isernia si spinsero sino a Vairano- Caianello, tanto che negli orari ferroviari il quadro era identificato come linea Sulmona- Caianello.⁵⁰

Nel 1912 Castel di Sangro viene raggiunta da una nuova linea ferroviaria: la Società Anonima per le Ferrovie Adriatico- Appennino, su progetto dell'ingegnere Besenjanica, aprì all'esercizio la ferrovia Castel di Sangro- San Vito Lanciano.⁵¹

Gli anni '30 vedono la comparsa sulla Sulmona- Castel di Sangro- Carpinone delle prime littorine, che oltre ad aumentare il comfort di viaggio ed abbreviare i tempi di percorrenza, relegano la trazione a vapore ai soli treni merci. Sono anni di massimo splendore per l'intera linea e per la stessa Sulmona, ma il tutto era purtroppo destinato a durare poco.

Il secondo conflitto mondiale colpì duramente questa linea. Il 27 agosto 1943 un violento bombardamento da parte degli anglo- americani colpisce duramente la città di Sulmona e gli impianti ferroviari, facendo numerosissime vittime. Al termine del conflitto i danni sono gravissimi: 140 opere d'arte e 29 stazioni sono distrutte, e la linea non è più percorribile. La ricostruzione, al contrario che per altre linee, fu lunghissima.⁵²

La tratta Cansano- Roccaraso riaprirà il 10 dicembre 1947, rendendo percorribile la tratta Sulmona- Roccaraso, ma per il resto della linea si dovrà attendere. La linea è così di

⁴⁹ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁵⁰ Tale denominazione verrà abbandonata dopo il 1960, (*Ibidem*).

⁵¹ "Sulmona- Carpinone" tratto da www.ilmondodeitreni.it.

⁵² A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

fatto divisa in due: da un lato la tratta Sulmona- Roccaraso, dall'altro la tratta Carovilli-Carpinone. Nel 1948 venne inaugurata la ricostruita stazione di Sulmona che nel 1950 vede di nuovo l'elettrificazione. Si inizia intanto, a pensare se valga la pena o no di riattivare il tronco Roccaraso- Castel di Sangro- Carovilli: le perplessità erano dovute agli ingenti costi di ricostruzione, a causa della conformazione del territorio e delle numerose opere d'arte da ricostruire.⁵³

Nel 1955, mentre proseguono i lavori di ricostruzione della tratta ancora interrotta dalla guerra, Castel di Sangro torna ad avere un collegamento ferroviario grazie alla ricostruita linea per Lanciano.

Nonostante i dubbi e le perplessità si opta per la ricostruzione, che però, proprio a causa della conformazione del territorio, sarà molto lunga e difficile. Dopo anni di attesa, il 9 novembre 1960 un treno speciale, con a bordo diverse autorità, inaugura la riapertura dell'intera linea Sulmona- Carpinone.⁵⁴

Il boom della motorizzazione di massa colpisce relativamente poco la ferrovia: l'inadeguatezza della rete stradale e la rigidità degli inverni con abbondanti nevicate che spesso rendono difficoltosa la circolazione automobilistica, fanno sì che il treno continui ad essere quasi padrone incontrastato. Gli anni '70 e i primi anni '80 scorrono abbastanza tranquilli per la linea, che vede scomparire definitivamente la trazione a vapore.

Sopravvissuta alle distruzioni della guerra, la ferrovia sembra però dover cadere vittima della politica dei *rami secchi*: anche la Carpinone- Sulmona venne inserita nel copioso elenco di rami secchi da potare e sostituire con le autolinee. Fortunatamente l'elenco verrà di molto ridimensionato e la linea verrà salvata.

Il freddo e nevoso inverno del 1984 portò di nuovo alla ribalta la linea: le abbondanti ed eccezionali nevicate resero necessaria la chiusura della tratta Sulmona- Castel di Sangro per ben quattro giorni.

La Carpinone- Sulmona sfuggita alla politica dei rami secchi, non sfugge alla politica del risparmio intrapresa dalle FS alla fine degli anni '80. Tra il 1994 e il 1995 vengono automatizzati i vari passaggi a livello, chiuse le biglietterie, varie stazioni vengono declassate a semplici fermate impresenziate ed abbandonate a se stesse. E se può trovare una spiegazione l'aver soppresso stazioni come Sulmona Introdacqua, posta a soli 3 km da Sulmona, si resta sorpresi dalla presenza di una sola stazione tra Castel di Sangro e Carovilli. Quasi 30km senza poter fare incroci, che per una linea di montagna, seppur dal

⁵³ (*Ibidem*)

⁵⁴ "Sulmona-Carpinone" tratto da www.ilmondodeitreni.it

traffico non elevatissimo, sono tanti. Inoltre con ciò si limita di molto la potenzialità della linea.⁵⁵

2.4 AVEZZANO- SORA- ROCCASECCA

Fin dall'Unità d'Italia fu sentita la necessità di realizzare un collegamento ferroviario attraverso l'Appennino che unisse il Lazio e l'Abruzzo. Il primo progetto venne presentato il 12 maggio 1861 e prevedeva una linea ferroviaria che da Pescara, attraverso la conca del Fucino, giungesse sino a Sora e quindi a Ceprano.⁵⁶

Costituitasi la Società Strade Ferrate Meridionali si cominciò a parlare di una linea che raggiungesse sempre Pescara passando però per la Valle del Liri, ed ancora ad una dorsale Terni- Rieti- Avezzano-Roccasecca- Ceprano. Questi progetti, però, erano destinati a rimanere sulla carta in quanto i magri bilanci dello Stato non ne permisero mai l'attuazione, sebbene alcuni comuni, seguendo l'idea di quello di Avezzano, proposero l'acquisizione dei terreni utili al tracciato e la loro cessione gratuita alle SFM.⁵⁷ L'adesione all'idea fra i comuni interessati fu unanime, con le eccezioni dei comuni di Arce e Fontana Liri, che non disponendo di capitali sufficienti potevano solo cedere quanto di loro proprietà, e del comune di Sant'Elia, fermo sostenitore di un più utile tracciato Cassino-Sant'Elia- Atina- Sora.⁵⁸

Ci vollero nove anni d'ipotesi e discussioni prima di giungere al voto favorevole da parte della Camera dei Deputati per la costruzione di una linea di II categoria che avrebbe dovuto collegare Avezzano con il tronco Ceprano- Roccasecca, 75 km circa di tracciato, di cui il 10% a carico delle province e dei comuni interessati dal tracciato.

Ma la posizione geografica delle zone interessate dal progetto della ferrovia, poste in zone montuose e talvolta di difficile accesso, fecero sì che ci vollero più di venti anni dall'inizio dei lavori per il completamento della linea, con la realizzazione di un tracciato abbastanza impegnativo comprensivo di numerose opere d'arte.

L'apertura della ferrovia avvenne per tratti: il 4 dicembre 1884 venne aperta la prima tratta, dal Bivio Arce ad Arce, poi seguirono la tratta Balsorano- Sora aperta il 10 ottobre 1895 e la Sora- Arce il 1 luglio 1897. I primi orari vedono due coppie di treni nella tratta

⁵⁵ "Sulmona- Carpinone" tratto da www.ilmondodeitreni.it

⁵⁶ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁵⁷ Società Strade Ferrate Meridionali

⁵⁸ "Avezzano- Roccasecca" tratto da www.ilmondodeitreni.it

Roccasecca- Balsorano ed una coppia di treni limitati alla tratta Roccasecca- Sora. La trazione era affidata alle locomotive a vapore.⁵⁹

Mancava però, ancora da realizzare il tratto più impegnativo della linea, da Balsorano ad Avezzano, che fu aperto solo il 20 agosto 1902, e che richiese la realizzazione di numerose opere d'arte. Il primo treno a percorrere la nuova linea ferroviaria impiegò circa tre ore prima di arrivare nella stazione di Avezzano. Ma anche con l'apertura dell'intera linea l'orario si mantenne immutato, sempre con tre coppie di treni.

Nello sviluppo della ferrovia ha influito molto, in quel periodo, anche la presenza di molte industrie cartiere nella zona di Isola Liri, infatti nella stazione di Isola Liri venne realizzato in seguito uno scalo merci e, nel 1910 un raccordo a servizio delle cartiere, presenti in zona sin dai primi del 1800, che sfruttavano l'energia fornita dalle acque del vicino fiume Liri. L'alimentazione della linea area era fornita direttamente dalla Società Cartiere Meridionali.⁶⁰

Il grave sisma del 1915, che colpì duramente la zona di Avezzano, provocò gravi danni anche alla stazione di Sora e alla stessa cittadina.

Lo scoppio della I Guerra Mondiale rallenterà relativamente la ricostruzione degli abitati e delle infrastrutture ferroviarie colpite dal sisma.

Nei primi anni '30 vengono introdotti i cosiddetti "*accelerati leggeri*" costituiti da una locomotiva trainante una o al massimo due carrozze leggere⁶¹, ma gli orari restano sostanzialmente identici: tre coppie di treni sull'intero percorso e due coppie nella tratta Sora- Roccasecca.

Il vero e proprio salto di qualità si verificò solo nella metà degli anni '30 con l'avvento delle primi automotrici leggere sulla Roccasecca- Avezzano, che permisero una drastica diminuzione dei tempi di percorrenza per i treni passeggeri ed un aumento dell'offerta.

Lo scoppio della II Guerra Mondiale inizialmente non coinvolse questa linea ferroviaria, che venne utilizzata per rifornire le truppe impegnate sul fronte di Cassino, ma nel 1943, con lo spostamento del fronte verso nord, la linea ferroviaria viene a trovarsi a

⁵⁹ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁶⁰ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁶¹ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

ridosso della linea *Gustav*⁶², subendo gravi danni durante la ritirata delle truppe tedesche, tanto da non essere più percorribile.

Alla fine del conflitto, si parlerà di una vera devastazione per la linea: oltre 70 opere d'arte distrutte, 13 stazioni⁶³ distrutte o seriamente danneggiate. L'opera di ricostruzione iniziò nel luglio del 1946 e si protrasse per ventuno mesi, il 16 aprile 1948 venne inaugurata la ricostruita tratta Roccasecca- Sora, insieme alle nuove stazioni di Sora ed Arpino. I lavori di ricostruzione procedettero invece, molto lentamente nel restante tratto, anche a causa della conformazione del territorio che rallentò molto la ricostruzione post bellica.

Nel 1950, addirittura, vi era anche chi avanzava perplessità sull'utilità dei lavori di ricostruzione della tratta e ne propose l'abbandono. Fortunatamente le cose andarono diversamente e il 13 gennaio 1954 venne riaperto il tratto Sora- S. Vincenzo Valle Roveto, il 28 luglio 1955 il tratto S. Vincenzo- Civita d'Antino, ma per vedere di nuovo riaperta e percorribile l'intera tratta si dovrà attendere il 4 gennaio 1959, quando, con la riapertura del tratto da Civita d'Antino ad Avezzano, può considerarsi conclusa la fase di ricostruzione postbellica.⁶⁴

Nel 1960 la ferrovia venne considerata un “*ramo secco*” e le FS ne ipotizzarono la chiusura. Immediata fu la protesta degli abitanti delle due vallate che arrivarono ad occupare stazioni e binari per impedirne la chiusura. Rientrata la protesta e le ipotesi di chiusura, negli anni '60 e '70 il traffico passeggeri risentì molto del boom automobilistico, così come quello merci.⁶⁵

Nel 1979 la crisi dell'industria cartaria provocò una contrazione dell'attività delle Cartiere Meridionali di Isola Liri causando la soppressione del raccordo ferroviario.

Attualmente con gli ultimi cambi di orario, il servizio viene drasticamente tagliato nei giorni festivi, vero peccato, in quanto si toglie la possibilità di usufruire di questa bellissima linea anche per il turismo.

La speranza è proprio che si riscopra definitivamente questa linea, che da oltre cento anni unisce le valli del Liri e di Roveto attraverso paesaggi di rara bellezza.⁶⁶

⁶² Linea difensiva dove si attestarono i tedeschi, andava da Gaeta alla foce del fiume Sangro e aveva il suo punto nodale nella zona di Cassino, G. Sabbatucci e V. Vidotto, *Storia contemporanea, Il Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 2005.

⁶³ Le stazioni di Roccasecca, Sora e Arpino sono completamente rase al suolo, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁶⁴ “Avezzano- Roccasecca” tratto da www.ilmondodeitreni.it

⁶⁵ (*Ibidem*).

⁶⁶ L. Bologna, *Itinerari turistici per l'Abruzzo e Molise, cronaca di un viaggio in ferrovia attraverso l'Abruzzo agli inizi degli anni venti*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 2001.

2.5 CASTEL DI SANGRO-LANCIANO-SAN VITO MARINA

L'idea di realizzare un tracciato ferroviario nella Valle del Sangro si sviluppò piuttosto a rilento. La prima proposta è da ricondurre al governo Borbonico che voleva allacciare la città partenopea con la costa adriatica. I binari si sarebbero mossi da Napoli, in direzione nord fino a Castel di Sangro per poi deviare ad est e raggiungere Torino di Sangro.⁶⁷

Un'altra ipotesi di lavoro venne presentata nel 1885 e riguardò un allaccio tra San Vito e Castel di Sangro attraverso Lanciano, Castel Frentano, Casoli e Palena, percorrendo la valle del fiume Aventino, i fianchi meridionali della Maiella e piegando verso sud, con innesto sulla futura Sulmona-Isernia. Il tracciato, di 67 km di lunghezza, avrebbe fatto parte di un progetto più ampio, che teneva conto di una rete teatina della quale si ipotizzavano anche queste altre relazioni: Torino di Sangro- Perano- Villa Santa Maria- Ateleta- Castel di Sangro⁶⁸; la più meridionale Vasto- Montediorisio- Montazzoli- Castiglione; infine un grande arco da Vasto a Chieti per Ateessa e Guardiagrele. Si trattava di un progetto di rete ambizioso che avrebbe misurato ben 293 km.

Nel 1899 l'ingegnere Giustino De Leonardis dette un ulteriore rilevante contributo alla questione ferroviaria della zona. Esaminando l'orografia, ripropose un tracciato da Torino di Sangro a Castel di Sangro, risalendo quasi per intero il corso del fiume e lambendo i centri abitati di Paglieta, Ateessa, Archi, Bomba, Colledimezzo, Villa Santa Maria, Quadri e San Pietro Avellana⁶⁹. Complessivamente la linea, a trazione elettrica, avrebbe misurato 75 km.

Sia questo progetto che il precedente, per diversi motivi, non trovarono una definitiva approvazione⁷⁰.

Bisognerà attendere i primi anni del Novecento per avere la stesura di un progetto globale e definitivo commissionato dall'ingegnere Camillo Dell'Arciprete, tecnico ferroviario, all'ingegnere lombardo Ernesto Besenjanica. Il progetto definitivo della ferrovia Sangritana viene presentato dall'ingegnere Besenjanica il 3 giugno 1905 al Ministero dei lavori pubblici, unitamente al piano finanziario.⁷¹ La linea ideata è della

⁶⁷ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁶⁸ Tracciato lungo 76 km, (ibidem).

⁶⁹ De Leonardis suggeriva la via più naturale possibile, evitando l'iniziale impegnativo tracciato più settentrionale passante per Lanciano, A Cioci, *Storia della Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁷⁰ (Ibidem).

⁷¹ Tratto da www.sangritana.it

lunghezza di 150 km: partendo dalla stazione di Castel di Sangro della già esistente ferrovia Sulmona- Isernia, segue la Valle del Sangro, continuando poi per Casoli fino a Crocetta, dove si biforca, proseguendo con un ramo fino a Marina San Vito, passando per Lanciano, e con un altro ramo verso Ortona, transitando per Guardiagrele. A questa linea principale si aggiunge un altro piccolo tronco da Archi verso Atesa.

Il progetto viene approvato il 27 febbraio 1909, mentre i lavori, affidati alla direzione dell'ingegnere Camillo Dell'Arciprete, inizieranno il 10 febbraio 1911.⁷²

La prima tratta Marina San Vito- Lanciano viene aperta all'esercizio il 1 agosto 1912, mentre il 10 novembre dello stesso anno viene inaugurata la tratta Marina di Ortona- Guardiagrele. La congiunzione dei due rami avviene il 4 settembre 1913 a Crocetta. Il 1 agosto 1915 tutta la linea della Ferrovia Sangritana viene aperta all'esercizio⁷³. Al momento dell'apertura all'esercizio, la Ferrovia Sangritana presenta la trazione a vapore che però, oltre ad essere particolarmente onerosa, risulta anche insoddisfacente, a giudicare soprattutto dai tempi di percorrenza. Infatti, ci volevano circa sei ore per raggiungere Castel di Sangro da San Vito⁷⁴, e più di venti minuti nel percorso da Archi ad Atesa di soli otto km.

Dopo la I Guerra Mondiale si passò alla seconda fase del progetto: l'elettificazione della linea. I lavori furono intrapresi nel 1923 e si conclusero dopo un anno, senza creare disservizio all'esercizio dei treni.⁷⁵ La nuova linea elettrica viene inaugurata il 9 ottobre 1924, i tempi di percorrenza tra Lanciano e Castel di Sangro si ridussero a circa due ore e mezzo⁷⁶.

Il 1 febbraio 1929 viene inaugurato il tratto Atesa- Atesa città di 9 km. Così completata la Ferrovia Adriatico Sangritana vive anni relativamente tranquilli, servendo oltre 160.000 abitanti di 40 comuni che utilizzavano ben 42 tra fermate e stazioni. I viaggiatori erano in media 1,3 milioni all'anno. La ferrovia acquisisce importanza rilevante anche nel trasporto delle merci, costituito prevalentemente da prodotti ortofrutticoli e laterizi. Si tratta di un periodo di massimo splendore per la linea che ancora nel 1942 trasporta 1.835.000 viaggiatori e 944.000 quintali di merci.⁷⁷

⁷² "Castel di Sangro- Lanciano- San Vito Marina" tratto da www.ilmondodeitreni.it

⁷³ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁷⁴ Tratto lungo 104 km, (Ibidem)

⁷⁵ Durante i lavori furono anche allestite le due stazioni di Crocetta e Fallo, (Ibidem).

⁷⁶ Tratto da www.sangritana.it

⁷⁷ Ingente anche il movimento di carri sia in partenza da Colledimezzo ed Isca d'Archi, carichi di marna e diretti al cementificio di Pescara, e sia in partenza da Ortona e San Vito, carichi di paglia e diretti allo stabilimento Celdit di Chieti Scalo, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

Il secondo conflitto mondiale, che coinvolge duramente la parte meridionale dell'Abruzzo, reca gravi danni alla linea. La Ferrovia Sangritana, che attraverso le stazioni di Marina di San Vito, Ortona Marina e Castel di Sangro si allaccia alla rete delle Ferrovie dello Stato, rappresentava una delle più importanti trasversali ferroviarie Adriatico-Tirreno, e per tanto rivestiva anche un notevole interesse militare. Di conseguenza viene sistematicamente distrutta dalle forze Armate Tedesche durante l'ottobre del 1943. A causa dei continui attacchi aerei il servizio viene sospeso a partire dal 6 ottobre 1943, mentre dal 14 ottobre iniziò l'opera di distruzione di ogni opera d'arte della ferrovia.⁷⁸

Alla fine del conflitto nessuno dei 160 km della linea risulta più essere agibile. Il personale della Sangritana ben deciso a non far morire la ferrovia, si costituisce Cooperativa di Lavoro per la ricostruzione volontaria della linea. Grazie al loro lavoro, si ripristinò il servizio a trazione elettrica e nel giro di due anni vennero riattivate tutte le tratte.⁷⁹

Nel dopoguerra, con la trasformazione dell'Italia da Paese ad economia agricola a Paese industrializzato, anche la Vallata del Sangro registra una notevole emigrazione della propria popolazione verso i maggiori centri della zona limitrofa o addirittura verso il Nord Italia, la Svizzera e la Germania. Con il crearsi di questa situazione, anche la Ferrovia Sangritana sembrava non avere più ragione di esistere. Fortunatamente la realtà mutò radicalmente: gli operatori economici iniziarono ad investire sulla Valle del Sangro, aprendo così fabbriche ed industrie, causando così un'inversione di tendenza del fenomeno migratorio ed una rivitalizzazione della Vallata, stimolata anche dall'esistenza della Sangritana, mezzo più comodo e conveniente per il trasporto sia di materie prime che di prodotti lavorati da caricare o dirottare sulle Ferrovie dello Stato⁸⁰.

Nel 1981, viene nominata una commissione da parte del Ministero dei Trasporti, al fine di accertare le condizioni di esercizio della Sangritana, con particolare riferimento allo stato dell'armamento, degli impianti ed al programma degli interventi da realizzare per garantire le condizioni di sicurezza. Alla luce dei risultati ottenuti, la Commissione ritiene urgente l'effettuazione di lavori, per eseguire i quali fu necessario procedere alla sospensione dell'esercizio ferroviario. Nel corso del 1982, tutte le tratte furono progressivamente sospese all'esercizio, ciò mise in stato di allarme l'opinione pubblica e

⁷⁸ Vennero completamente distrutti binari, ponti, pali, caselli e stazioni, (*Ibidem*).

⁷⁹ Tratto da www.sangritana.it

⁸⁰ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

soprattutto le popolazioni locali del Sangro e la Sangritana, le quali temevano che dietro l'idea della ristrutturazione della linea, si celasse l'intenzione di smantellare la ferrovia.

Fortunatamente non era questa l'intenzione del Ministero, infatti dopo un attento studio della situazione e la realizzazione di lavori di risanamento, il 10 aprile 1983 viene autorizzata la riattivazione dell'intero esercizio ferroviario⁸¹.

Nonostante ciò, la Sangritana assistette al lento ma continuo calo del traffico viaggiatori sui proprio treni, dovuto al crescente proliferare del trasporto su gomma concesso ai privati ed all'incremento dell'uso della motorizzazione privata.

Nacque così l'idea di sfruttare il tracciato ferroviario dal punto di vista turistico e, nel 1987, viene istituito "Il Treno della Valle", attualmente esistente e di cui parleremo approfonditamente più avanti, si tratta di un convoglio turistico che propone la scoperta dei luoghi più belli della Valle del Sangro⁸².

Tra le molteplici iniziative intraprese negli ultimi anni dalla Sangritana vi è l'apertura il 1 agosto 2002 di una propria Agenzia, la Sangritana Viaggi & Vacanze che offre alla clientela, oltre ai prodotti tipici di un'agenzia di viaggi e l'ormai collaudata iniziativa del Treno della Valle, anche un servizio ampio di noleggio autobus e minibus Gran turismo. Continuano inoltre, gli interventi di ammodernamento e potenziamento con l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Dal 1 aprile 2005 la FAS⁸³ è stata trasformata in una società per azioni avente come unico socio la regione Abruzzo.⁸⁴

2.6 TERAMO- GIULIANOVA

I primi concreti progetti di collegare le due città tramite una strada ferrata risalgono al 1860. Tre anni dopo si iniziò a pensare ad una grande trasversale Giulianova- Teramo- L'Aquila- Roma, forando il massiccio del Gran Sasso. Di essa venne realizzato soltanto un piccolo tronco, di appena 25 km, per l'appunto la ferrovia Teramo- Giulianova.⁸⁵ Il Ministero dei Lavori Pubblici, inserì la linea tra quelle di seconda categoria, verso le quali il governo si sarebbe accollata la spesa per i nove decimi, lasciando la restante parte a carico della Provincia e dei comuni interessati⁸⁶.

⁸¹ Riattivazione completata nel 1987, (*Ibidem*).

⁸² P. Donatucci, U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

⁸³ Ferrovia Adriatico Sangritana

⁸⁴ www.sangritana.it

⁸⁵ A. Cioci, *La Ferrovia Teramo- Giulianova*, Cortona, Calosci, 1994.

⁸⁶ Legge n. 5002 del 29 Luglio 1879, autorizzava la costruzione di linee ferroviarie di completamento.

I lavori della costruzione procedettero assai a rilento, protraendosi per quattro anni⁸⁷. Dopo la verifica sulla linea, effettuata il 19 giugno 1884, venne fissata l'inaugurazione per il 15 luglio dello stesso anno. Il convoglio inaugurale si avviò da Giulianova in direzione Teramo alle ore 13,00; effettuò fermate nelle stazioni intermedie di Mosciano, Notaresco, Bellante e Castellalto. Alle 14,15 il treno giunse allo scalo del capoluogo, tra due ali di persone e grida festanti. La cerimonia comprese i discorsi ufficiali, il banchetto, la fiaccolata, i fuochi pirotecnici e la serata di gala al teatro. L'euforia non fu trascurabile, ma il tronco, senza un naturale proseguimento non avrebbe avuto un grande avvenire. È vero che i traffici interessanti i prodotti della terra e dell'artigianato locale ricevettero grande impulso, ma l'economia della zona non ebbe, con la ferrovia, quella spinta che tutti si attendevano⁸⁸.

Nei primi anni di esercizio il traffico fu abbastanza sostenuto, nonostante l'esiguità delle corse: tre per ogni senso di marcia, con convogli misti (passeggeri e merci) che coprivano l'intero percorso in poco meno di un'ora⁸⁹.

Nel 1922, dopo una lunga fase progettuale, veniva aperta all'esercizio la ferrovia L'Aquila- Capitignano⁹⁰, gestita dalla Società Industriale dell'Aterno, con lo scopo di trasportare la torba dal bacino di Campotosto ai mercati italiani. Tale linea, effettuava anche il trasporto passeggeri e godeva di tutte le caratteristiche tecniche per diventare un altro tassello del sospirato collegamento tra Teramo ed il capoluogo della regione. La linea si incuneava quasi nello spartiacque tra il Gran Sasso e i Monti della Laga.

Non rimanevano che 56 km di tracciato da costruire, invece pochi anni più tardi la stessa L'Aquila- Capitignano subiva la chiusura⁹¹. Inoltre il nascente Istituto Nazionale dei Trasporti sperimentava sulla Teramo- Giulianova corse di autobus in concorrenza con i treni: il mezzo su gomma impiegava 45' contro i 65'- 70' di quello su ferro⁹². L'utenza era attratta dall'autobus che, tra l'altro, raggiungeva direttamente il centro storico di Teramo. Era praticamente il declino della linea che non poteva far fronte al proliferare di corse automobilistiche pubbliche e private.

⁸⁷ Tempo assolutamente ingiustificato trattandosi di un tracciato con pochissime asperità, A. Cioci, *La Ferrovia Teramo- Giulianova*, Cortona, Calosci, 1994.

⁸⁸ (*Ibidem*).

⁸⁹ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁹⁰ Linea lunga 31 km, (*Ibidem*).

⁹¹ Il 14 ottobre 1933 per il servizio passeggeri e il 16 ottobre 1935 per quello merci, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

⁹² (*Ibidem*)

Nel 1932 il traffico ferroviario venne sospeso ad eccezione di un convoglio con carrozza diretta a Roma, via Giulianova- Pescara⁹³. Nel 1938 le corse ripresero con regolarità, grazie alla presenza delle littorine che dimezzarono i tempi di percorrenza. La carenza di combustibile dovuta all'inizio della II Guerra Mondiale portò all'accantonamento delle automotrici e al ripristino delle vaporiere, con il conseguente aumento dei tempi di percorrenza. I bombardamenti degli anni 1943- 44 mutilarono la linea in più punti e il servizio cessò⁹⁴.

La ricostruzione, dopo la guerra, fu immediata e il primo convoglio iniziò la circolazione dal 1 febbraio 1946. Nel 1949, grazie al ripristino delle automotrici, venne aumentato il numero delle corse, otto per ogni senso di marcia, compreso un collegamento rapido Teramo- Pescara, con partenza alle 16,54 ed arrivo alle 17,59. Nel 1957 venne attivata una relazione diretta tra Teramo e San Benedetto del Tronto, mentre l'anno successivo il collegamento si spinse sino ad Ancona⁹⁵.

Nella metà degli anni Settanta le vecchie rotaie, posate nel 1883-84, si sostituirono, apportando notevoli miglioramenti. Anche il vecchio materiale rotabile venne gradualmente sostituito, portando ad una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza, fino ad attestarsi intorno ai 22'. Dal 1986, ricalcando una sperimentazione⁹⁶ che fa evitare il trasbordo passeggeri a Giulianova, gran parte delle corse si attestano a Pescara. Dal 1993 è stato effettuato il triplicamento delle corse (fino a dodici) con relazioni dirette Teramo- Giulianova- Pescara- Chieti.

La Giulianova- Teramo presenta un andamento piuttosto rettilineo, a binario unico, risalendo la valle del fiume Tordino tocca quattro fermate: Mosciano Sant'Angelo, Notaresco, Bellante, Castellalto e supera vari piccoli corsi d'acqua. Le opere d'arte presenti sono tutte di modeste proporzioni, ad eccezione del ponte di Cartecchio, in prossimità di Teramo, che misura 270m. Inoltre non è presente nessuna galleria.⁹⁷

Questa linea, negli ultimi anni, si è posta in controtendenza rispetto alle altre linee secondarie d'Abruzzo, nel senso che ha fatto registrare numerosi segnali positivi riferiti all'incremento del traffico.⁹⁸

⁹³ Effettuava servizio notturno con partenza da Teramo alle ore 22, A.Cioci, *La Ferrovia Teramo-Giulianova*, Cortona, Calosci, 1994.

⁹⁴ (*Ibidem*)

⁹⁵ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997 (attualmente i collegamenti diretti con San Benedetto e Ancona non sono più esistenti, sono effettuati con il cambio a Giulianova).

⁹⁶ Iniziata nel 1970, A. Cioci, *La Ferrovia Teramo -Giulianova*, Cortona, Calosci, 1994.

⁹⁷ (*Ibidem*).

⁹⁸ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

2.7 L'AQUILA- CAPITIGNANO

Alcune vicende della ferrovia L'Aquila- Capitignano sono strettamente legate alla linea Giulianova- Teramo. Queste linee dovevano rappresentare un unico itinerario che, superando le asperità del massiccio del Gran Sasso, avrebbe posto in collegamento l'Abruzzo aquilano, e di seguito Roma, con la costa adriatica. Molteplici a tale riguardo, furono i progetti⁹⁹ redatti negli anni successivi all'Unità d'Italia, ma nessuno di essi venne ritenuto idoneo per essere realizzato.

L'apertura del tronco Giulianova- Teramo nel 1884, riaccese gli animi delle popolazioni dell'Abruzzo settentrionale, ma la successiva attivazione della Roma-Sulmona nel 1888, spostò irrimediabilmente gli interessi verso sud, rendendo meno praticabile l'idea di un allaccio diretto L'Aquila- Roma.

Nel 1906 nasceva a Bologna la Società Anonima d'Imprese Industriali dell'Alto Aquilano, avente come scopo principale lo sfruttamento dei giacimenti di torba dell'area di Campotosto che erano stati dati in concessione alla stessa società, inoltre si proponeva in secondo luogo di fornire una comunicazione meno precaria tra i paesi ricadenti nell'alta valle del fiume Aterno.¹⁰⁰ A questo proposito nel 1909 l'ingegnere Giovanni Di Vella pubblicò il progetto definitivo della linea ferroviaria L'Aquila- Capitignano, della lunghezza di 32,200km con trazione a vapore. La linea prevedeva cinque stazioni: L'Aquila, Pizzoli, Marana, Montereale e Capitignano e cinque fermate intermedie: Coppito- Cansatessa, San Vittorino, Cermone, Barete, Cagnano. Un solo tunnel, della misura di 157m, avrebbe superato le pendici di un colle nei pressi di Marana.

Il progetto Di Vella interessò la Società Imprese Industriali dell'Alto Aquilano che apportò alcune lievi modifiche, tra cui un minimo accorciamento del tracciato e l'eliminazione della galleria di Marana.¹⁰¹ Mentre la stessa Società nel 1910 inoltrava domanda di concessione al Ministero, i municipi della zona si organizzavano per reperire le somme occorrenti alla partecipazione dell'impresa. Più tardi la Società Alto Aquilano si trasformava in Società Industriale dell'Aterno (S.I.A.) ed apriva una direzione all'Aquila anche in vista di un massiccio sfruttamento del bacino torbifero di Campotosto.

⁹⁹ I progetti più importanti furono quello dell'ing. Maraini del 1874 che proponeva un collegamento Teramo-L'Aquila con traforo sotto il Gran Sasso della lunghezza di 5,91km e quello dell'ing. Garneri del 1885 che proponeva di superare lo stesso massiccio con un tunnel di 1,5km, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

¹⁰⁰ (*Ibidem*).

¹⁰¹ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

Lo scoppio della I Guerra Mondiale bloccò i lavori che poterono iniziare solo nel 1919. Il primo tronco, l'Aquila- Pizzoli, venne inaugurato il 22 agosto 1920, mentre il secondo Pizzoli- Capitignano venne attivato il 27 febbraio 1922. I lavori procedettero celermente in quanto l'intero percorso si mostrava abbastanza rettilineo, con poche curve e con modestissime opere d'arte. In attesa del completamento della linea, la S.I.A.¹⁰² concessionaria della linea, attivò il servizio viaggiatori¹⁰³, che si mostrò sin da subito scarso come in quasi tutti i tronchi in attesa di completamento. Anche i tempi di percorrenza erano abbastanza elevati: 1 ora e 10' per percorrere i 31 km complessivi della linea. La società concessionaria disponeva di quattro locomotive a vapore. Come tradizione di molte altre concessionarie le locomotive vennero ribattezzate con i nomi delle località servite dalla ferrovia: "Aquila"; "Pizzoli"; "Montereale"; e "Capitignano".

Leggermente più sostenuto era il traffico merci, grazie anche allo sfruttamento di ampi giacimenti di torba ubicati nella zona di Campotosto. Le merci trasportate, oltre alla torba, erano legname, mattoni, bestiame, lana, maglie, alimentari in genere.¹⁰⁴

Numerosi e vani furono nel corso degli anni gli sforzi di far proseguire i lavori per raggiungere Teramo, condizione necessaria per salvare dalla chiusura una linea, progettata per ben più ampi servizi, che, nonostante la diminuzione dei tempi di percorrenza, di anno in anno mostrava tutti i suoi limiti, con scarsissimo traffico passeggeri.

Anche il traffico merci iniziò a mostrare una netta flessione, aggravata dal drastico calo dell'attività estrattiva della torbiera di Campotosto.

Con la rinuncia alla costruzione del prolungamento su Teramo si decretò, di fatto, la morte della linea, che venne chiusa, al traffico passeggeri il 14 ottobre 1933, quasi nell'indifferenza totale.¹⁰⁵ Per altri due anni sopravvisse il servizio merci, fino all'ottobre 1935 poi la chiusura definitiva. Nel 1936, una ripresa dell'attività della torbiera fece sperare in una riapertura della ferrovia. La Società Aterno chiese dapprima la riapertura della linea poi l'autorizzazione alla trasformazione in tranvia, ma non venne autorizzata.

Nel 1944 la linea, che sebbene chiusa non era stata ancora disarmata, venne saltuariamente utilizzata dalle truppe tedesche.¹⁰⁶

Attualmente le tracce della linea sono ancora numerose. La sede ferroviaria è rintracciabile quasi per l'intera estensione, salvo il tratto terminale nei pressi di L'Aquila.

¹⁰² Società Industriale Aterno

¹⁰³ Nel 1930 l'offerta riguardava tre coppie di treni, (*Ibidem*).

¹⁰⁴ In particolare patate, mele, castagne e vino.

¹⁰⁵ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

¹⁰⁶ (*Ibidem*).

In discreto stato anche tutte le opere d'arte. I fabbricati viaggiatori delle ex-stazioni e i caselli esistono tutti anche se la maggior parte sono fatiscenti; fanno eccezione il fabbricato viaggiatori di Capitignano, totalmente ristrutturato ed adibito a ristorante, e quello di L'Aquila, ancora in discrete condizioni.¹⁰⁷

L'interesse per questa linea dismessa risulta oggi rinnovato, in quanto consente di collegare L'Aquila con il lago di Campotosto e con il Parco Nazionale del Gran Sasso d'Italia, ed è quindi molto appetibile a fini turistici come vedremo nello specifico successivamente.



Figura 1: Rete Ferroviaria abruzzese ai giorni nostri. Fonte: “*Ferrovie, territorio e sistema di greenways*” a cura di RFI e ISFORT, Roma, maggio 2004.

¹⁰⁷ R.Ravelli, G.Senes, N.Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways*, Milano, Associazione Italiana Greenways onlus, 2004.

3 POTENZIALITA' TURISTICA DELLA FERROVIA IN ABRUZZO

3.1 CARATTERISTICHE DEL TURISMO FERROVIARIO

In Europa e nel resto del mondo, numerosissime sono le iniziative che rimettono in moto treni e ferrovie storiche, o creano convogli panoramici, riscoprendo insieme a un modo di fare turismo una modalità di trasporto: il turismo ferroviario o la ferrovia turistica.

Le ferrovie sono sempre state strettamente connesse con il turismo e si può sostenere che l'esistenza del treno è risultata fondamentale per rendere il turismo un fenomeno di massa. Strade ferrate a spiccata vocazione turistica furono realizzate in gran quantità negli anni a cavallo tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento, quando per effetto della ramificazione ferroviaria il treno raggiunse le montagne e altre zone assai suggestive¹⁰⁸.

Oggi, per ferrovia turistica si intende essenzialmente una linea i cui treni sono frequentati da passeggeri che li usano per divertimento piuttosto che per spostarsi.

L'offerta è variegata, ma si possono individuare due tipologie di viaggi turistici in treno: quelli su treni modernissimi che coprono anche distanze notevoli, e quelli su treni storici¹⁰⁹ che per lo più percorrono tratti di piccola e media lunghezza lungo territori di alto valore paesaggistico e culturale. I primi prevalgono fuori dall'Europa e assomigliano a crociere su rotaie sia per la qualità degli arredi delle carrozze e del servizio, che per il prezzo.¹¹⁰ I secondi, presenti soprattutto in Europa si ispirano sostanzialmente a due modelli: l'uno soprattutto in Italia e Francia, si caratterizza per treni in genere "vecchi", talvolta storici, che percorrono linee utilizzate soprattutto in estate con il contributo decisivo di appassionati volontari. L'altro, che prevale nell'Europa continentale, in particolare in Svizzera, propone un vero progetto di uso di treni pensati e costruiti appositamente per esigenze turistiche.

Le ferrovie turistiche in senso stretto sono di solito gestite da associazioni di volontariato e hanno un traffico soltanto turistico, concentrato nei giorni festivi e in determinati mesi dell'anno. Tra queste esistono ferrovie museo, dove è stata, con maggiore o minore efficacia, ricreata l'atmosfera di un viaggio indietro nel tempo, e ferrovie caratterizzate invece da un percorso particolarmente interessante dal lato naturalistico, la

¹⁰⁸ S. Maggi, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche*, Siena, Copinfax 1997.

¹⁰⁹ Spesso gestiti da volontari.

¹¹⁰ Si va dai 3000 euro per attraversare l'Andalusia ai 7000 per la Scozia.

cui politica commerciale pone l'accento sul paesaggio più che sui rotabili storici¹¹¹, come potrebbe essere fatto nella regione Abruzzo.

Si potrebbe dire che la ferrovia turistica costituisce uno sviluppo del turismo ferroviario: dall'uso del treno per andare in gita, alla gita in treno.

3.2 LE *PRESERVED RAILWAYS* INGLESI

Patria di nascita della rivoluzione industriale, la Gran Bretagna fu il primo paese¹¹² a sviluppare una rete ferroviaria molto ramificata. Le ferrovie hanno rappresentato in Inghilterra, Scozia e Galles un settore di fondamentale importanza per l'economia e per la società, lasciando innumerevoli tracce nella memoria storica del paese e generando nel secondo dopoguerra, quando è iniziato il taglio di circa 9000 chilometri di binari, un vasto movimento per salvare diversi tratti di linea, che sembravano inutili dopo lo sviluppo della motorizzazione di massa. L'attaccamento alle ferrovie secondarie e a ciò che esse avevano significato nella storia del territorio era tanto sentito che gli oppositori alla chiusura arrivarono fino a comprare diversi tronchi insieme al vecchio materiale rotabile che vi circolava, al fine di preservare l'ambiente ferroviario di una volta per farlo conoscere alle generazioni future. A questo tentativo di tutela del patrimonio storico nazionale fu legata anche l'affermazione di una nuova disciplina: l'archeologia industriale.

Il termine fu coniato nei primi anni Cinquanta, quando alcuni appassionati fecero presente la necessità di studiare i resti dei vari settori industriali e allo stesso tempo di salvarli dall'abbandono e dall'eliminazione. Si trattava di materiali del XVIII e XIX secolo, di fabbriche e opifici, di macchine a vapore e locomotive, di ponti e acquedotti di ghisa, di ferrovie, dighe e canali. Una definizione precisa della disciplina venne data da Kenneth Hudson, il quale affermò che *“l'archeologia industriale si occupa della scoperta, della catalogazione e dello studio dei resti fisici delle industrie e dei mezzi di comunicazione del passato”*.¹¹³

La prima fase di sviluppo fu caratterizzata in Gran Bretagna da un piccolo gruppo di pionieri che si dedicò a scuotere l'opinione pubblica, sostenendo la necessità di salvare dalla rapida scomparsa ferrovie, edifici e macchinari che documentavano la storia dell'industria e della tecnologia britanniche. Con i loro sforzi, queste persone resero popolare l'archeologia industriale, tanto che si verificò la costituzione di numerose

¹¹¹ S. Maggi, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche, esperienze e prospettive*, Siena, Copinfax, 1997.

¹¹² La prima linea venne inaugurata nel 1825 la Stockton- Darlington, (*Ibidem*).

¹¹³ Cit. da K. Hudson, *Archeologia Industriale*, Bologna, Zanichelli, 1981, p.1.

associazioni dilettanti. Il principale campo d'intervento è stato quello dei trasporti e soprattutto delle ferrovie, con il restauro delle linee abbandonate e del materiale rotabile d'epoca. Il movimento per salvare le linee ferroviarie fu avviato in Gran Bretagna all'inizio degli anni Cinquanta, denominato con il termine di *railway preservation movement*¹¹⁴.

Nel 1991 le ferrovie museo assorbivano il 3% del mercato di tutte le attrazioni turistiche del Regno Unito. Oggi lì, esistono oltre 60 linee restaurate che coprono circa 750 chilometri di binari, sostenute da 100.000 soci, e sulle quali viaggiano circa 8 milioni di passeggeri ogni anno, il fenomeno è in continuo incremento.¹¹⁵ Particolarmente significativo è la Bluebell Railway, realizzata sull'itinerario della vecchia linea tra East Grinstead e Lewes, che divenne la più nota presso l'opinione pubblica anche per la ridotta distanza da Londra. Si puntò qui sullo sviluppo di una ferrovia turistica, facendo della stessa un centro di attrazione per il tempo libero. Vennero gradualmente realizzati negozi, un museo, un bar, e un ristorante aperto anche la sera dopo la fine del servizio ferroviario. Furono acquistate locomotive e materiale rotabile attrezzato per pranzi a bordo. Le stazioni furono restaurate in modo da ricreare un ambiente degli anni Trenta. La mancanza che si nota è invece quella dell'inserimento della ferrovia turistica nel territorio. Le linee sembrano del tutto isolate dalla vita circostante, portando ad uno scarso interesse verso lo sviluppo di legami con le zone limitrofe.

Di notevole importanza risulta essere la presenza dei volontari,¹¹⁶ quasi indispensabile, in quanto a causa del costo notevole, non solo di impianto, ma anche di esercizio, le ferrovie turistiche hanno l'assoluta necessità di contenere le spese.

Gli introiti vengono soltanto per metà dai biglietti, mentre tutto il rimanente deriva dalla vendita di *gadgets* di vario tipo, nonché dai ricavi di bar e ristoranti e di manifestazioni organizzate sulla ferrovia, come matrimoni, particolari convogli per bambini, mostre del vapore o altri intrattenimenti. Il successo finanziario delle *preserved railways* è stato determinato anche dall'ubicazione: la vicinanza a un grande centro urbano o a un'area di forte affluenza turistica rende più facile attirare passeggeri. Anche le politiche commerciali si sono rivelate di fondamentale importanza: l'esperienza ha dimostrato che il semplice servizio ferroviario, seppure a vapore, non rappresenta un'attrattiva sufficiente alla sopravvivenza di una ferrovia turistica. Occorre estendere il

¹¹⁴ S. Maggi, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche esperienze e prospettive*, Siena, Copinfax, 1997.

¹¹⁵ (*Ibidem*).

¹¹⁶ Si contano in Inghilterra almeno 3.000 volontari che prestano quotidianamente il loro servizio nelle *preserved railways*, (*Ibidem*).

campo di attività, offrendo non solo il viaggio, ma pranzo e cena, possibilità di fare acquisti e numerosi divertimenti sia sul treno che nelle stazioni.

In sintesi, l'esperienza inglese ha dimostrato che per ottenere un durevole successo le ferrovie museo devono avere determinate caratteristiche: essere situate in zone turistiche, essere accessibili da diverse aree urbane, essere esercitate da associazioni di volontariato per contenere i costi di esercizio, organizzare nelle stazioni o nei luoghi intorno alla ferrovia manifestazioni di ritrovo che possano servire una clientela il più numerosa possibile.

3.3 ESPERIENZE EUROPEE E AMERICANE

Numerose ferrovie turistiche si trovano anche negli Stati Uniti e in Canada, ma il fenomeno non è diffuso come in Gran Bretagna: esistono comunque, 350 esempi di linee e di musei, spesso attivi grazie a gruppi di volontari. L'interesse verso questo settore cominciò a svilupparsi negli anni Settanta, in seguito alla graduale uscita di scena del vapore e alla progressiva eliminazione dei servizi viaggiatori, sostituiti ovunque da pullman¹¹⁷. Il viaggio nei treni d'epoca rappresenta per bambini e adulti una singolare novità. Le linee turistiche offrono in genere cene sui cosiddetti *dinner trains*. La principale attrattiva è proprio quella di mangiare in treno, come nei grandi espressi transcontinentali degli anni Trenta, piuttosto che la visione del paesaggio. La maggior parte delle ferrovie turistiche sono concentrate in *Pennsylvania*, ma alcune si trovano anche nella costa occidentale e negli Stati a cavallo delle montagne rocciose, come il Colorado.

La principale e più redditizia ferrovia turistica è la *Strasburg Rail Road*, lunga poco più di 7 chilometri nei pressi della città di *Strasburg*, in *Pennsylvania*. Chiusa al traffico nel 1957, venne acquistata da un piccolo gruppo di persone che pensavano all'inizio di utilizzarla per il trasporto merci. Situata in una posizione strategica per la ridotta distanza dalle grandi città della costa orientale, la ferrovia si trova nella *Lancaster County*, regione la cui vocazione turistica fu scoperta proprio nel momento in cui iniziava il riutilizzo storico della linea. Vi corrono circa 2.000 treni ogni anno, effettuati con locomotive a vapore e carrozze in legno, che trasportano mezzo milione di persone¹¹⁸.

Le linee turistiche sono diffuse anche in diversi paesi europei, sebbene il numero di ferrovie museo sia abbastanza ridotto in rapporto a quelle inglesi. Numerose di queste

¹¹⁷ Ad eccezione dei tratti intorno alle grandi conurbazioni, ma tuttora sono assai pochi i convogli passeggeri in circolazione negli U.S.A., S. Maggi, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche*, Siena, Copinfax, 1997.

¹¹⁸ (*Ibidem*).

infrastrutture non operano con esclusivo fine turistico e funzionano per tutto il corso dell'anno. Quasi tutte hanno restaurato rotabili storici da far circolare in giorni o periodi particolari, o da affittare a gruppi che lo richiedono.

La vocazione turistica di ferrovie adibite al servizio di linea si riscontra soprattutto nei paesi alpini, dove l'inserimento in un ambiente di particolare valore paesaggistico consiglia l'utilizzo da parte dei turisti dei treni che portano ai piedi delle maggiori montagne o che addirittura si arrampicano nelle pendici, anche al solo fine di ammirare la visione panoramica dai finestrini. Tali ferrovie, hanno spesso aggiunto ai servizi di linea anche treni d'epoca per aumentare l'attrattiva. Vengono individuate in Austria 18 ferrovie turistiche, parte delle quali sono esclusivamente percorse da treni storici, con un modello simile a quello delle *preserved railways* inglesi. Undici sono invece le linee turistiche svizzere, di cui due sono vere e proprie ferrovie museo. Numerose sono le ferrovie e le tranvie turistiche anche nei paesi del Benelux: nove in Belgio, una delle quali è inserita in un parco minerario che rappresenta un eccezionale esempio di recupero di un complesso di archeologia di grande significato storico; otto nei Paesi Bassi e una in Lussemburgo.¹¹⁹

La maggior parte delle *preserved railways* del continente sono concentrate in Germania, dove comunque il fenomeno non ha assunto la popolarità acquisita in Gran Bretagna. In una guida delle linee turistiche tedesche per il 1996 sono riportate ben 85 ferrovie minori a carattere turistico, di cui circa 50 sono esercitate con trazione a vapore¹²⁰. Anche in Francia i treni turistici hanno raggiunto un notevole sviluppo. Sono state individuate 145 ferrovie, tranvie e funicolari di particolare attrazione per i visitatori. Vi sono sempre in Francia, alcune linee appartenenti alla rete nazionale¹²¹, dove sono stati realizzati servizi turistici, soprattutto dove i treni viaggiatori erano stati soppressi per conservare esclusivamente un servizio merci. Queste ferrovie sono in genere situate in zone di particolare attrattiva. Un caso particolare da ricordare, è quello della ferrovia Nizza- Digne, dove per scongiurare la minacciata soppressione, alcuni privati, riuniti in un'associazione di volontariato¹²², hanno proposto un rilancio della linea basato sulla vocazione turistica, mettendo tra l'altro in circolazione un treno a vapore, il "*Train des Pignes*", che circola 3- 4 domeniche al mese nel periodo da maggio a metà ottobre in una

¹¹⁹ G. Bondi, *Guida alle ferrovie a vapore e turistiche d'Europa*, Edizioni Odòs, 1991.

¹²⁰ Cfr. "*Eisenbahn Tourist*", 1996.

¹²¹ SNCF

¹²² *Groupe d'Etude pour les Chemins de fer de Provence (GECP)*, S. Maggi, *In treno per diporto dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche*, Siena, Copinfax, 1997.

tratta intermedia della linea. Il servizio sul treno viene svolto da personale volontario e sulla carrozza esiste anche un punto vendita di oggetti promozionali.

Ferrovie turistiche esercitate da gruppi di appassionati con materiale d'epoca sono presenti inoltre in Danimarca, Irlanda, Svezia, Norvegia, Finlandia, Polonia, Ungheria e Grecia. Dobbiamo rilevare che il turismo ferroviario si sta sempre più affermando e allo stesso tempo cresce l'attività di recupero di ferrovie e materiale rotabile d'epoca, che rappresenta talora un passatempo per appassionati, mentre altre volte è inserito in più complessi progetti di salvaguardia di monumenti di archeologia industriale.

3.4 LA SITUAZIONE ITALIANA

Il tema delle ferrovie turistiche è di recente affermazione in Italia a differenza dei principali paesi europei, e si è sviluppato a seguito della prima riattivazione di una linea chiusa al traffico con convogli che circolano nei giorni festivi tra Palazzolo sull'Oglio e Paratico Sarnico, ai confini delle province di Bergamo e Brescia. Il recupero per salvare vecchi treni e vecchi impianti ferroviari nasceva in Italia soltanto negli anni '90. In un paese che aveva tanto cercato le strade ferrate durante il Risorgimento e che tanto le aveva trascurate dopo il "miracolo economico", convertendosi rapidamente al mezzo privato, gli antichi treni e tutti i manufatti ferroviari cominciavano così a essere considerati a pieno titolo come opere di "archeologia industriale", con il presupposto che i monumenti non siano soltanto quelli dell'antichità classica o del medioevo, e che anche il XIX secolo aveva lasciato realizzazioni di particolare pregio artistico e architettonico, tra le quali sono da annoverare anche locomotive e carrozze, nonché ponti, gallerie, stazioni¹²³.

Nel libro *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, pubblicato da Italo Calvino nel 1979, l'autore affermava che *"un pulviscolo di carbone ancora aleggia nell'aria delle stazioni dopo tanti anni che le linee sono state tutte elettrificate, e un romanzo che parla di treni e di stazioni non può non trasmettere quest'odore di fumo"*. Inoltre egli si chiedeva *"se l'arrivo a una vecchia stazioneti dia il senso d'un ritorno all'indietro, d'una occupazione dei tempi e dei luoghi perduti"*¹²⁴. Forse era per questo significato metaforico che a fine Novecento i treni storici venivano sempre più richiesti dal pubblico, assumendo in tutto il mondo industrializzato un ruolo di grande richiamo.

In Italia esistono in particolare al sud, molte linee trascurate o abbandonate che passando all'interno di territori di alto valore ambientale e culturale potrebbero essere

¹²³ S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

¹²⁴ I. Calvino, *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, Torino, Einaudi, 1979, pp.12-13.

sfruttate a fini turistici. Si tratta di ferrovie secondarie, quelle linee dove non passano Eurostar o Intercity ma treni locali e al massimo interregionali. Spesso si tratta di linee destinate all'abbandono che solo grazie all'intervento di volontari appassionati evita loro la totale scomparsa.

Facendo una panoramica su l'intera penisola italiana su queste linee possiamo trovare a nord il Treno della Val Venosta, linea ferroviaria che collega Merano a Malle, venne chiusa dalle FS nel 1990 e riacquistata dalla Provincia di Bolzano alla fine degli anni Novanta e dopo anni di lavori di ripristino e ammodernamento è diventata subito un modello per la valorizzazione delle ferrovie secondarie per la mobilità e lo sviluppo turistico sostenibile di molte aree della Penisola.¹²⁵ Nei 60 km del tracciato effettua 17 fermate, permettendo di raggiungere tutte le principali località turistiche venostane. Le stazioni di montagna sono state tutte restaurate con cura e ben integrate nel paesaggio naturale e culturale della valle. Per chi ama spostarsi sulle due ruote, la Ferrovia della val Venosta ha predisposto due servizi: il trasporto della propria bici sul treno e il noleggio. Quest'ultimo permette, con un biglietto giornaliero, di utilizzare sia il treno che le biciclette disponibili presso le stazioni.

La capostipite delle ferrovie turistiche può essere considerato il Treno Blu, linea che va da Palazzolo sull'Oglio a Paratico, nei pressi del lago d'Iseo. La storia delle ferrovie turistiche in Italia inizia da qui. La linea inaugurata nel 1876 venne chiusa nel 1966, quando in seguito alla crescita della motorizzazione di massa, il numero dei viaggiatori diminuì notevolmente. Nel 1991 un gruppo di appassionati decide di organizzare un treno a vapore sulla vecchia linea Palazzolo sull'Oglio- Paratico carico di 400 viaggiatori entusiasti. Per l'occasione venne anche allestita una mostra fotografica sulla linea. Lo slogan "Al lago in Treno" attirò molti viaggiatori e si fece così strada l'idea di riaprire la ferrovia. Si costituisce un comitato e tre anni dopo, nel 1994, nasce l'associazione "Ferrovia del Basso Sebino"¹²⁶, e una domenica di maggio il Treno Blu comincia le sue corse, con l'appoggio di Trenitalia e degli enti locali. La tratta è breve, solo 10 km, ma completamente inserita nel parco regionale dell'Oglio. La linea rinasce con una precisa finalità turistico- ambientale: un invito a riscoprire il lago d'Iseo con l'utilizzo del mezzo pubblico, lasciando a casa l'auto. L'offerta della Fbs¹²⁷ prevede, in aggiunta alle tre corse di andata e ritorno che si effettuano nelle domeniche di fine maggio, giugno e settembre, la

¹²⁵ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006

¹²⁶ Associazione di volontariato nata da una costola del WWF, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, a cura di RFI e ISFORT, Roma, maggio 2004.

¹²⁷ Ferrovia del Basso Sebino, (*Ibidem*).

possibilità di continuare il viaggio in battello sul lago. Tra le iniziative anche corse straordinarie a vapore, giornate dedicate ai prodotti tipici della zona, proposte speciali per scuole e gruppi. L'Associazione di volontariato Ferrovia del Basso Sebino si occupa anche della stampa del materiale pubblicitario e della ricerca di contributi dagli sponsor e dagli enti locali, in modo da pareggiare il conto economico, dato che le F.S. non ritengono sufficiente l'importo dei biglietti per pagare il costo del servizio¹²⁸. La FBS realizza anche vari *gadgets*¹²⁹ e una piccola guida dei sentieri circostanti la linea. Il tutto gestito dai volontari dell'associazione, che provvedono a organizzare il servizio, curare la manutenzione della linea, delle stazioni e del materiale rotabile, sorvegliare i passaggi a livello, vendere i biglietti. Inoltre, grazie a un accordo con la Società di navigazione del Lago d'Iseo, è possibile salire sui battelli con un solo biglietto acquistato in treno¹³⁰.

Grazie al riscontro positivo ottenuto con l'iniziativa, che continua a incrementare il numero di passeggeri di anno in anno, la Fbs è diventata capofila della "Ferrovie Turistiche Italiane", associazione di volontariato nata nel 1998 con l'obiettivo di salvaguardare il patrimonio ferroviario minore e riattivare altre tratte dismesse inserite in contesti di particolare valore paesaggistico della Penisola.

L'esperienza della Palazzolo- Paratico è esemplare in materia di reti ferroviarie minori rivalorizzate per uno sviluppo turistico rispettoso dell'ambiente. Questa linea è stata la prima in Italia ad essere riattivata con un servizio esclusivamente turistico. Dal 1994, anno di riattivazione del servizio festivo/estivo, fino al 1999, sono stati circa 50 mila i viaggiatori che hanno utilizzato questa ferrovia per raggiungere le sponde del lago d'Iseo.¹³¹

In Liguria, altra linea ripensata come tratta turistica è la Genova- Casella, linea che sale attraverso un tragitto tortuoso dal capoluogo ligure all'entroterra appenninico, attraverso le valli Bisogno, Polcevera e Scrivia. Nata all'inizio del '900, vive ora una nuova vita dopo che negli anni '80 fu ripensata come tratta turistica. Fin dagli anni Settanta vennero attivate specifiche iniziative turistiche e alcune stazioni furono fornite di aree per picnic con tavoli e giochi all'aperto. Dal 1984 i treni vennero attrezzati per il trasporto di biciclette. Quattro anni dopo iniziarono i treni degli sposi, convogli richiesti per condurre gli invitati ai matrimoni. La direzione decise allora di intraprendere il restauro di alcuni

¹²⁸ Ai sensi della convenzione il 15% di tale importo viene corrisposto alla FBS a titolo di rimborso per le attività espletate, S. Maggi, *In viaggio per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche*, Siena, Copinfax, 1997.

¹²⁹ Magliette, spille, cartoline, una videocassetta, un libro, (*Ibidem*).

¹³⁰ (*Ibidem*).

¹³¹ Dato tratto dagli Atti del 2° Convegno Europeo sulle Greenways, tenutosi a Milano il 22 dicembre 1999.

rotabili d'epoca. La Ferrovia Genova- Casella ha quindi cominciato a partecipare alla Borsa Internazionale del Turismo di Milano. Tra le iniziative proposte vi sono una serie di itinerari del gusto, giornate speciali con i treni d'epoca, proposte per scuole e gruppi, attività che richiamano ogni anno centinaia di passeggeri. Grazie a questa politica commerciale, la linea, anziché subire un forte calo di traffico nei giorni festivi, come avviene nella maggior parte delle ferrovie secondarie, trasporta in tali giornate un numero di viaggiatori superiore a quello dei feriali, tanto da aver ottenuto dal Ministero dei Trasporti l'autorizzazione per adottare una tariffa festiva superiore del 40% a quella ordinaria¹³². L'attività e il successo della Genova- Casella dimostrano quanto importante sia la valorizzazione turistica delle ferrovie secondarie e dovrebbero indurre anche le Direzioni Regionali delle F.S. a intervenire con una politica commerciale tesa all'effettuazione di treni speciali festivi su tutte quelle linee che risultano adatte a incrementare la presenza di visitatori per la loro ubicazione in zone significative dal lato naturalistico e paesaggistico, come il caso delle linee secondarie abruzzesi che vedremo nel dettaglio successivamente.

Occorre però, ricordare che non è sufficiente il semplice inserimento di treni festivi in orario per attirare viaggiatori. È necessario invece creare delle attrazioni sulla ferrovia, trasformandola in un centro di accoglienza turistica e realizzando a tal fine delle strutture minime, come sentieri da e per le stazioni e aree picnic, nonché un'adeguata pubblicità.

Nel centro della Penisola troviamo in Toscana la ferrovia della Val d'Orcia¹³³, linea riattivata nel 1996 come ferrovia turistica, grazie all'impegno dei volontari e al sostegno della Provincia di Siena. La prima idea per la realizzazione di convogli turistici sull'itinerario Siena- Asciano- Monte Antico- Buonconvento-Siena risale al 1990, quando l'Istituto Sperimentale delle Ferrovie dello Stato, in collaborazione con la Provincia di Siena, individuò nelle linee verso la Maremma un anello ferroviario di particolare interesse ambientale. Su questa ferrovia viene proposta l'iniziativa del Treno Natura, treno turistico composto dalle vecchie littorine degli anni '50 che percorre circa 50 km in una delle zone più belle della Toscana, il senese tra i fiumi Asso e Orcia. Il succedersi delle corse permette ai viaggiatori di scendere lungo il percorso, effettuare itinerari di trekking o in bicicletta, visitare i borghi e le campagne e poi ripartire con un treno successivo dalla

¹³² S. Maggi, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche*, Siena, Copinfax, 1997.

¹³³ Linea da Asciano a Monte Antico, P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

stessa stazione o da un'altra¹³⁴. L'iniziativa ha avuto anche una finalità educativa: quella di abituare i ragazzi delle scuole al rispetto dell'ambiente e all'uso dei mezzi di trasporto pubblico, avvicinandoli in molti casi per la prima volta al treno. Fin dall'inizio della rinascita della linea a fini turistici, la filosofia della ferrovia della Val d'Orcia è stata quella d'integrarsi con le comunità locali, per essere tutt'uno con il territorio.

In Umbria la provincia di Perugia, in collaborazione con Trenitalia, ha promosso un progetto di fruizione dei parchi regionali centrato sulla formula treno+bici, anche per richiamare l'attenzione sul problema della carenza di trasporti pubblici verso le aree protette della zona. Il progetto prevede una serie di itinerari naturalistici e artistici con partenza dalle stazioni di Foligno, Assisi, Castiglione del Lago e Orvieto

Nel Meridione di particolare interesse è la Circumvesuviana, un'antica ferrovia che attraversa alcuni dei luoghi più ricchi di storia e tesori naturalistici della Campania. Il circuito comprende un tratto costiero e un tracciato interno che gira intorno al Vesuvio. La Circumvesuviana è prima di tutto una metropolitana di superficie, che trasporta ogni anno milioni di pendolari e serve i centri più popolati dell'hinterland napoletano, ma la valenza turistica dei luoghi che tocca, tra cui Pompei e Sorrento ne fanno anche una rete di comunicazione fondamentale per il turismo di tutta l'area. Doppia valenza che si manifesta fin dalla nascita della linea nel 1884. La Circumvesuviana da alcuni anni, in collaborazione con un tour operator e con gli assessorati regionali ai Trasporti e al Turismo, ha promosso il programma *"Too-To-Train, viaggi nei luoghi vesuviani in Circumvesuviana"*: una sessantina di pacchetti- itinerario guidati, culturali o naturalistici, che abbinando il viaggio in treno a trasferimenti in pullman portano i turisti a visitare anche i luoghi meno noti e accessibili di tutta la zona servita dalla ferrovia. Comprende oltre a gli itinerari classici¹³⁵, un programma enogastronomico, percorsi di fede e pacchetti destinati agli amanti delle passeggiate e del trekking. Sempre in Campania, è stato messo in atto dal Parco del Cilento e Vallo di Diano un progetto che prevede l'istituzione del "Treno verde dei Parchi della Campania", si tratta di un treno che partendo da Napoli, attraverserà i territori dei Parchi Regionali della Campania, il territorio del Parco Nazionale del Cilento e il territorio del Parco Nazionale del Vesuvio; il progetto prevede la rivitalizzazione delle stazioni

¹³⁴ *"Ferrovie, territorio e sistema di greenways"*, a cura di RFI e ISFORT, Roma, maggio 2004.

¹³⁵ Napoli, scavi di Ercolano e Pompei, santuario di Pompei, P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

impresenziate in modo che vi si possano stabilire dei servizi d'informazione, bookshop e aree di degustazioni di prodotti tipici¹³⁶.

In Puglia le Ferrovie del Gargano gestiscono una rete di 79 km costruita nel 1931. Attraversa con un caratteristico trenino una delle zone più panoramiche della costiera, dal lago di Varano fino a Rodi Garganico e Peschici. La Ferrovia del Gargano, esercitata dall'omonima società, nasce nel 1931 per collegare i comuni settentrionali del promontorio con la rete nazionale. Ma i piccoli centri, per lo più collocati lontano dalle stazioni, generavano volumi di traffico minimi e presto divenne chiaro che la vocazione di questa piccola e tortuosa ferrovia era essenzialmente turistica. Il Parco del Gargano prevede la valorizzazione di diverse tratte ferroviarie, tra cui la Foggia- Manfredonia e la linea San Severo- Peschici, e, sempre su quest'ultima linea è in programma la ristrutturazione di alcuni edifici ferroviari per la realizzazione di case per bad&breakfast e centri- servizi¹³⁷. Sempre in Puglia, tra l'alta Murgia e il mare, vi è un museo archeologico diffuso, a cielo aperto, attraversata da una ferrovia. Barletta è il capolinea di questa ferrovia, inaugurata nel 1894, della lunghezza di circa 70 km. Subito dopo Barletta la ferrovia arriva a Canne della Battaglia, la cui stazione è l'unica in Italia a trovarsi al centro di un'area archeologica. Dal 1953 il Comitato pro Canne della Battaglia, associazione di volontariato, si occupa della valorizzazione del sito archeologico e della ferrovia. Questo comitato dal 2004, organizza il "Treno dell'archeologia e dell'ambiente", un programma di convogli turistici accompagnati da visite guidate per promuovere lo sviluppo a fini turistici della ferrovia e di tutto il territorio della città di Barletta.

Le Ferrovie della Calabria gestiscono, oltre alle normali attività di trasporto pubblico, itinerari e proposte turistiche su treni con locomotive a vapore e vetture d'epoca attraverso i paesaggi della Sila. In particolare la Ferrovia della Calabria Express, percorre la linea Cosenza- Camigliatello- S. Giovanni in Fiore, si snoda sull'altopiano silano dentro il Parco Nazionale della Sila. Un'associazione "amici del treno" organizza soprattutto in estate il "Vaporiera Express Calabria" che su un treno d'epoca percorre il tratto tra la Costa Viola e la Costa degli Dei, tra Reggio Calabria e Tropea¹³⁸.

In Sicilia, la ferrovia Circumetnea inaugurata nel 1895, partendo da Catania tocca i paesi aggrappati alle pendici dell'Etna. In poco più di cento chilometri di percorso si raggiungono tre aree naturalistiche di grande interesse: il Parco dell'Etna, il Parco

¹³⁶ "Ferrovie, territorio e sistema di greenways" a cura di RFI e ISFORT, Roma, maggio 2004.

¹³⁷ (Ibidem).

¹³⁸ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

dell'Alcantara e il Parco dei Nebrodi. La società di gestione della Ferrovia Circumetnea offre anche un servizio di pullman che integra quello ferroviario e promuove iniziative turistiche treno+autobus.

In Sardegna l'azienda Ferrovie della Sardegna, gestisce più di 600 km di binari in tutta la regione. L'interesse crescente per la valorizzazione turistica di alcuni percorsi ha originato il Trenino Verde ¹³⁹ che offre un interessantissimo servizio percorrendo luoghi tra i più suggestivi e ricchi di tradizioni, al ritmo lento imposto dai percorsi accidentati e dalle linee a binario unico non elettrificate costruite tra la fine dell'Ottocento e gli anni 30 del Novecento. L'offerta si compone di una parte ferroviaria vera e propria e dell'accoglienza a terra. Questa viene gestita con un marchio proprio, Trenino Verde Point, che si occupa di visite guidate, ristorazione e pernottamento secondo criteri di efficienza e rispetto del territorio. Il Trenino Verde effettua quattro itinerari: la Gallura, l'Ogliastra, le Barbagie, il Gennargentu, partendo da Cagliari, Nuoro e Sassari. I quattro itinerari combinano tratte sulle ferrovie ordinarie, per collegare le grandi città alle stazioni di partenza del trenino, e linee turistiche vere e proprie.

Come abbiamo potuto vedere da questa veloce panoramica sulla situazione italiana le proposte di treno turismo in Italia sono numerose ma piccole, rette spesso dall'impegno di volontari e associazioni ma anche dalle Regioni che ne prevedono l'utilizzo anche come servizio di trasporto pubblico locale. Si attivano spesso solo nei mesi estivi e per lo più nei fine settimana, non sono sufficientemente pubblicizzate a livello nazionale e non figurano tra i pacchetti turistici all inclusive. È possibile e più facile rintracciarne l'esistenza sul web. Le potenzialità, in realtà, sono molte di più se consideriamo i numerosi binari abbandonati o di scarso utilizzo delle Fs. Questi potrebbero essere ripristinati per creare una vera e propria rete secondaria dedicata al turismo, in quanto si tratta di linee che consentirebbero di riscoprire le località più remote, con l'aiuto di un mezzo ecologico.

3.5 TURISMO FERROVIARIO IN ABRUZZO

L'Abruzzo è una regione dalle forti potenzialità legate al turismo ferroviario, in quanto come abbiamo potuto vedere prima è caratterizzata dalla presenza di linee ferroviarie secondarie che attraversano paesaggi di rara bellezza. Percorrendo la storia di queste linee, abbiamo potuto constatare come sia stata enormemente travagliata la realizzazione di esse. Problemi inerenti la conformità geografica del territorio, calamità

¹³⁹ Promosso dalle Ferrovie della Sardegna, insieme all'Ente Sardo industrie turistiche, al WWF e a Italia Nostra, P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

naturali¹⁴⁰, le due guerre mondiali, tempi di ricostruzione troppo lunghi e successivamente scelte politiche sbagliate¹⁴¹ hanno portato al declino di queste linee con il rischio di arrivare più volte alla loro chiusura.

Il turismo ferroviario, vedendo gli esempi nelle altre regioni italiane, potrebbe essere un'ancora di salvezza per queste linee, che altrimenti sarebbero destinate nel giro di pochi anni a entrare nel lungo elenco di rami secchi. La risorsa turismo è già stata sfruttata, e lo è ancora dalla Ferrovia Sangritana con l'iniziativa del Treno della Valle, raggiungendo ottimi risultati. Inoltre, in Abruzzo sono presenti anche linee non più funzionanti come la L'Aquila- Capitignano, anch'essa potrebbe essere soggetta ad un'opera di riqualificazione riconvertendola in una via verde¹⁴², che porterebbe ad un aumento del turismo della zona. Considerando inoltre, che l'Abruzzo è la regione dei parchi per eccellenza, il treno potrebbe rappresentare una potenzialità sia per l'accesso che per gli spostamenti all'interno del Parco, per turisti e residenti.

Nei prossimi paragrafi, analizzeremo le possibili proposte di turismo ferroviario sulle linee abruzzesi insieme ad alcune iniziative concrete che sono state presentate in merito da alcune associazioni di volontariato e da enti locali.

3.6 LA FERROVIA DEL PARCO

La Sulmona- Carpinone è una linea turistica di primo piano e vanta il primato di essere la ferrovia più alta d'Italia. I suoi binari tagliano e scalano da oltre un secolo¹⁴³ i rilievi dell'Appennino centrale per collegare Abruzzo e Molise, su un tracciato di poco meno di 120 km, con 58 gallerie e oltre 400 tra ponti, viadotti e cavalcavia¹⁴⁴ che attraversano le foreste dell'orso e del lupo appenninici, i pascoli e i tratturi della transumanza, toccando alcune delle più note stazioni turistiche della zona, oltre che i parchi della Majella e d'Abruzzo.

Più volte minacciata di chiusura e segnata dalla desolazione delle stanzioncine impresenziate, è tornata alla ribalta negli ultimi anni per la sua valenza turistica, ma le corse continuano a essere poche, soprattutto nei giorni festivi.

¹⁴⁰ Terremoto nella Marsica del 1915.

¹⁴¹ Ad esempio: corse dei treni in coincidenza con quelle degli autobus, tempi di percorrenza troppo lunghi, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

¹⁴² R. Rovelli, G. Senes, N. Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways*, Milano, Associazione Italiana Greenways onlus, 2004.

¹⁴³ Costruita tra il 1892 e il 1897, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

¹⁴⁴ (*Ibidem*).

Dopo la partenza da Sulmona, il treno si dirige verso sud, solcando la Conca Peligna lungo il corso del fiume Gizio alla volta dei monti della Majella. La salita inizia quasi subito. Il tracciato gira intorno al paese di Pettorano in una galleria a “U” e si arrampica sulle falde sassose della Cresta di Pietramaggiore, con altre gallerie e curve fino alla fermata di Cansano, per poi entrare nei boschi del Parco Nazionale della Majella. L’impatto è emozionante in quanto non si vedono tracce di insediamenti umani, solo una natura incontaminata che fa da sentinella alla linea ferroviaria. La stazione di Cansano, insieme alle due successive, Campo di Giove, disabilitata e immersa in una pineta, e Palena, è stata presa in concessione dall’Ente parco che la sta attrezzando per ricevere i visitatori. Il progetto fa parte di un itinerario naturalistico- culturale denominato “Al Parco in Treno” che prevede la possibilità di partire dalle stazioni per passeggiate a piedi, in bicicletta, a cavallo nell’area protetta. Nello specifico il Parco Nazionale della Majella¹⁴⁵ ha acquisito gli immobili di rete Ferroviaria Italiana situati nei comuni di Cansano, Campo di Giove e Palena. In questo modo ha avviato uno dei più importanti progetti di mobilità sostenibile e di turismo montano della regione Abruzzo. Le stazioni ferroviarie e gli altri fabbricati sono ubicati in zone particolarmente suggestive delle province di L’Aquila e Chieti, lungo la Sulmona- Carpinone.

I fabbricati che fanno parte delle ex stazioni¹⁴⁶ saranno trasformati in punti di ricevimento e di informazione, mentre i caselli ferroviari, sparsi lungo la linea, saranno utilizzati come strutture di presidio e di monitoraggio per le zone circostanti, che hanno tutte un notevole interesse ambientale. Sono anche stati acquistati tre ettari di terreno che saranno sistemati a verde e impiegati per collocare piccole strutture di servizio.

In particolare la stazione di Cansano sarà destinata a centro di orientamento per la visita del Parco; e nella ex caffetteria si degusteranno prodotti tipici. L’ex rimessa delle locomotive sarà destinata a stazione di posta temporanea al servizio del turismo equestre; come pure saranno creati spazi di sosta attrezzati per le biciclette. L’ex scalo merci della stazione di Palena ospiterà mezzi di trasporto ecologici destinati al collegamento tra le stazioni e i paesi del Parco.

Tutti i fabbricati di maggiori dimensioni saranno anche attrezzati con foresterie a disposizione del personale dell’Ente parco per le funzioni di controllo e gestione, utilizzabili anche dai visitatori.

¹⁴⁵ R.F.I. e ISFORT, “*Ferrovie, Territorio e sistema di greenways*”, Roma, maggio 2004.

¹⁴⁶ Si prevede che il Parco Nazionale della Majella spenderà circa 1 milione e 300 euro per il riadattamento delle strutture ferroviarie, “*Ferrovie, territorio e sistema di greenways*” a cura di IFORT e RFI, maggio 2004.

La rete ferroviaria, i fabbricati e le aree circostanti costituiranno l'ossatura principale di una rete organizzata di itinerari diversi per l'approccio al parco secondo i diversi interessi dei visitatori.

Scendendo dal treno, si potranno percorrere sentieri pedonali, piste ciclabili, ippovie e raggiungere anche numerosi luoghi d'interesse storico e artistico.

Da Campo di Giove, la cui stazione venne istituita per garantire un rapido accesso agli impianti di risalita di Tavola Rotonda si possono raggiungere le cime del monte Porrara e del monte Acuto. Palena, abitato di origine antiche che domina l'alta valle Aventino, ospita nel Castello Ducale un Museo geopaleontologico, mentre in località Sant'Antonio si trova il Museo dell'orso bruno marsicano, che comprende anche una struttura ricettiva.

Da qui il tracciato sale fino agli oltre 1.200 metri della stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo, il punto più alto della linea¹⁴⁷. Parte di questa stazione è stata trasformata in ristorante. I due piccoli abitati montani si trovano poco più in alto della stazione. Da qui si può partire per escursioni sul monte Pizzalto, sul monte Rotella, all'eremo e al bosco di Sant'Antonio, una delle più belle faggete della regione. Rimanendo in quota, il treno raggiunge in pochi minuti Roccaraso, nota soprattutto per gli sport invernali. Sulla facciata della stazione, è posta una lapide a ricordo del barone Giuseppe Andrea Angeloni, uomo politico che più di altri sostenne la costruzione di questa linea. Poi, lasciandosi alle spalle la Majella, il treno si dirige in discesa lungo il corso del Sangro, verso la stazione di Alfedena, alle porte del Parco Nazionale d'Abruzzo. Qui la ferrovia costeggia i boschi di faggio e querce con un continuo dentro e fuori dalle gallerie. Il Passo dei Monaci, il Rio Torto e il Lago della Montagna Spaccata sono alcune delle mete escursionistiche che si possono raggiungere inoltrandosi nel territorio del parco.

La stazione serve anche Scontrone, un antico borgo fortificato di cui restano l'impianto, una porta e parte delle torri. Qui la ferrovia fa un'altra inversione e punta verso nord continuando la sua discesa transitando sul ponte sovrastante il fiume Zittola, su un percorso rettilineo, che è una rarità per questa linea, fino ad arrivare alla stazione di Castel di Sangro, dove incrocia la Ferrovia Sangritana diretta a Lanciano e San Vito, sulla costa adriatica.

La linea piega poi verso est, lascia la valle del Sangro ed entra in territorio molisano, in provincia d'Isernia. La prima fermata serve i due comuni di San Pietro Avellana e

¹⁴⁷ Seconda stazione più alta d'Italia dopo quella del Brennero, S. Maggi, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.

Capracotta, la più conosciuta meta turistica della zona. Ma entrambi i paesi sono lontani dalla stazione, soprattutto Capracotta, aggrappata una quindicina di chilometri più a nord tra le cime del monte Capraio e del monte Campo, e punto di partenza di una rete di sentieri che si snoda per più di 130 chilometri tra boschi di faggio e abete, pascoli e piccoli abitati montani. A meno di un chilometro dall'abitato, si trova il Giardino della flora appenninica, uno dei pochi esempi di orto botanico naturale esistenti in Italia, che offre ai visitatori una straordinaria selezione di specie spontanee e svolge attività di tutela della biodiversità vegetale.

Il treno, ora curva di nuovo verso sud e inizia a seguire il bacino del fiume Trigno, con fermate a Villa San Michele, punto di partenza di altre belle escursioni; Vastogirardi a 1.200 metri d'altezza sulle pendici del monte Capraio, vicina alle sorgenti del Trigno; Carovilli, lungo il tracciato della ferrovia e Roccasicura che lo domina dall'alto; Pescolanciano, che si affaccia sulla Valle del Convento chiamata così per la concentrazione di monasteri, chiese e cappelle; e infine Carpinone, dove la linea si divide in due: un tronco va verso Isernia- Venafrò per ricongiungersi con la linea per Roma, l'altro prosegue in direzione di Campobasso¹⁴⁸.

Come abbiamo potuto osservare si tratta di una linea ferroviaria dalle straordinarie potenzialità turistiche, in quanto attraversa ben due parchi nazionali quello della Majella e quello D'Abruzzo, e puntare sulla risorsa turismo potrebbe portare ad una notevole valorizzazione di essa. Risorsa turismo che è stata capita dal Parco Nazionale della Majella come ci viene dimostrato dal progetto naturalistico- culturale "Ferrovia del Parco" descritto precedentemente, che apporterà anche benefici per quanto riguarda l'occupazione della zona, con la speranza che il progetto verrà concretamente realizzato negli anni futuri. C'è da dire che la rivalutazione turistica di questa linea potrà avvenire solo a patto che ci sia un aumento del numero delle corse, in particolare nei giorni festivi.

3.7 IL TRENO DEI PARCHI

La Terni-Rieti-L'Aquila-Sulmona, ferrovia ultracentenaria forma insieme alla Sulmona- Carpinone una sorta di spina dorsale dell'Italia centrale. I suoi 164 km di tracciato nel cuore dell'Appennino scavalcano le Marmore, collegando Umbria, Lazio e Abruzzo.

¹⁴⁸ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

Quando è stata costruita tra il 1875 e il 1883¹⁴⁹, era la prima ferrovia che toccava l'Abruzzo e apriva una via di comunicazione moderna tra il suo capoluogo e il resto d'Italia.

Oggi è una linea secondaria, usata solo per il trasporto locale, ma resta una delle ferrovie più belle d'Italia.

Partendo da Terni, il treno inizia un'impegnativa salita attraverso i rilievi delle Marmore, dove la cascata getta le acque del Velino in quelle del Nera. Dall'alto si gode un vasto panorama sulla valle del Nera e sulla città di Terni, poi si inizia a seguire il corso del Velino, toccando il lago di Piediluco, in un percorso pianeggiante che raggiunge i campi coltivati dell'Agro Reatino, ai piedi del Terminillo, e infine Rieti.

Le fermate sono ottimi punti di partenza per escursioni sui colli del Velino e nella valle Reatina, chiamata anche "valle Santa", perché ha ospitato a lungo Francesco d'Assisi. Sulle sue orme, l'APT¹⁵⁰ di Rieti ha elaborato un cammino in otto tappe che incrocia in vari punti il tracciato della ferrovia.

Partendo dalla stazione di Labro- Moggio si può raggiungere Greccio, la fermata successiva, toccando il santuario di Poggio Bustone e la riserva dei laghi Lungo e Ripasottile; oppure da Greccio si può arrivare a Contigliano e Rieti, attraverso sentieri che offrono scorci panoramici sulla valle e toccano altri luoghi francescani. Greccio è inserito nel patrimonio mondiale dell'umanità tutelato dall'Unesco, insieme al santuario francescano del Presepe che si trova a poca distanza dall'abitato.

Dopo Rieti, la ferrovia compie un giro intorno ai monti Reatini e, sempre seguendo il corso del Velino, comincia la salita verso Antrodoto, con fermate a Cittaducale; Sorgenti del Peschiera, dove si possono visitare gli stabilimenti che incanalano l'acqua per servire la città di Roma, in una piana ricca di sorgenti e laghetti; Castel Sant'Angelo, nei cui dintorni si trovano il lago di Paterno e l'area archeologica di Cutilia. Anche in questa zona si possono effettuare una serie di interessanti itinerari a piedi tra una stazione e l'altra, seguendo il tracciato della Via Salaria, la consolare romana che collegava la capitale con Ascoli Piceno e la costa adriatica. Lungo questa antica via si trova la stazione di Antrodoto, borgo di origini romane, arrampicato su un fianco del monte Giano e sovrastato dai ruderi della Rocca. Ai suoi piedi la Salaria si biforcava dando origine alla via Sabina che proseguiva verso L'Aquila.

¹⁴⁹ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

¹⁵⁰ Azienda di Promozione Turistica

Il treno segue il tracciato di quest'ultima, scavalca i rilievi con ampie curve in galleria e su lunghi viadotti in ferro e in pietra, toccando le stazioni di Rocca di Fondi e Rocca di Corno, due caratteristici abitati di montagna, e sale fino al valico di Sella di Corno. Il piccolo borgo, arroccato a quasi 1000 metri d'altezza, segna il culmine della linea e il passaggio dal Lazio all'Abruzzo. Da qui si ridiscende in forte pendenza verso la Conca Aquilana, alle pendici del Gran Sasso e ci si avvia a raggiungere il capoluogo, passando per Scoppito, un piccolo comune ai piedi del Gran Sasso.

Lasciata L'Aquila, dopo le fermate di Paganica, stazione ancora attiva, e San Demetrio nei Vestini, da dove si possono raggiungere le grotte carsiche di Stiffe, il treno scende lungo la media valle dell'Aterno ed entra nel Parco Regionale del Sirente Velino. I binari incrociando più volte il letto del fiume Aterno, attraversano lunghi tratti selvaggi, intervallati da piccoli borghi pieni di storia: Fontecchio, di origine medievale; Tione e Beffi; Acciano antico feudo longobardo; Molina Aterno, centro agricolo che deve il suo nome alla presenza di alcuni vecchissimi mulini ad acqua; Castelvechio Subequo, al centro di una zona archeologica. Queste ultime sono tutte piccole stazioni in disuso, che in quanto immerse direttamente nel Parco, potrebbero essere riqualificate per diventare degli ottimi punti di partenza per effettuare visite all'interno dell'area protetta a piedi o in bicicletta, queste potrebbero essere sistemate all'interno dei fabbricati delle stazioni.

La Regione Abruzzo ha individuato questo tratto ferroviario ed il sistema insediativo ed ambientale ad esso limitrofo come un elemento da valorizzare e al tal fine la regione ha definito numerosi strumenti di pianificazione territoriale ed economica. Questi strumenti derivano in primo luogo da una serie di inventari che sono stati realizzati, paesaggistici ma non solo, anche inerenti i beni culturali e storici, documentazione prodotta dalla Regione e da Enti Locali. Inventari che hanno individuato nell'area della media valle dell'Aterno attraversata dalla ferrovia, una particolare convergenza di beni di carattere ambientale, paesaggistico, storico e artistico. La Regione ha individuato questo particolare tratto ferroviario come uno degli elementi di organizzazione non solo della mobilità ma di connessione dei sistemi ambientali che intorno a questa linea ferroviaria si sviluppano, infatti tutti e quattro i Parchi oggi esistenti nella Regione sono attraversati da questa ferrovia o comunque ad essa molto adiacenti. Questo progetto fa riferimento al più ampio discorso del progetto A.P.E.,¹⁵¹ che tende a porre il progetto che si sviluppa lungo la dorsale appenninica in una collocazione europea.

¹⁵¹ Appennino Parco d'Europa, progetto di cooperazione interregionale statale.

Subito dopo la valle dell'Aterno, il treno entra in una valle ancora più selvaggia e spettacolare, con le pareti rocciose che si fanno sempre più vicine: la valle di San Venanzio. Poi si affaccia sulla Conca Peligna e, dopo le fermate di Raiano e Pratola, costeggiando il limite orientale del Parco della Majella, raggiunge Sulmona. Da qui si può poi ripartire in treno in direzione di Roma e Napoli o Pescara, oppure proseguire lungo la linea che scende verso Carpinone, Isernia e Campobasso.

La Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona nel 2003 ha celebrato con un treno a vapore il 120° compleanno e sembra essersi salvata dal rischio più volte annunciato di chiusura e ora aspetta una maggiore valorizzazione turistica, in quanto lambisce territori dal punto di vista paesaggistico, culturale e artistico tra i più belli dell'intera Italia. Attraversa il Parco Regionale del Sirente Velino e costeggia il limite orientale del Parco Nazionale della Majella, passando davanti a molte piccole stazioni disattivate e purtroppo dimenticate.

Una prima forma di valorizzazione della linea potrebbe riguardare la riqualificazione, non soltanto a fini turistici, di tutti gli edifici ferroviari.

3.8 LA FERROVIA DELLE DUE VALLI

Poco meno di 80 chilometri di ferrovia dalla Conca del Fucino, crocevia dei parchi dei monti Simbruini e d'Abruzzo, si arrampica tra gole, gallerie e viadotti dei rilievi appenninici per sboccare nella verde vallata del fiume Liri, immerso in una natura selvaggia.

Nel 2002, una settimana di festeggiamenti organizzati dalle Comunità montane del Roveto e del Liri hanno celebrato il centenario dell'apertura dell'ultima tratta della Avezzano- Roccasecca, quella tra Balsorano e Avezzano¹⁵², la più impegnativa dal punto di vista ingegneristico e una delle più emozionanti da percorrere per la bellezza del paesaggio e l'asperità del percorso.

Partendo da Avezzano, in provincia de L'Aquila, la ferrovia entra nella valle Roveto, un solco verde e boscoso che si allunga per una trentina di chilometri tra il Parco Regionale dei monti Simbruini, la Riserva regionale Zompo lo Schioppo e, a sud, il Parco nazionale d'Abruzzo. Il treno prende subito a salire offrendo un bel panorama sulla Conca del Fucino, poi entra in galleria sotto il monte Salviano, dove si trova il santuario di Pietraquaria, ed esce sull'altipiano dei Campi Palentini, ai piedi del Velino.

¹⁵² Tratto aperto il 20 agosto 1902, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997

La fermata di Capistrello, che si raggiunge in pochi minuti, con i suoi 700 metri è la più elevata di tutto il tracciato. Il paese è noto per la presenza, nel passato di abili scalpellini e minatori e compare su molte guide turistiche come la “capitale dei lupini”, di cui è grande produttore. Come in quasi tutti i paesi della zona, anche qui c’è un abitato nuovo, vicino alla stazione, costruito dopo il terremoto del 1915, mentre il borgo antico, d’origine medievale, è più in alto, a circa un chilometro e mezzo di distanza, e domina tutta la valle¹⁵³. Da qui il treno comincia la sua ripida discesa verso Pescocanale, una stanzioncina immersa nel verde ai piedi del borgo arroccato, superando un dislivello di 100 metri tra tornanti, gallerie e viadotti che congiungono le pendici boschive delle gole, in un emozionante percorso a “U”.

Il tracciato continua poi nella valle, scendendo il corso del fiume Liri, tra i fianchi dei monti Simbruini- Ernici, scoscesi e a picco, e quelli della Marsica, più dolci e coperti di verde, incontrando le stazioni di Canistro, famoso per le terme; Civitella Roveto, antico borgo morsicano che conserva tracce di un abitato romano e Civita d’Antino. La zona, ricca di sorgenti, è solcata dai canali usati per lo svuotamento del lago del Fucino, opera iniziata dai romani e portata a termine dal principe Alessandro Torlonia nella seconda metà dell’Ottocento.

La stazione di Civita serve anche Morino, da dove si può partire per un’escursione alla cascata di Zompo lo Schioppo, una delle maggiori attrazioni naturalistiche della zona, che scende dai monti Ernici nella riserva naturale omonima. Passata Morrea, la fermata successiva, da dove si può raggiungere il borgo di Rendinara, si intravede la sagoma imponente del Castello di Balosorano, a circa dieci minuti di viaggio, ultimo comune della Val Roveto e dell’Abruzzo. Da qui si potrebbe iniziare una passeggiata in bicicletta che torna a Capistrello.

La valle si fa più stretta e aspra, il tracciato supera trafori e ponti, poi si apre di nuovo: si abbandona il territorio dei Marsi per entrare in quello dei Volsci. La sua capitale, l’antica sede arcivescovile di Sora, si raggiunge poco dopo, adagiata in un’ansa del Liri tra i rilievi della Ciociaria, ai piedi del monte Casto che ospita i resti del castello omonimo, raggiungibile a piedi con una passeggiata panoramica.

Il paesaggio cambia, la piana si fa più larga, i rilievi più morbidi, il tracciato più disteso, gli abitati scendono a valle e i loro nomi testimoniano lo stretto rapporto con il fiume. Il primo che si incontra è Isola del Liri, affacciato sulle due sponde del corso

¹⁵³ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

d'acqua che forma tre caratteristiche cascate proprio nel centro cittadino. Poi il percorso torna a farsi più tortuoso e, tra viadotti e gallerie, il treno sale verso le stazioni di Apino, antica cittadina che ha dato i natali a Cicerone arroccata su uno sperone roccioso, e Santopadre, con la torre medioevale del Castello di Ladislao che svetta sull'abitato e sulle colline circostanti lontana dalla fermata del treno. Il viaggio riprende immergendosi tra le strette gole boschive della media valle per scendere a Fontana Liri, con il vecchio borgo unito a quello nuovo per mezzo di una scalinata panoramica di 300 gradini¹⁵⁴. Dalla stazione si vede il laghetto sulfureo, sul quale si dice sorgesse la villa di Scipione l'Africano. Poi, una nuova serie di trincee, gallerie e viadotti superano monte Casalinga e monte San Martino per arrivare ad Arce, tipico borgo medioevale sulle pendici di un colle, a poca distanza dal Parco archeologico di Fregellae, per proseguire poi per l'abitato di Col felice, e infine Roccasecca, medio centro della valle cresciuto intorno al borgo medioevale e al Castello dei conti d'Aquino. Da qui si può visitare il borgo medioevale di Caprile e le Gole del Melfa, per proseguire poi in direzione Roma o Napoli.

Questa bellissima linea ha rischiato più volte di essere chiusa. L'hanno salvata l'impegno delle comunità locali e un discreto traffico pendolare, che non hanno potuto però impedire una drastica riduzione delle corse nei giorni festivi. Oggi, la sua valenza turistica comincia a essere seriamente presa in considerazione come prospettiva di sviluppo del territorio, soprattutto dalle Comunità montane del Roveto e del Liri che pensano a una sua valorizzazione in questa chiave, dopo il successo del "Treno ad alta felicità", organizzato da Legambiente nel 2001 alla volta di Morino e dello splendido "Zompo lo Schioppo", e delle celebrazioni del centenario che hanno visto passare sulla linea, tra gli altri, un convoglio d'epoca e un Treno dei sapori, che ha portato in giro per le stazioni della linea i prodotti tipici della Valle Roveto e della Valle del Liri. Le due valli attraversate dal fiume Liri vantano ancora straordinarie caratteristiche ambientali grazie alla distanza dai grandi flussi economici e sociali. In quest'area di rara bellezza il treno, per sua natura ecocompatibile, è indubbiamente il mezzo più idoneo alla valorizzazione del territorio¹⁵⁵. Inoltre la posizione contigua ad altre importanti aree protette come il Parco Nazionale d'Abruzzo Lazio e Molise, il Parco dei Simbruini e il Parco Sirente-Velino rende la Val Roveto uno dei più importanti corridoi faunistici dell'Appennino.

In una prospettiva di valorizzazione del territorio fondata sul turismo, il treno si propone come un mezzo privilegiato per favorire l'accesso dei turisti e i loro spostamenti

¹⁵⁴ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

¹⁵⁵ Trenitalia, *Il treno delle due valli, cento anni sulla linea Avezzano-Roccasecca*, Roma, 2000.

tra i paesi della valle. Il treno consente infatti un'agevole integrazione con altri mezzi di trasporto, come ad esempio la bicicletta, favorendo l'accesso a veri e propri percorsi naturalistici che rappresentano un forte punto d'attrazione per il turismo ecologico. In questo caso si rileva l'importanza dei progetti predisposti dalla Comunità Montana e dalla Riserva Regionale Zompo lo Schioppo: la creazione di piste ciclabili che favoriscano i collegamenti tra i paesi della valle; e, inoltre, la ristrutturazione e la rivitalizzazione dei caselli ferroviari e delle vecchie stazioni ormai disattivate, le quali verrebbero alcune destinate a punti di ristoro, locande, dove i viaggiatori potrebbero degustare i prodotti tipici dei vari paesi e altre parzialmente trasformate in musei e zone espositive attraverso le quali favorire la valorizzazione culturale e turistica della zona. La particolare natura dell'offerta turistica costituirebbe inoltre un motivo di richiamo nei confronti di un turismo di tipo non stanziale, e cioè con finalità esplorative del territorio, dal quale originano frequenti spostamenti tra i luoghi di maggiore attrazione all'interno della valle; questa caratteristica si tradurrebbe in un maggior sfruttamento della linea ferroviaria proprio per quelle finalità di collegamento interno rispetto alle quali essa appare oggi sottoutilizzata¹⁵⁶.

3.9 IL TRENO DELLA VALLE

“Un trenino allegro e vacanziero, tutto colorato a strisce gialle, verdi, arancione”. Così la Ferrovia Sangritana descrive il suo fiore all'occhiello turistico: il Treno della Valle, in servizio dal 1987 sulla linea che collega San Vito Chetino, sulla costa adriatica con Castel di Sangro, nell'entroterra, tra i parchi d'Abruzzo e della Majella. Il Treno della Valle è stato realizzato dalla Ferrovia Sangritana in accordo con la Regione Abruzzo, le Comunità Montane e la Provincia di Chieti¹⁵⁷.

La Ferrovia Sangritana, è attiva dal 1915, con una breve interruzione dovuta alla II Guerra Mondiale, durante la quale i binari vennero danneggiati per essere ripristinati subito dopo grazie anche a una “Cooperativa di lavoro” creata da ferrovieri volontari¹⁵⁸. Negli anni il percorso, in origine più articolato, si è ridotto alla sola tratta San Vito- Lanciano- Castel di Sangro. Ma grazie anche al successo del “Treno della Valle”, molto apprezzato soprattutto dalle scuole e dai turisti che dalla costa vogliono passare una giornata nell'entroterra abruzzese, la linea sembra aver scongiurato il rischio di chiusura

¹⁵⁶ (Ibidem).

¹⁵⁷ WWF e ISFORT, *Mobilità e Parchi Nazionali, ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, Roma, 2003.

¹⁵⁸ A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

presentatosi più volte nei decenni passati e oggi è al centro di importanti lavori di ammodernamento.

Partendo da San Vito, antico porto e borgo fortificato su uno sperone roccioso del promontorio del Turchino, la ferrovia si dirige nell'entroterra verso Lanciano, con una fermata a Treglio, che domina da un'altura la valle del torrente Feltrino. Lanciano sorge sui resti dell'antica Anxanum dei Frentani, collocata sulla strada per le Puglie, poi diventata via della transumanza¹⁵⁹. Da qui il treno riparte in direzione di Castel Frentano, gira intorno al borgo che domina da un'altura i bacini del Feltrino e del Sangro, tra colline coltivate a viti e olivi, poi si avvia descrivendo un'ampia curva verso Sant'Eusanio del Sangro, antico abitato arroccato su un colle che lascia intravedere sullo sfondo i monti della Majella. Nel territorio di questo piccolo comune si trova la Riserva naturale del lago di Serranella, un'Oasi Wwf dotata di capanni per il *birdwatching*. Poi, passato il fiume Aventino, arriva a Casoli altro borgo arroccato su una collina e dominato dal castello medievale. Vicino all'abitato, il sito archeologico di Cluviae testimonia le origini romane del paese. La linea si dirige ora verso le sponde del Sangro, con fermate ad Altino, piccolo centro medievale, e Archi, abitato fortificato che si affaccia sulla riva destra del fiume. Il tracciato procede ora lungo il corso del fiume Sangro, che non abbandona mai fino al capolinea. Pochi chilometri dopo, uno sbarramento artificiale forma il Lago di Bomba, che il treno costeggia per tutta la sua lunghezza dopo aver oltrepassato la stazione omonima che serve un antico abitato di origini frentane. Bomba ospita un Museo etnografico, mentre il lago è divenuto una frequentata meta turistica. Sulle sue rive si incontrano le fermate di Colledimezzo, antico abitato e Pietraferrazzana, addossata a uno sperone roccioso su cui sorgono i ruderi del castello feudale. I binari continuano la loro salita a fianco del fiume, con le fermate di Villa Santa Maria conosciuta come la "patria dei cuochi"; Civitaluparella, con i ruderi del Castello Caldora; Quadri, centro di origine sannitica immerso nei boschi. Le due stazioni successive, Pizzoferrato e Gamberane, servono due abitati lontani dai binari, collocati ad oltre 1000 metri sulle pendici rocciose della Majella, entrambi aggrappati intorno ai loro castelli. Raggiunta l'alta valle, ormai in Provincia de L'Aquila, il treno arriva in breve tempo al capolinea di Castel di Sangro, dopo una fermata ad Ateleta, che ospita un Museo della civiltà contadina.

Il "Treno della Valle" comprende una serie di itinerari treno e bus per singoli e gruppi, con la possibilità di trasportare le biciclette, e vere e proprie gite naturalistiche

¹⁵⁹ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

accompagnate da esperti del Wwf e di Legambiente¹⁶⁰. Molto importante anche la collaborazione tra il “Treno della Valle” e le scuole, vengono infatti realizzati degli appositi itinerari didattici per scolaresche di ogni età che continuano a riscuotere molto successo.

Le corse ordinarie partono tutti i giorni del periodo estivo da San Benedetto del Tronto, Pescara, Lanciano e dalle stazioni intermedie, con destinazioni che vanno dal lago di Bomba, alle riserve regionali “Abetina di Rosello” e “Cascate del Verde”, nei pressi della stazione di Villa Santa Maria; dal borgo di Roccascalegna, con il suo castello, al Parco della Majella, con visite a Lama dei Peligni e Guardiagrele. Nel dettaglio i tour proposti sono:

- Tour dei Sapori
- Tour del Lago
- Tour della Natura
- Tour della Majella
- Tour Medievale
- Tour Anxanum

Nel tour dei sapori, partendo dalla stazione richiesta si arriva a Villa Santa Maria dove si ha la possibilità di visitare il centro storico e la distilleria Di Cicco, per arrivare poi a Quadri riconosciuta come la “città del tartufo”. Nel secondo tour si arriva sulle rive del Lago di Bomba, presso il centro turistico “Isola Verde”, dove è possibile effettuare delle escursioni in battello sul lago. Il tour della natura è invece incentrato sulla visita della Riserva Naturale “Abetina di Rosello”, area di grande pregio naturalistico ed ambientale, estesa per 211 ettari e la visita alle “Cascate del Verde” con balzi d’acqua di circa 200 metri. Nel tour della Majella si raggiunge Lama dei Peligni, dove è possibile visitare il Museo Naturalistico in cui pannelli e vetrine illustrano l’ambiente naturale della Majella orientale e la presenza umana nella zona attraverso i secoli, dalla preistoria fino al medioevo. Oggetto di visita è anche il Giardino Botanico “M. Tenore”, che ospita specie di piante tra le più caratteristiche della Majella. La visita si conclude a Fara San Martino alle Sorgenti del fiume Verde. Nel tour medievale si raggiunge Roccascalegna, dove si effettua la visita del Castello risalente al XII sec. Nell’ultimo tour proposto, denominato Anxanum si effettua una visita guidata della città di Lanciano e dei suoi monumenti.

¹⁶⁰ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2006.

Per gruppi di almeno 25 persone sono possibili, su prenotazione, partenze in qualsiasi giorno dell'anno e per qualsiasi destinazione. Il treno è stato realizzato utilizzando il materiale rotabile dell'ex ferrovia Voghera- Varzi. Tutte le carrozze sono dotate di una rete di fonia, sia per rallegrare il viaggio con musica, sia per ascoltare tutte le informazioni delle guide. Il successo dell'iniziativa ha portato la Ferrovia Sangritana a stipulare convenzioni con operatori turistici della zona¹⁶¹ e ad integrare il servizio ferroviario con collegamenti automobilistici per poter raggiungere le località turisticamente interessanti limitrofe alla sede ferroviaria. Sono stati anche realizzati pacchetti con prezzi ridotti per gruppi di visitatori e si programmano itinerari dedicati al "treno + bici". Infatti, la Sangritana, mette a disposizione un carro merci che, opportunamente modificato e dotato di attacchi per il trasporto delle biciclette, viene messo in servizio durante i viaggi dei cicloamatori.

Un'interessante iniziativa è stata realizzata nel corso dell'estate, il treno-teatro. L'iniziativa denominata "*In Viaggio*" promossa da Sangritana, Provincia di Chieti e Bls¹⁶² consiste nel salire sul treno per percorrere la tratta Lanciano- San Vito per assistere all'interno dei vagoni alle rappresentazioni teatrali. Ogni 12 minuti il treno si ferma e cambiano gli attori. L'iniziativa ha riscosso notevole successo, e si prevede già di ripeterla nella prossima estate.

3.10 DA RAMO SECCO A PERCORSO VERDE

L'interesse per la linea dismessa L'Aquila- Capitignano è oggi rinnovato a fini turistici, in quanto essa consente di collegare L'Aquila con il lago di Campotosto e con il Parco Nazionale del Gran Sasso. Il percorso si sviluppa parallelamente al fiume Aterno, permette di visitare alcuni centri di rilievo sotto il profilo storico-paesaggistico, come S. Vittorino, Pizzoli, Campotosto, nonché le rovine dell'antica città sabina di Amiternum. Del suo passato si possono ammirare i resti del teatro ricavato dal fianco di una collina. Queste cittadine sono interessanti sia per la presenza di monumenti architettonici come la chiesa romanica di San Michele di San Vittorino, al cui interno si possono scoprire le catacombe dedicate a San Vittorino, Castello Dragonetti e la chiesa di Santo Stefano a Pizzoli, sia per i tessuti edilizi ancora ben conservati.

¹⁶¹ Ristoranti, riserve Wwf, musei, ISFORT e WWF, *Mobilità e Parchi Nazionali, ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, Roma, 2003.

¹⁶² Banca di Lanciano e Sulmona

Questa fascia territoriale presenta manufatti di archeologia industriale, quali la Cartiera di Vetoio e la fornace di Coppito- Mulini. Delle cartiere che funzionavano anticamente nell'Abruzzo aquilano, quella di Vetoio era la più antica e la più importante, il primo documento che attesti la sua presenza è datato 1483, nel XIX secolo aumentò la sua importanza e fu l'unica cartiera aquilana a spedire la propria carta fino a Napoli e nelle altre province del Regno delle Due Sicilie. La produzione terminò nei primi anni del '900. La fabbrica produceva carta a mano e le macchine presenti erano quelle necessarie a ridurre in pasta gli stracci di canapa e lino; la fornace di Coppito- Mulini, risalente al 1700, ha funzionato fino agli inizi del 1940¹⁶³. Gli esempi di archeologia industriale riportano la gente a considerare la propria storia, la cultura industriale costituisce un po' il punto di collegamento fra l'antico e il moderno, fra il passato e il futuro; è molto vicina a noi, molto vicina alla nostra esperienza; ci dà il senso del tempo che passa¹⁶⁴. Risulta quindi, che questo territorio sia di grande interesse sotto il profilo architettonico, per l'archeologia industriale presente nonché per le bellezze paesaggistiche e ambientali come la valle dell'Aterno, i laghi di Vetoio, il lago di Campotosto e il Gran Sasso.

Nonostante il brevissimo periodo di esercizio¹⁶⁵, le tracce della linea sono ancora numerosissime.

Questa linea dismessa potrebbe essere recuperata attraverso la conversione in *greenways*, intendendo con questo termine *“le vecchie infrastrutture di trasporto situate in luoghi di particolare pregio, parzialmente o totalmente inutilizzate, che in seguito ad interventi di recupero sono messe a disposizione di utenti non motorizzati quali pedoni, ciclisti, persone con mobilità ridotta, escursionisti a cavallo”*¹⁶⁶. Tra tali infrastrutture, un ruolo significativo ai fini della creazione di una rete di vie verdi può essere svolto dalle linee ferroviarie non più utilizzate. Dopo la rapida e massiccia diffusione del trasporto su ferro avvenuta nella seconda metà dell'ottocento e nei primi decenni del novecento, a partire dagli anni '50 lo sviluppo dell'industria automobilistica ha portato alla creazione di un'imponente rete stradale, attribuendo sempre più al trasporto su gomma il ruolo di mezzo

¹⁶³ F. Feliciani, G. La Spada, W. Pellegrini, *Archeologia industriale in Abruzzo*, Stabilimento Litografico Gran Sasso, 1985.

¹⁶⁴ (*Ibidem*)

¹⁶⁵ Aperta tra il 1920 e il 1922 chiusa nel 1935, A. Cioci, *Storia delle Ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1996.

¹⁶⁶ Definizione adottata dall'Associazione Europea delle Vie Verdi, costituita nel 1998 con l'obiettivo di promuovere iniziative per lo sviluppo delle *greenways* incoraggiando gli spostamenti a piedi e con mezzi non motorizzati, come la bicicletta, sia nelle aree urbane che extraurbane, R. Rovelli, G. Senese, N. Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways, il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways Onlus, 2004.

prioritario negli spostamenti delle persone e delle merci. Questo cambiamento, ha portato alla dismissione di chilometri di linee ferroviarie, a cui si aggiungono i tratti di linee attive abbandonati in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato, che sono ancora in gran parte conservate e disponibili per la conversione in percorsi verdi. Quest'ultimo caso è presente in Abruzzo, nel tratto che va da Casalbordino a Punta Penna, lungo la Costa dei Trabocchi, qui la costruzione della nuova linea ferroviaria adriatica più arretrata verso l'interno, ha portato all'abbandono la vecchia linea che potrebbe essere recuperata come itinerario escursionistico. In questo tratto di linea abbandonata vi è un progetto¹⁶⁷ che mira alla sua valorizzazione, al recupero di uno dei luoghi più suggestivi dell'intera regione. Il progetto prevede la realizzazione di quattro oasi protette, la valorizzazione paesaggistica di San Giovanni in Venere, l'abbazia che dall'alto domina la costa, e l'istituzione del Parco nazionale della Costa Teatina. Il perimetro del parco, con un'estensione di una quarantina di chilometri, dovrebbe interessare un tratto di territorio che va dall'autostrada alla costa. Le riserve naturali interessate sono "Grotta delle Farfalle" tra i comuni di Rocca San Giovanni e San Vito, "Punta dell'acquabella" e "Ripari di Giobbe" a Ortona e Marina di Vasto. Esempio di parco istituito sul tracciato di una ex ferrovia si trova in Liguria, dove sono stati realizzati degli interventi di riutilizzo di 24 chilometri della linea ferroviaria dismessa, da Ospedaletti a San Lorenzo al mare. Un esempio di riuso del tracciato e degli immobili dell'ex ferrovia che ha rivitalizzato l'economia del territorio attraverso i servizi di promozione, valorizzazione e sviluppo delle potenzialità ambientali e turistiche del percorso ferroviario dismesso. Quella della Liguria è una esperienza valida ed esportabile, maturata in sette anni, da quando è stata dismessa la ferrovia. A questo proposito la Provincia di Chieti ha chiesto un confronto con gli amministratori liguri per capire meglio il loro modello di riutilizzo dell'ex ferrovia per poterlo applicare anche in Abruzzo, nel tratto da Casalbordino a Punta Penna. Il progetto del parco sulla ex ferrovia potrebbe rappresentare un progetto strategico per lo sviluppo dell'Abruzzo. Il recupero di tali tracciati può consentire di collegare le città con i centri rurali e di attraversare le campagne utilizzando dei percorsi riservati al traffico non motorizzato, favorendo lo sviluppo di una circolazione dolce sul territorio.

I primi interventi di recupero come *greenways* delle linee ferroviarie dismesse iniziarono negli Stati Uniti a metà degli anni '60, con l'obiettivo di preservare tali linee abbandonate in vista di un futuro ripristino del servizio ferroviario, consentendo, nel

¹⁶⁷ Proposto dalla Provincia di Chieti

contempo, di riutilizzarli in modo utile per la società, dedicandoli alla circolazione delle persone. La prima *greenways* realizzata lungo il tracciato di una ferrovia dismessa fu l'*Illinois Prairie Path*, aperta nel 1966 e lunga 88 km. Questa prima realizzazione fece da guida a numerose altre iniziative che sorsero ben presto in tutto il paese. Negli anni successivi l'idea approdò anche in Europa. A partire dagli anni '80, la conversione delle linee ferroviarie dismesse in percorsi dedicati ad un traffico non motorizzato è diventata una realtà in continua espansione, come dimostra il crescente numero di nuovi percorsi aperti ogni anno nel mondo. Il termine con cui viene indicata questa particolare tipologia di *greenways* è differente nei vari paesi. In Gran Bretagna li chiamano "*railway paths*", negli Stati Uniti "*rail-trails*", in Francia e in Belgio "*chemins du rail*", in Spagna "*vías verdes*".

Percorrendo le *greenways* realizzate lungo le ferrovie abbandonate si rivive una sorta di grande avventura del nostro passato, le ferrovie di un tempo. Esse offrono una occasione unica per riscoprire i paesi e i paesaggi attraverso degli itinerari insoliti, lungo i quali s'incontrano le industrie e le manifatture più antiche del territorio. Nel caso specifico della linea L'Aquila- Capitignano, se fosse convertita in *greenways*, sarebbe una occasione unica per osservare e scoprire bellezze paesaggistiche, culturali e di archeologia industriale attraverso l'utilizzo di una via verde, che in questo caso sarebbe ancora più suggestiva in quanto parallela al corso del fiume Aterno e dove si potrebbe puntare molto ad esempio sull'escursioni a cavallo, riqualificando le stazioni adibendole a piccole strutture di sosta e di ristoro, stazioni che su questa linea presentano tutte una interessante immagine architettonica anche se richiedono interventi di restauro. In generale si può dire che, "*camminare o pedalare lungo un percorso verde realizzato su una linea ferroviaria dismessa significa viaggiare nel tempo e nello spazio*"¹⁶⁸.

Un modello da imitare per quanto riguarda il recupero del patrimonio ferroviario dismesso, messo a disposizione per la valorizzazione delle risorse del territorio è rappresentato dal progetto per la realizzazione della pista ciclabile sul tracciato della ferrovia dismessa Fiuggi- Stazione di Paliano¹⁶⁹, tratto della linea Roma- Fiuggi. Verrà realizzata un'infrastruttura di tipo turistico- sportiva particolarmente panoramica, affiancata dove serve da una barriera di protezione in legno e acciaio; particolare cura sarà riservata alla facilità di accesso dei mezzi di soccorso nelle zone più remote e lontane. Le vecchie stazioni, restaurate, saranno destinate ad attività legate al ciclismo,

¹⁶⁸ R. Rovelli, G. Senes, N. Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways, il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways Onlus, 2004.

¹⁶⁹ Costruita nel 1912 chiusa nel 1972, tratto da www.fiab-onlus.it

all'escursionismo, al turismo in generale, alla conoscenza delle bellezze naturali, all'artigianato, alla degustazione del vino. Alcune stazioni disporranno anche, nei piani superiori, di una piccola ricettività alberghiera quali ostelli e luoghi di sosta per tappe escursionistiche¹⁷⁰.

3.10.1 IL DESTINO DI UNA LINEA FERROVIARIA IN DISUSO

Le ragioni che portano all'abbandono di una linea ferroviaria possono essere le più svariate, ma sono sempre legate alla perdita di interesse a mantenere l'esercizio ferroviario locale a causa della scarsa redditività: ciò può essere dovuto ad alluvioni o smottamenti che rendono inutilizzabile un ponte o un tronco di linea, alla perdita delle finalità iniziali di tipo sociale e/o commerciale di certe linee locali, come nel caso della L'Aquila- Capitanano¹⁷¹, fino alla soppressione di un tratto di linea a causa della realizzazione di una variante di tracciato, è il caso del tratto tra Casalbordino e Punta Penna.

La dismissione di una linea ferroviaria avviene tipicamente in diverse fasi: inizialmente si ha la riduzione del traffico viaggiatori e merci, successivamente la soppressione totale di ogni tipo di traffico regolare. A questo punto, la linea rimane solitamente in uno stato di abbandono, ancora armata, in attesa che la società esercente ottenga l'autorizzazione alla dismissione, e possa procedere al disarmo della linea. Le linee non più in esercizio, a seconda che siano ancora armate o meno, possono andare incontro a diversi destini. Quelle ancora armate possono restare in uso come raccordi per le industrie, essere riconvertite in ferrovie turistiche o essere soggette a regolare manutenzione in vista di un possibile riutilizzo futuro. In alcuni casi, le vecchie linee ancora armate vengono utilizzate in una maniera originale: per la circolazione turistica delle draisine, biciclette a 4 ruote adattate ai binari per lavori ferroviari ma utilizzabili anche dai turisti.

3.10.2 LA CONVERSIONE IN GREENWAYS: VANTAGGI E SVANTAGGI

I tracciati ferroviari abbandonati presentano diverse caratteristiche che ne possono favorire il recupero come percorsi dedicati ad una mobilità dolce. In primo luogo, le linee ferroviarie hanno pendenze regolari e modeste, questo permette di realizzare lungo il tracciato dismesso, dei percorsi verdi adatti ai bisogni dei ciclisti ordinari, dei pedoni di ogni età e delle persone disabili. Le ferrovie corrono quasi totalmente in sede propria, e i

¹⁷⁰ (*Ibidem*)

¹⁷¹ Chiusa nel 1935 sia per la mancanza del collegamento con Teramo e sia per il drastico calo delle attività del bacino torbifero di Campotosto, A. Cioci, *Storia delle ferrovie in Abruzzo*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.

punti di intersezione con la rete stradale sono ridotti al minimo. I percorsi verdi hanno quindi il grande pregio di essere completamente o quasi separati dalla circolazione stradale, offrendo agli utenti itinerari sicuri e spesso lontani dai rumori della circolazione veicolare. Le ferrovie presentano generalmente lunghi tratti rettilinei e curve ad ampio raggio che permettono agli utenti dei percorsi di avere un'ampia visibilità, riducendo i pericoli legati alla criminalità e i rischi di scontri tra gli utilizzatori. I segnali, i cippi chilometrici, i ponti, le gallerie, i sottopassaggi stradali, le stazioni evocano la funzione originaria di queste vie verdi, aggiungendo fascino e animazione alle escursioni e ravvivando nella memoria degli utenti il ricordo della vecchia ferrovia. Tra gli elementi storici spicca il ruolo dei ponti e delle stazioni. I primi offrono in genere delle belle vedute sul paesaggio circostante, le seconde possono essere riutilizzate per allestire bar, ristoranti, hotel, ostelli, centri di noleggio attrezzature, musei, ecc. Ad esempio il fabbricato viaggiatori di Capitignano è stato totalmente ristrutturato ed adibito a ristorante. Questi servizi sono indispensabili per gli utenti dei percorsi verdi e, nello stesso tempo, permettono alle stazioni *“di tornare a svolgere quella che era la loro funzione ordinaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio”¹⁷²*.

Le linee ferroviarie abbandonate sono spesso sede di un ricco patrimonio naturale. Questa ricchezza naturalistica può rendere più piacevole l'utilizzo dei percorsi verdi e, inoltre, la vegetazione presente può offrire ombra ai passanti. Vengono inoltre attraversati diversi paesaggi, da quello urbano a quello suburbano a quello rurale, passando attraverso le campagne, le valli, le zone umide, le foreste, le zone industriali e costeggiando le rive dei laghi e dei fiumi. Spesso la stessa linea attraversa svariati di questi ambienti in poche decine di chilometri offrendo agli escursionisti dei paesaggi molto vari e attraenti. Le ferrovie dismesse offrono spesso accesso a porzioni di territorio altrimenti non raggiungibili, consentendo agli utenti dei percorsi verdi realizzati lungo il tracciato di esplorare e conoscere nuovi ambienti e offrendo loro, allo stesso tempo, nuove vedute del paesaggio circostante. Infine, la conversione delle linee dismesse in *greenways* consente di preservare l'integrità dei loro tracciati per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario.

A fronte di tali vantaggi, che possono favorire il recupero dei tracciati ferroviari abbandonati come *greenways*, vi sono però anche alcuni elementi sfavorevoli. In primo luogo, la rete ferroviaria collega solamente le località di maggiore importanza economica

¹⁷² ISFORT e RFI, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004.

e/o turistica, e quindi i percorsi verdi realizzati lungo le linee dismesse non consentono di raggiungere molte località di interesse secondario. A volte poi il tracciato ferroviario passa al di fuori dei centri abitati, impedendo agli utenti di raggiungere gli abitati stessi. Infine, nelle zone montane, la carenza di punti di accesso ai tracciati, spesso limitati alle sole stazioni poste a diversi chilometri di distanza l'una dall'altra, può limitare la capacità di connessione dei percorsi e può scoraggiarne o impedirne l'utilizzo da parte di pedoni e ciclisti.

Questi svantaggi sono tuttavia limitati rispetto ai vantaggi offerti dal recupero delle linee ferroviarie dismesse per la realizzazione di *greenways* e possono spesso essere superati mediante un'accurata progettazione dei percorsi e attraverso la loro integrazione in una più ampia rete di percorsi verdi costituita anche da argini dei fiumi, strade campestri, vie storiche, piste ciclabili e sentieri vari¹⁷³.

Affinché la *greenways* sia realmente utilizzata dalla popolazione, è necessario prevedere lungo il percorso una serie di elementi e di servizi accessori che ne migliorino i livelli di qualità e sicurezza. Tre di essi ci sono la segnaletica, avente al funzione di regolamentare l'uso del percorso, fornire agli utenti indicazioni sulle caratteristiche del tracciato, dare informazioni sulle distanze e sui luoghi di interesse storico, culturale, naturalistico presenti lungo la *greenways* o lungo percorsi secondari. I segnali devono essere chiari, facilmente leggibili e di dimensioni adeguate alla velocità degli utenti che percorrono la *greenways*. Devono essere previsti lungo il percorso panchine, fontanelle e aree attrezzate per la sosta, a tal fine si possono recuperare i fabbricati della ex- ferrovia abbandonati quali stazioni, caselli e depositi. L'illuminazione è necessaria se si prevede l'utilizzo del percorso anche nello ore di buio e per illuminare le gallerie. Necessari anche i parcheggi per i veicoli motorizzati e per le biciclette in corrispondenza dell'inizio e della fine del percorso.

Fino ad ora, in Italia, la conversione delle linee ferroviarie non utilizzate in percorsi verdi è stata sporadica e frutto dell'iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili, anche se vi è una legge la 366 del 1998 che privilegia il finanziamento di piste ciclabili costruite su sedi ferroviarie dismesse. La rete ferroviaria italiana dopo aver raggiunto la massima espansione a cavallo tra i due conflitti mondiali, a partire dagli anni '50 ha iniziato a contrarsi e, come in tutti gli altri paesi industrializzati, anche in Italia sono stati abbandonati migliaia di chilometri di strade ferrate. Tra gli anni '80 e '90 sono stati avviati

¹⁷³ R. Rovelli, G. Senes, N. Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways, il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways Onlus, 2004.

i primi sporadici interventi per il recupero di tali tracciati come percorsi per il traffico lento¹⁷⁴. Quello che ancora manca, al contrario di quanto avvenuto in altri paesi, è una visione d'insieme: considerare il recupero dei singoli tratti come un passo verso la realizzazione di una rete. Non esiste, infatti, un programma organico, né a livello nazionale né a livello regionale, volto al recupero dei tracciati ferroviari non più utilizzati per la realizzazione di una rete di percorsi verdi.

Inoltre in Italia, per molto tempo, è mancato un quadro di massima relativo alla rete ferroviaria dismessa presente nel paese: non si conosceva l'estensione delle linee dismesse, la loro localizzazione, il loro stato di conservazione, il destino che hanno subito. Nemmeno le stesse compagnie ferroviarie sono in grado, in molti casi, di dare notizie certe. Da notare, poi, che molte compagnie sono scomparse congiuntamente alla soppressione delle linee da loro gestite. In tale contesto, nel 2001 Ferrovie dello Stato ha commissionato all'Associazione Italiana Greenways¹⁷⁵ uno studio per la valorizzazione delle linee ferroviarie non utilizzate attraverso la creazione di un sistema di *greenways*, avente l'obiettivo di analizzare la rete ferroviaria non in esercizio e individuare i possibili utilizzi delle diverse linee in funzione del loro stato attuale e del contesto in cui si trovano. La prima fase di tale studio, ha avuto come obiettivo il censimento del patrimonio ferroviario italiano non utilizzato. Ciò è avvenuto principalmente attraverso il confronto tra la rete ferroviaria esistente nel momento della sua massima espansione, anni '20 e '30, e quella attuale. Il quadro che ne esce è che in Italia vi sono circa 5.700 km di linee non più in esercizio¹⁷⁶, 500 km di linee incompiute e 2.500 km circa di linee FS in esercizio limitato o non utilizzate. Individuate le linee non o poco utilizzate, nella seconda parte dello studio si è analizzata la possibilità di un loro riutilizzo per la realizzazione di *greenways*. Ciò dipende principalmente da due elementi:

- le caratteristiche della linea: utilizzazione attuale, stato di conservazione
- il contesto territoriale e sociale attraversato dalla linea

Riguardo al primo punto, tale analisi può essere difficilmente svolta a livello generale, ma si dovranno di volta in volta raccogliere informazioni dettagliate sulle singole linee. Altrettanto importante è il contesto territoriale e sociale attraversato dalle ferrovie, in quanto va ad influire sul possibile utilizzo delle stesse, contribuendo a determinare le

¹⁷⁴ Alcuni esempi sono la Modena- Vignola, la Calalzo- Cortina- Dobbiamo, la Rocchette- Asiago (*ibidem*).

¹⁷⁵ Membro dell'Associazione Europea delle Vie Verdi

¹⁷⁶ Di cui 2.550 km di proprietà FS e 3.150 km in concessione, R. Rovelli, G. Senes, N. Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways, il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways Onlus, 2004.

esigenze della popolazione e l'offerta in termini di elementi di interesse che possono essere raggiunti e fruiti attraverso le *greenways* e che comprendono le risorse naturalistiche, paesaggistiche, storico-architettoniche e turistico-ricreative¹⁷⁷.

3.10.3 ALCUNE ESPERIENZE ESTERE DI GREENWAYS

Oltre all'esperienza statunitense di cui ho accennato prima, relativa al recupero delle vecchie ferrovie a scopo ricreativo o come vie per il traffico non motorizzato, altrettanto importanti sono state quelle realizzate in Belgio e in Spagna. Il Belgio, all'uscita dalla II Guerra Mondiale, aveva la rete ferroviaria più densa del mondo con circa 5000 km di linee a cui si aggiungevano altri 5000 km di linee tranviarie. Dopo la guerra 1.600 km di linee e la quasi totalità di quelle tranviarie sono state dismesse. Verso la fine degli anni '70, iniziò a diffondersi una politica nazionale volta al recupero di questo patrimonio. Nelle Fiandre, all'attività nazionale si affiancò quella delle province, delle città e dei comuni che acquistarono o presero in affitto le sedi ferroviarie delle linee dismesse, e costituirono decine di chilometri di piste ciclabili, completando questa rete di vie verdi utilizzando le alzaie dei canali e le strade campestri. A metà degli anni '90, nelle Fiandre oltre 250 km di linee ferroviarie dismesse erano già state trasformate in *greenways* e vi erano progetti per molte altre linee.

Anche in Spagna, dopo il boom del trasporto ferroviario degli inizi del '900¹⁷⁸, sono iniziati i processi di dismissione e oggi vi sono più di 7.000 km di linee ferroviarie dismesse. All'inizio degli anni '90 è stato avviato un programma nazionale, chiamato *Vias Verdes*, di recupero delle linee ferroviarie dismesse. Primo passo del programma è stato il censimento delle linee dismesse a cui è seguita la fase di recupero delle linee mediante la loro trasformazione in percorsi pedonali e ciclabili che ha portato all'apertura di oltre 1700 km di percorsi, recuperando nel contempo anche gli ex-fabbricati ferroviari per l'installazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vias Verdes*.

Oltre alle esperienze statunitensi, belghe e spagnole si stanno via via affiancando nuove iniziative in altri paesi, quali Regno Unito, Portogallo, Australia e Canada.

¹⁷⁷ RFI e ISFORT, *Feerovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004.

¹⁷⁸ Esistevano circa 13.000 km di strade ferrate, RFI e ISFORT, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004.

3.10.4 IL RAIL-WITH-TRAIL

In vari paesi si è assistito alla nascita di iniziative volte alla creazione di percorsi verdi lungo le linee ferroviarie ancora in esercizio. Negli Stati Uniti questi itinerari vengono indicati con il termine di “*rails-with-trails*”, letteralmente ferrovie-con-percorsi e, in vari Stati, stanno acquistando un ruolo sempre più importante nelle politiche volte a favorire l’uso dei mezzi di trasporto non motorizzati. La possibilità di realizzare percorsi verdi accanto ad una linea ferroviaria in esercizio offre tutti i vantaggi precedentemente ricordati per i percorsi costruiti sul tracciato delle linee dismesse, ma può porre alcuni problemi legati alla sicurezza. Durante la loro progettazione, è necessario prevedere un’opportuna separazione tra il tracciato ferroviario e quello pedonale e ciclabile. Questa separazione viene generalmente ottenuta per mezzo di dislivelli tra i due tracciati, posizionamento di siepi o arbusti, o la costruzione di una barriera che impedisca l’accesso ai binari. Inoltre, è importante posizionare segnali di pericolo rivolti ai passanti ed esporre regolamenti che vietino l’intrusione nella sede ferroviaria.

Nel 2000, negli Stati Uniti, la *Rails-to-Trails Conservancy*¹⁷⁹ ha svolto uno studio su 61 “*rails-with-trails*” dal quale è risultato che le linee ferroviarie attive e i percorsi verdi possono coesistere offrendo benefici e sicurezza agli utenti più deboli. I “*rail-with-trails*” sono risultati più sicuri dei percorsi per ciclisti e pedoni realizzati accanto a strade con significativi volumi di traffico. Da questo studio si possono trarre alcune considerazioni relative alle caratteristiche che questi percorsi dovrebbero presentare: i due tracciati dovrebbero essere adeguatamente separati, le linee ferroviarie adiacenti ai percorsi verdi dovrebbero presentare un traffico ridotto, gli attraversamenti a livello tra il percorso verde e la ferrovia dovrebbero essere il minor numero possibile. Il fenomeno dei “*rails-with-trails*” non è limitato agli Stati Uniti, ma anche in Australia, Canada, Svizzera, Olanda e Danimarca sono già stati aperti centinaia di chilometri di percorsi lungo linee ferroviarie in esercizio.

La coesione tra linee ferroviarie attive e percorsi verdi presenta caratteristiche interessanti anche per la situazione italiana, in particolare anche per l’Abruzzo, dove le sue linee ferroviarie interne sono caratterizzate da un traffico scarso o concentrato in un particolare periodo del giorno, e dove passano solo treni regionali caratterizzati da una

¹⁷⁹ Organizzazione istituita nel 1986 negli U.S.A. operante a livello nazionale, che conta circa 100.000 iscritti, il cui obiettivo è il recupero dell’immenso patrimonio costituito dalla rete ferroviaria dismessa per creare un sistema di greenways. Essa fornisce supporto e assistenza ai promotori di questi progetti in tutti gli Stati americani, R.Rovelli, G. Senes, N.Fumagalli, *Ferrovie dismesse e greenways, il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways Onlus, 2004.

velocità moderata. In particolare potrebbe rivelarsi una realtà interessante per la linea Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona, nel tratto in cui passa nella media valle dell'Aterno. Qui, la linea attraversa un tratto pianeggiante, immerso completamente nel verde del Parco Regionale Sirente-Velino a ridosso del fiume Aterno, scenario ideale per la progettazione di una via verde accanto alla linea, riservata al passeggio, all'utilizzo di biciclette ed anche a una eventuale ippovia che porterà alla valorizzazione paesaggistica e ambientale della zona.

3.11 IL TRENO-ESCURSIONISMO: ORIGINI, SVILUPPO E PROSPETTIVE

Ulteriore possibilità di rivalorizzazione delle linee ferroviarie abruzzesi è rappresentato dal fenomeno del trenoescursionismo. Il trenoescursionismo è un neologismo coniato dal Club Alpino Italiano¹⁸⁰ per definire una particolare modalità di approccio all'ambiente montano, al fine di svolgervi attività escursionistica, che privilegia l'utilizzo del treno come mezzo di trasporto alternativo all'automobile.

L'Abruzzo, con alcune sue sezioni CAI, è stata tra le prime regioni ha intraprendere iniziative di treno escursionismo su alcune linee ferroviarie di particolare valore paesaggistico. Il trenoescursionismo rappresenta una prospettiva nuova dell'escursionismo che, a partire dalla seconda metà degli anni '90 del Novecento, viene promossa e sostenuta dal Club Alpino Italiano con la collaborazione importante di Trenitalia. Tuttavia l'utilizzo del treno non rappresenta una novità nel campo dell'escursionismo, ma è un ritornare alle origini del Club Alpino Italiano. Nel primo secolo di attività sociale del CAI, il treno costituisce il principale mezzo di avvicinamento alla montagna per le comitive del CAI e la rete ferroviaria italiana, in corso di realizzazione e completamento, si identifica per decenni quale infrastruttura d'elezione per organizzare gite sociali da parte delle Sezioni CAI. In questa fase storica le ferrovie rappresentano il trasporto per eccellenza e sono l'espressione simbolica e reale allo stesso tempo, dell'andare sul territorio. Privilegiati erano all'epoca, e lo sono tuttora, quei territori di montagna e di collina raggiunti dalla strada ferrata. La Val di Susa, la Val d'Aosta, la Valtellina, la Val Venosta, la Val Punteria, il Cadore lungo la dorsale alpina, le Riviere Liguri, la Garfagnana, le vallate tosco-emiliane, umbro-marchigiane ed abruzzesi lungo la dorsale appenninica, vengono sempre più frequentate dagli escursionisti del CAI.

¹⁸⁰ Costituito a Torino nel 1863, lo stesso escursionismo nasce con la nascita del CAI. Lo scopo dei fondatori del CAI era quello di far conoscere le montagne e di agevolarvi le escursioni, le salite e le esplorazioni scientifiche.

Con lo sviluppo della rete autostradale degli anni '50 e '60 ed il conseguente boom della motorizzazione di massa, il treno, che sino ad allora era stato il mezzo di trasporto d'elezione delle comitive CAI, perde il monopolio e poi il primato come mezzo di accesso ai monti. Anche la soppressione di molte linee di montagna di straordinario valore paesaggistico e turistico, ma ritenute di scarsa redditività economica, hanno accentuato il fenomeno regressivo, come il caso in Abruzzo della Pescara- Penna e della L'Aquila-Capitignano e nel resto d'Italia ad esempio della Rovereto- Riva del Garda in Trentino, della Dobbiaco- Cortina- Calalzo tra Alto Adige e Veneto, la Fano- Urbino e la Fermo-Amandola nelle Marche solo per citarne alcune. Erano linee dallo spettacolare tracciato, veri capolavori di ingegneria ferroviaria, che si insinuavano nelle vallate e penetravano nelle montagne con arditi manufatti.

La situazione recessiva permane sino agli inizi degli anni '80. Nel frattempo il popolo degli escursionisti cresce costantemente al pari passo con l'esplosione delle attività all'aria aperta e del trekking. In questo contesto si inserisce il riavvicinamento dell'escursionista al treno. Un significativo contributo in tal senso viene dato dalla riapertura all'esercizio di alcune linee, anche se in realtà pochissime, tornate a rivivere dopo anni di abbandono. Tra queste di particolare rilevanza sono: la Cuneo- Ventimiglia, vera linea di montagna dall'arditissimo tracciato sospeso tra le sinuose gole del Roia, la Sondrio- Tirano, che raccorda la rete ferroviaria italiana a quella svizzera per mezzo delle Ferrovie Retiche, la Merano- Malles, nella splendida alta Val Venosta, riaperta nel maggio 2005 grazie soprattutto al lavoro della Provincia Autonoma di Bolzano¹⁸¹.

Agli inizi degli anni '90 si registra finalmente una inversione di tendenza e si assiste ad un vero crescente di successo del treno come mezzo di aggregazione collettiva per un'avventura in montagna. Molte Sezioni CAI, distribuite variamente sul territorio nazionale, sperimentano positivamente questo nuovo modo di fare escursionismo inserendo proposte di trenoescursioni nei loro programmi di attività e riscuotendo un convinto assenso da parte dei fruitori. Per l'affermarsi di questa nuova tendenza gioca un ruolo molto favorevole l'esempio dei Paesi alpini confinanti, soprattutto Svizzera e Austria, nei quali, grazie alla fittissima rete di ferrovie, cremagliere, funicolari e funivie, integrate da autobus e battelli, e ad un vero e proprio culto del trasporto su rotaia, è possibile praticare un escursionismo totale completamente svincolato dall'uso dei mezzi propri. In Svizzera, in particolare, la rete delle Ferrovie Federali Svizzere coesiste in piena

¹⁸¹ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2004.

sinergia con una estesissima rete di ferrovie private di grande valore paesaggistico. Ed è proprio su queste ultime che si accentrano le maggiori possibilità di fare trenoescursionismo, grazie alla promozione curata direttamente dalle varie società di esercizio attraverso pubblicazioni e guide specializzate.

Anche sul territorio italiano si assiste ad una inversione di tendenza. All'inizio degli anni '90, la struttura organizzativa del CAI si arricchisce grazie alla costituzione della Commissione Centrale per l'Escursionismo. Questo non è un evento casuale, ma era il segno evidente che i tempi erano maturi per creare un organo tecnico centrale specifico per la promozione dell'escursionismo. In pochi anni la Commissione consolida il proprio ruolo e, in stretta connessione con le omologhe Commissioni periferiche, avvia la formazione degli operatori sul territorio, offre un contributo fondamentale per l'unificazione della segnaletica dei sentieri, organizza corsi e convegni, promuove iniziative escursionistiche a livello nazionale in collaborazione con associazioni ed enti. Tra queste ultime si inserisce il treno escursionismo: una nuova sfida che lascia intravedere forti potenzialità di sviluppo nel panorama escursionistico italiano.

Dalle esperienze pilota di alcune Sezioni CAI emiliane, marchigiane, umbre e come ho detto prima abruzzesi, antesignane in questa attività, che già intrattenevano ottimi rapporti collaborativi in sede locale con Trenitalia, si trae spunto per ampliare tali rapporti a livello nazionale. Trenitalia mostra interesse al progetto e ne sostengono la realizzazione attraverso un accordo di tipo tariffario ed operativo che consente di varare, nel 1997, il primo Programma Nazionale di Trenoescursionismo denominato "Trenotrekking" che si prefigge un obiettivo essenzialmente promozionale. Questo programma comprendeva soltanto 18 trenoescursioni, riscuotendo un grande successo.

Negli anni successivi si registra una progressiva crescita di proposte trenoescursionistiche che interessano l'intero territorio nazionale coinvolgendo un numero sempre più vasto di Sezioni e Sottosezioni CAI organizzatrici, spesso mai cimentatesi prima di allora in tale attività. Anche il numero di partecipanti cresce: dalle poche centinaia del '97 alle svariate migliaia degli anni successivi, a dimostrazione di un trend in costante aumento. Il Programma Nazionale di Trenoescursionismo si consolida di anno in anno raggiungendo, nel 2006, l'ambito traguardo della decima edizione. Nel corso delle varie edizioni, tali proposte si diversificano. Alle prime trenoescursioni sulle sole linee FS, si affiancano quelle linee in concessione o sulle linee dismesse dalle FS e gestite da associazioni. I programmi si arricchiscono ulteriormente grazie ad alcune esperienze in Francia e in Svizzera. L'interesse dei trenoescursionisti si indirizza verso la scoperta di

percorsi tematici lungo i binari della memoria, sulle rotaie perdute delle linee ormai sopresse e smantellate o abbandonate per rettifiche di tracciato e sulle rotaie ritrovate delle linee disattivate all'esercizio, tutte caratterizzate da tracciati connessi al territorio montano e pertanto assai remunerativi dal punto di vista escursionistico.

Il trenoescursionismo è anche occasione per manifestazioni speciali organizzate con treni d'epoca trainati da locomotive a vapore. Da ricordare nel 2000 la grande giornata escursionistica che ha coinvolto tutta la Valtellina da Colico a Tirano e nel 2002 la traversata della Riviera Ligure da Genova a Breil-sur-Roya. Nel corso degli anni i Programmi di Trenotrekking nazionali si arricchiscono con nuove e più articolate iniziative. Il primo trenotrekking si svolge nel 2000, prima esperienza del genere del CAI, si svolge da Siena ad Assisi. Seguono negli anni successivi, i trenotrekking Terni- Isernia nel 2001, Ancona- Terni nel 2002, Genova- Cuneo nel 2003, La Spezia- Bologna nel 2004, Sapri- Napoli nel 2005 e nel 2006 Sondrio- Como.

In occasione del 2002, Anno Internazionale delle Montagne, viene promossa un'altra significativa iniziativa, il "Trenotrekking delle Alpi", per unire idealmente l'intero arco alpino, da Savona a Trieste, con una grande traversata trenoescursionistica in 35 tappe. Il fenomeno investe ormai anche l'editoria specializzata e le guide reperibili in libreria sono un esempio concreto di quanto sia in espansione l'interesse per questa attività.

Il grande progetto del trenoescursionismo CAI ha potuto realizzarsi e svilupparsi grazie all'ottimo rapporto di collaborazione con le Direzioni Trasporto Regionale di Trenitalia che si è instaurato e consolidato nel tempo.

Per quanto riguarda l'Abruzzo, nell'ultimo anno sono state realizzate diverse proposte di trenoescursionismo: il CAI di Sora nel mese di Giugno ha organizzato sulla linea Roccasecca- Avezzano il percorso Civitella Roveto- Cascata Zompo lo Schioppo- Morino e sempre sulla stessa linea l'escursione Cupone- Capistrello- Canistro; il CAI di Pescara sulla linea Sulmona- Carpinone ha organizzato l'escursione Palena- Monte Porrara- Campo di Giove e inoltre dalla stazione di Rivisondoli si raggiunge anche la Riserva naturale del Quarto S. Chiara da dove si può partire per un lungo trekking verso la riserva naturale del Bosco di S. Antonio; il CAI di Antrodoto ha organizzato sulla Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona due percorsi trekking il primo Sella di Corno- Forca di Rascino- Rocca di Fondi- Antrodoto, e il secondo Rocca di Corno- Piani di Priscignola- Rocca di

Fondi- Antrodoto¹⁸². Inoltre sulla stessa linea dalla stazione di Raiano può iniziare il trekking per le Gole di S. Venanzio.

3.12 IL SERVIZIO TRENO + BICI

Il servizio treno + bici è stato introdotto in Italia da ormai 16 anni, e potrebbe rappresentare per l'Abruzzo se organizzato a dovere un servizio caratterizzato da alti margini di sviluppo che porterebbe ad un ulteriore modo di rivalorizzare alcune tratte ferroviarie e il loro contesto territoriale. Infatti, la bicicletta unita al treno, si potrebbe rivelare un ottimo modo per visitare territori attraverso un mezzo del tutto ecologico. Considerando che l'Abruzzo è la regione dei parchi per eccellenza, e che le sue linee ferroviarie interne attraversano o comunque sono molto vicine ad uno o più parchi, l'utilizzo della bicicletta combinato al treno potrebbe rappresentare sicuramente un punto di forza.

Per quanto riguarda la situazione nazionale, il servizio è stato introdotto come ho detto già da diversi anni, però vive tuttora in una situazione particolare, caratterizzata cioè da diversi elementi contraddittori. Da un lato si è arrivati ad una certa liberalizzazione del servizio e a una sua discreta diffusione per quanto riguarda il trasporto regionale, giudicato quasi sufficiente dalle associazioni di cicloamatori, mentre il trasporto sulle grandi linee nazionali è considerato nettamente insufficiente. In altri paesi europei il cicloturismo gode di maggiore attenzione in particolare in Germania, Austria, Svizzera, Francia e Olanda.

L'abbinamento treno-bicicletta è un elemento importante per sviluppare l'uso di questa forma di mobilità dolce, in funzione soprattutto turistica ma talvolta anche di lavoro. Consente di unire la comodità sulle distanze più lunghe e l'agilità del muoversi in bicicletta sui tratti più brevi. Diventa così possibile esplorare pedalando territori anche relativamente lontani da casa, evitando di effettuare lunghi spostamenti in auto.

Punto di approdo della collaborazione tra l'associazionismo, e in particolare la FIAB¹⁸³ e Trenitalia, è stato l'accordo sottoscritto tra la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia e la FIAB nel maggio 1999. L'accordo prevede, tra l'altro, particolari condizioni tariffarie per i viaggi di gruppo su treni classificati come regionali, diretti o interregionali. Le difficoltà presenti sono però ancora molte. In particolare, viene rilevato che, proprio ora

¹⁸² www.trenotrekking.it

¹⁸³ Federazione Italiana Amici della Bicicletta, associazione onlus fondata nel 2003, ISFORT e RFI, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004.

che l'attenzione degli enti locali verso la mobilità ciclistica è aumentata e vede la creazione di sempre più numerose reti ciclabili, viene a mancare un elemento fondamentale per la fruizione di tali reti: l'intermodalità della bici con il treno. Le associazioni chiedono a tal fine, un adeguamento del servizio treno + bici agli standard europei. Le richieste fatte da loro riguardano molteplici aspetti. I principali sono la progettazione di nuovo materiale ferroviario in grado di trasportare più biciclette nel convoglio; la creazione di una zona apposita per l'installazione delle biciclette anche sui convogli a lunga percorrenza¹⁸⁴; un sistema di prenotazione di posti bici informatizzato; il permesso di trasportare le biciclette anche a viaggiatori non appartenenti alle associazioni riconosciute; l'abbonamento annuale su tutta la rete del Trasporto Regionale, e non solo sulle singole regioni; la sistemazione di scivoli nelle stazioni per facilitare l'accesso con le bici; una adeguata pubblicizzazione del servizio e punti di noleggio bici nelle stazioni.

Esempi positivi di sistemi di intermodalità treno + bici in Italia sono rari. Uno dei tentativi più interessanti è il progetto pilota che riguarda la linea Milano- Lodi- Cremona- Mantova. Un accordo sottoscritto nel marzo 2002 tra la Direzione Lombardia della Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia e la FIAB mira, da un lato, a favorire gli spostamenti bicicletta + treno + bicicletta, con l'utilizzo di biciclette lasciate in appositi parcheggi nelle stazioni di partenza e di arrivo; e, dall'altro, a facilitare il trasporto della bicicletta sui treni sia per la numerosa utenza turistica sia, occasionalmente, per gli spostamenti irregolari a fini lavorativi. I vantaggi previsti sono numerosi: acquisire ulteriori quote di traffico pendolare e turistico che utilizza altri mezzi per i propri spostamenti; migliorare il livello di soddisfazione della clientela già acquistata ma che trova molte difficoltà a combinare l'uso di treno e bici; ottenere un effetto positivo di immagine sulla qualità del servizio ferroviario e incrementare il traffico legato all'utilizzo turistico del treno.

Un altro esempio di accordo significativo è quello concluso nel marzo 2004 a Genova tra Trenitalia¹⁸⁵ e la FIAB locale. È un accordo tariffario che prevede la riduzione del biglietto per la bici da 3,5 Euro a 1,35. Rappresenta un accordo importante in quanto Genova ha 15 stazioni ferroviarie per circa 50 km di linea ferrata. La ferrovia costituisce quindi, un grande patrimonio per la mobilità sostenibile, cioè una mobilità che si avvale di mezzi a zero emissioni. L'integrazione treno + bici consente di creare un sistema di trasporto sostenibile molto efficiente.

¹⁸⁴ Come accade per le ferrovie francesi, (*Ibidem*).

¹⁸⁵ Direzione Trasporto Regionale

In linea generale sui treni Suburbani, Regionali, Diretti e Interregionali il viaggiatore può scegliere di trasportare la propria bici con un biglietto a tariffa intera di 2° classe, valido per la sua stessa percorrenza, in alternativa al consueto supplemento “bici al seguito”, valido 24 ore dalla convalida al costo di 3,50 Euro. Quindi, se il viaggio è breve, il biglietto costa meno di 3,50 Euro e se non si prevede di riutilizzare il servizio “bici al seguito” nelle successive 24 ore, il risparmio è garantito. Inoltre l’accesso al servizio diventa più semplice, in quanto il biglietto a differenza del supplemento, può essere acquistato anche presso le biglietterie self service, anche quindi nelle stazioni impresenziate. Questa è la tariffa che al momento viene applicata in Abruzzo.

A questa regola generale in alcune regioni sono state fatte delle importanti variazioni per consentire un maggiore sviluppo dell’integrazione treno + bici. A partire dal 1° agosto 2007 in Puglia trasportare la bicicletta al seguito del viaggiatore sui treni regionali di Trenitalia è gratuito. È stato, infatti abolito il biglietto “supplemento bici” di 3, 50 euro di cui si farà carico la Regione. L’iniziativa prima del suo genere in Italia è stata realizzata per promuovere maggiormente la mobilità sostenibile e per incentivare l’integrazione della bicicletta con il treno che in questa regione è inferiore alle altre. L’accordo è valido sull’intero territorio pugliese, e ad esso hanno aderito tutte le Ferrovie regionali: Trenitalia, Ferrovie del Gargano, Ferrovie Sud-Est, Ferrovie Appulo Lucane e la Ferrotramviaria. Questo progetto prevede, inoltre, la realizzazione di percorsi guidati per i viaggiatori con bici dall’ingresso della stazione ai binari e viceversa; appositi scivoli lungo le scale; indicazione sui monitor e sugli orari ferroviari dell’ubicazione del vano porta bici. In Trentino Alto Adige, sulle tratte Trento- Primolano e Borghetto all’Adige- Mezzocorona, a partire dal 10 aprile 2007 è stata introdotta la nuova tariffa di 1 euro per il trasporto della bicicletta sul treno al posto delle 3,50 euro precedenti. Per quanto riguarda le iniziative marcatamente turistiche, da segnalare l’iniziativa sempre in Trentino Alto Adige, adottata nei mesi estivi, in collaborazione fra Trentino Trasporti, l’Apt, un gruppo di noleggiatori locali di biciclette con l’appoggio operativo di alcune strutture provinciale. L’iniziativa prevede tutti i giorni dei treni speciali che consentono di portare fino a 40 biciclette, per consentire di effettuare diversi itinerari in bici tra le bellezze naturali della Val di Sole e la realizzazione di una speciale carta che consentirà a prezzo scontato di effettuare la combinazione noleggio biciclette e il trasporto sul treno. Ci si è resi conto che la possibilità di portare la bicicletta sul treno è divenuta negli ultimi anni, su molte tratte ferroviarie di montagna, un servizio molto apprezzato da turisti e cicloamatori. L’idea si rivolge sia a chi parte direttamente da Trento, con la propria bicicletta, sia a chi si trovi già in valle e decida

di noleggiare la bici. Questi ultimi potranno servirsi del noleggio per l'intera giornata o per le ore che si desiderano, presso uno dei noleggiatori convenzionati. Al costo supplementare di 3 euro a deposito, si potrà anche consegnare la bicicletta in un punto diverso da quello del ritiro e fare ritorno al punto di partenza con il treno. Per agevolare il servizio è prevista la possibilità di prenotare il posto per la bicicletta, almeno 60 minuti prima della partenza del treno dal capolinea. Il costo del trasporto delle biciclette sui treni appositamente allestiti sarà di solo 1 euro per ogni tratta, oltre al costo del normale biglietto per i passeggeri. Interessante anche l'iniziativa proposta dal treno della val Venosta, sulla linea Merano- Malles, qui è stata sviluppata una “*eventcard*”, che permette di visitare la val Venosta, una delle vallate più belle delle Alpi, in treno e in bici. Andare alla scoperta dei tesori naturalistici e culturali venostani in maniera ecologica. Il pacchetto *EventCard* include il biglietto ferroviario per l'intera giornata sulla tratta Merano- Malles e una bicicletta a noleggio con casco. La carta è disponibile presso i punti di noleggio lungo la linea ferroviaria, nelle associazioni turistiche nonché in tutti i punti vendita che espongono il logo del trasporto integrato. Tutte le stazioni della linea sono dotate di punti di noleggio bici, ed è possibile restituirle presso tutti i punti anche diversi da dove è stata presa. In tutto si tratta di circa 150 km di sentieri percorribili in bici, lungo il letto del fiume Adige, sempre lontano da strade trafficate, seguendo le tracce della famosa via Claudia Augusta. Il prezzo comprende anche l'utilizzo del casco, per i più piccoli senza biglietto sono disponibili seggiolini, rimorchi multiuso anche per i cani. In offerta anche una polizza assicurativa per eventuale infortuni e danni di materiale, con servizio di rimorchio e ricambio materiale al costo di 2,50 euro. Il tour può inoltre, essere arricchito con visite presso diverse strutture quali piscine, musei, altre strutture per il tempo libero che offriranno particolari condizioni per l'ingresso.

La Ferrovia delle Tre Valli, da Genova a Casella Paese, attraversa molti itinerari ideali da percorrere in bicicletta, con l'aiuto delle cartine che si trovano nelle stazioni, e per chi non avesse portato la bicicletta e volesse noleggiarne una, può farlo nelle stazioni usufruendo di un particolare sconto previsto per i passeggeri del treno¹⁸⁶.

La Ferrovia Suzzara- Ferrara, che corre da Suzzara a Ferrara, prevede itinerari e pacchetti turistici tra le città d'arte di Mantova, Ferrara, Verona, Parma e Ravenna, integrando il viaggio in ferrovia con percorsi a piedi, in bicicletta e in battello sul fiume.

¹⁸⁶ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2004.

Le Ferrovie Nord Milano, che hanno in concessione alcune linee come la Brescia-Edolo e ne promuovono da alcuni anni l'uso turistico, offrono un catalogo di itinerari chiamati "Lombardia in treno", che include formule treno + bici nelle torbiere del Sebino e in Franciacorta. Su questa tratta la bicicletta può essere trasportata su tutti i treni nei giorni festivi e nel mese di agosto ad un prezzo di 2,50 euro¹⁸⁷.

La Ferrovia Vigezzina, linea tra Domodossola e Locarno propone itinerari naturalistici da percorrere a piedi o in bici: il "Tour delle Centovalli in bicicletta", offre un servizio di noleggio bici nelle stazioni, dove si può pedalare su viadotti, gole e borghi arroccati sulle pendici montane.

La Provincia di Perugia, in collaborazione con Trenitalia, ha promosso un progetto di fruizione dei parchi regionali centrato sulla formula treno + bici, anche per richiamare l'attenzione sul problema della carenza di trasporti pubblici verso e nelle aree protette della zona. Il progetto prevede una serie di itinerari naturalistici e artistici con partenza dalle stazioni di Fossato di Vico-Gubbio (Parco del monte Cucco), Foligno (Parco di Colfiorito), Spello, Assisi e Valtopina (Parco del monte Subasio), Castiglione del Lago, Tuoro, Magione, Passignano (Parco del lago Trasimeno), Alviano e Orvieto (Parco fluviale del Tevere)¹⁸⁸.

Come si può vedere, i progetti propriamente turistici inerenti la combinazione treno + bici, sono diversi e sparsi in diverse regioni d'Italia. Per quanto riguarda l'Abruzzo, non vi sono programmi istituiti appositamente, anche se comunque tutti i treni regionali consentono al trasporto delle biciclette. Un modo di incentivare la rivalorizzazione delle linee interne abruzzesi potrebbe essere quello di creare degli appositi programmi basati sull'integrazione treno + bici, dando la possibilità di poter noleggiare le bici nelle stazioni di arrivo e di usufruire di particolari sconti attirando così una nuova fetta di mercato. Potrebbe rivelarsi un arma vincente soprattutto in quelle stazioni che distano dai paesi e che richiedono l'utilizzo di un mezzo per arrivarci. Negli anni passati il Treno della Valle, gestito dalla Ferrovia Sangritana, aveva proposto un itinerario cicloturistico unito all'utilizzo del treno della durata di tre giorni, denominato Enogastrotour. Esso si prefiggeva di far riscoprire le bellezze naturali ed enogastronomiche della regione, avvalendosi del mezzo più ecologico per antonomasia: la bicicletta. La partenza avveniva dalla stazione di Ortona a bordo del Treno della Valle e aveva come scenario l'area sud-occidentale dell'Abruzzo a ridosso tra le valli del Sangro, Sagittario e del Tirino,

¹⁸⁷ P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2004.

¹⁸⁸ (*Ibidem*)

all'interno dei Parchi Nazionali della Majella e d'Abruzzo tra i laghi più belli della regione Bomba, Barrea e Scanno. Si trattava di una iniziativa particolarmente interessante che però non era programmata per essere ripetuta ulteriormente. La Sangritana, inoltre, mette a disposizione un carro merci che, opportunamente modificato e dotato di attacchi per il trasporto delle biciclette, viene messo in servizio durante i viaggi dei cicloamatori¹⁸⁹.

3.13 LA RIVALORIZZAZIONE DELLE STAZIONI

La rivalorizzazione turistica delle linee ferroviarie abruzzesi di cui ci siamo occupati potrebbe avere come punto di partenza la riqualificazione delle stazioni e in generale di tutti gli edifici ferroviari che attraversano queste linee. Sono stazioni in molti casi, completamente immerse nel verde nel mezzo dei Parchi Nazionali e Regionali o comunque nelle loro immediate vicinanze e a volte la stazione è direttamente una porta sul parco. Ad esempio la stazione di Scafa- S. Valentino- Caramanico Terme sulla linea Roma- Pescara è un'ottima porta di accesso al Parco Nazionale della Majella, dalla stazione di Piano d'Orta si accede alla riserva naturale della Valle dell'Orta, da Bussi si può raggiungere la Riserva naturale di Monte Rotondo, da Popoli quella delle Sorgenti del Pescara, dalla stazione di Alfedena sulla Sulmona- Carpinone si è direttamente nel Parco Nazionale d'Abruzzo, da Rivisondoli si raggiunge la riserva Naturale del Quarto S. Chiara, lungo la Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona la stazione di Molina Aterno dista solo 5 km dal Parco Regionale Velino- Sirente, sulla Avezzano- Roccasecca la stazione di Civita d'Antino- Morino si trova nel pieno del Parco dei Monti Ernici e sulla Ferrovia Sangritana dalla stazione di Villa S. Maria si raggiunge facilmente l'Oasi dell'Abetina. Nella maggior parte dei casi si tratta di piccole stazioni divenute col tempo totalmente impresenziate o addirittura in alcuni casi completamente inutilizzate in quanto il treno non vi effettua più nessuna fermata. Questo è stato prodotto dallo sviluppo tecnologico e dalla necessità di razionalizzare la spesa che ha portato, ha partire dagli anni '80, alla nascita di questo fenomeno, il quale, per un verso, presenta problemi per gli utenti (di minor sicurezza e comfort) e per le stesse ferrovie (difficoltà nell'organizzare la pulizia e nel gestire la manutenzione), e, per un altro verso, mette in campo un patrimonio immobiliare che può favorire iniziative sociali, culturali e di turismo eco-compatibile¹⁹⁰.

¹⁸⁹ WWF e ISFORT, *Mobilità e parchi nazionali, ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, Roma, 2003.

¹⁹⁰ RFI e ISFORT, *Ferrovie, territorio e sistema di greenway*, Roma, 2004.

La loro riqualificazione e valorizzazione deve partire prima di tutto dalla loro ristrutturazione per poi passare ad adibirle a strutture turistiche, come uffici informazioni, piccole strutture ricettive, luoghi dove poter noleggiare le biciclette, strutture culturali, utilizzarli come spazi da adibire a mostre sull'artigianato e sui prodotti del posto.

Al momento l'unico progetto concreto di riutilizzo dei fabbricati ferroviari nella regione Abruzzo è quello presentato dal Parco Nazionale della Majella che con il progetto denominato "Al Parco in Treno"¹⁹¹ ha previsto il recupero e la valorizzazione degli immobili dimessi di Trenitalia per la costruzione di una rete di servizio al turismo ecocompatibile. In particolare sono stati acquisiti gli ex immobili ferroviari lungo la linea Sulmona- Carpinone che si snoda lungo un suggestivo itinerario tra alcune delle più belle montagne dell'Appennino Centrale. Tutti i fabbricati facenti parte delle ex stazioni ferroviarie saranno trasformati in punti di ricevimento e di informazione mentre i caselli ferroviari, dislocati lungo la tratta, saranno utilizzati come strutture di presidio, di monitoraggio e ricezione. Nello specifico le stazioni coinvolte saranno quelle di Cansano e le due successive Campo di Giove e Palena. Si prevede che il Parco Nazionale della Majella spenderà circa 1 milione e 300 euro per il riadattamento delle strutture ferroviarie. Al "Parco in Treno" rappresenta una concreta opportunità di sviluppo che saprà coinvolgere tutti gli attori locali (Enti pubblici e soggetti privati) che riconoscano nel proprio territorio un bene unico di interesse generale. L'Ente Parco Nazionale della Majella sta assolvendo ad un difficile ma entusiasmante compito di risvegliare questa antica linea ferroviaria, per rimetterla al centro di nuove esigenze delle popolazioni dell'area, favorendo iniziative collegate ad uno sviluppo turistico sostenibile.

Lungo il "Treno dei Parchi", linea Terni- Rieti- L'Acquila- Sulmona, il Parco Nazionale d'Abruzzo prevede di insediare nelle stazioni, dei servizi al turismo gestiti da cooperative, che possano fornire guide, biciclette, canoe per visitare queste aree. Un'altra particolare esperienza sempre proposta dal Parco Nazionale d'Abruzzo, con il progetto sperimentale del 1999 per la realizzazione a Carrito sulla linea Roma- Pescara, di una "Stazione verde", si offriva la possibilità a chi veniva in treno da Roma, di scendere alla stazione di Carrito e di visitare i principali paesi del Parco con una eco-carta utilizzando un apposito pulmino del Parco preso davanti la stazione. Nonostante il successo, l'iniziativa non è proseguita per mancanza di autisti e mezzi¹⁹².

¹⁹¹ WWF e ISFORT, *Mobilità e Parchi Nazionali, ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, Roma, 2003.

¹⁹² (Ibidem).

Sulla linea Avezzano- Roccasecca sia la Comunità Montana che la Riserva Regionale Zompo Lo Schioppo stanno proponendo la ristrutturazione e la rivitalizzazione dei caselli ferroviari e delle vecchie stazioni poste lungo la linea, le quali verrebbero parzialmente trasformate in musei, zone espositive, dove mettere in mostra le caratteristiche del territorio, punti di ristoro, locande, dove i viaggiatori potrebbero degustare i prodotti tipici dei vari paesi; nello stesso tempo verrebbero create piccole strutture ricettive con disponibilità limitata, iniziative attraverso le quali favorire la valorizzazione culturale e turistica della zona. Inoltre molte di queste stazioni sono decentrate, bisognerebbe quindi, prevedere dei servizi di trasporto, di assistenza e animazione per i bambini, guide turistiche e servizi speciali per i disabili, attivare circuiti di eventi culturali, ricreativi e sportivi, per alimentare interessanti pacchetti turistici¹⁹³.

Sulla linea dismessa L'Aquila- Capitignano, questa ultima stazione è stata totalmente ristrutturata e adibita a ristorante, e anche tutte le altre stazioni situate lungo questa linea ormai dismessa potrebbero essere soggette ad un'opera di rivalorizzazione, in quanto tutte sono ancora esistenti, ben costruite e caratterizzate da una interessante immagine architettonica. Per la stazione di L'Aquila si sta pensando ad una riconversione di una parte di essa, adibendola a fini ricettivi nello specifico ad uno ostello per i giovani.

Esempi di rivalorizzazione delle stazioni, a fini prettamente turistici, sono abbastanza diffusi sul territorio nazionale. Possiamo citare la linea Merano- Malles, il treno della val Venosta, qui tutte le stazioni sono state restaurate con cura e ben integrate nel paesaggio naturale e culturale della valle; lungo la linea Chivasso- Aosta Pré Saint Didier le stazioni vengono prese in cura con scopi di riqualificazione da comunità locali e gruppi di volontariato. Lungo la ferrovia Vigezzina, da Domodossola a Locarno, nelle stazioni si possono trovare *dépliant* e mappe dei percorsi segnati, per costruire da soli il proprio itinerario oppure seguire uno di quelli suggeriti. La Ferrovia delle Tre Valli, che va da Genova a Casella Paese, ha riqualificato la piccola stazione di Sardorella in un modo molto particolare: dopo averla dotata di un'area pic- nic , di spazi per giochi all'aperto e aver ristrutturato e arredato il casello in stile rustico ferroviario, viene offerto per feste e ritrovi, un modo interessante da poter estendere anche in altre piccole stazioni poste in luoghi particolarmente significativi anche in Abruzzo. Il Puglia, il Treno dell'Archeologia che va da Barletta a Spinazzola, ha rivalorizzato la stazione di Canne della Battaglia¹⁹⁴ in quanto

¹⁹³ Trenitalia, *La Ferrovia delle due valli, cento anni sulla linea Avezzano- Roccasecca*

¹⁹⁴ Unica stazione in Italia a trovarsi al centro di un'area archeologica, P. Donatucci e U. Di Maria, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2004.

dal 2003 essa è anche la sede di un punto d'informazioni turistiche gestito dal Comitato pro Canne della Battaglia, associazione di volontariato che dal 1953 si occupa della valorizzazione del sito archeologico e della ferrovia.

Alle stazioni impresenziate Trenitalia ha dedicato negli ultimi anni una crescente attenzione. Una prima indagine è stata realizzata nel 1999. Si è censita l'esistenza di 1.413 stazioni impresenziate, su un totale di 2.700. Per il 70% si trattava di stazioni in discreto stato di conservazione. L'indagine evidenziava anche le possibili nuove destinazioni d'uso di queste stazioni: attività commerciali, attività del volontariato e dell'associazionismo non profit, attività di turismo naturalistico ed eco-compatibile, attività dell'imprenditoria giovanile, attività di artigiano locale, attività culturali. Questa stessa ricerca però, non metteva in luce con quali finalità, in che misura e con che risultati avveniva di fatto, la valorizzazione delle stazioni impresenziate.

Una seconda ricerca, svolta alla fine del 2002, riferisce di una situazione apparentemente contraddittoria. Mentre nella seconda metà degli anni '90 aveva prevalso l'orientamento delle Ferrovie dello Stato di concedere gli immobili a titolo gratuito¹⁹⁵ all'associazionismo sociale ed ambientale, con il coinvolgimento o meno degli enti locali, all'inizio del 2000 sembrava prevalere un certo scetticismo sulla validità di questo approccio e una maggiore attenzione alle possibilità di valorizzazione commerciale delle stazioni in questione. Un dato che viene dal mondo non profit indica in circa 500 le stazioni impresenziate che, nel 2001, erano state destinate ad attività socio-culturali e ambientali, in comodato d'uso gratuito, con accordi diretti con le strutture di Trenitalia. La prima esperienza si era avuta con la piccola stazione di Castellucchio, in provincia di Mantova, nel 1994: i responsabili locali delle Ferrovie avevano affidato la stazione ad un ente non profit in cambio dell'impegno a tenere lo stabile pulito e funzionante. A questo primo progetto ne seguirono molti altri. Al punto che nel biennio 1998-2000 era stato varato, da FS, un programma ad hoc denominato "Programma Stazioni Impresenziate". Proprio la valutazione di questo programma, soprattutto riguardo alla manutenzione delle stazioni da parte delle associazioni che le avevano avute in comodato, hanno determinato un certo ripensamento. Nel 2001 RFI¹⁹⁶ dà vita ad un progetto denominato: "*Razionalizzazione delle piccole stazioni e fermate*", individuando un campione di 141 stazioni impresenziate, quelle in maggior stato di deterioramento, per deciderne la sorte. In

¹⁹⁵ Comodati d'uso (*Ibidem*).

¹⁹⁶ Rete Ferroviaria Italiana

questo progetto non è stata contemplata la opportunità di affidamento in comodato d'uso a comuni e associazioni non profit.

Da segnalare che in alcune regioni, l'esperienza dell'uso sociale e ambientalistico delle stazioni impresenziate si dimostra importante e prosegue negli anni. In particolare la regione Emilia Romagna ha raggiunto nel 1998 un accordo con la Divisione Trasporto Regionale per una comune gestione operativa di una iniziativa denominata "*Progetto Recupero Piccole Stazioni*". Nell'ambito di questo progetto, alla fine del 2001, su 86 stazioni impresenziate, si erano definiti 31 accordi di comodato; altri 5 erano in via di definizione; e per 31 stazioni erano state avviate le trattative. L'accordo dell'Emilia Romagna sembra aver definito un modello generale di riuso di tutti gli immobili ferroviari dichiarati non strumentali all'esercizio ferroviario.

Nell'indagine condotta nel 2002 da Trenitalia, inoltre vengono messe in luce alcuni esempi di uso particolarmente efficace e ben riuscito delle piccole stazioni impresenziate. In particolare è stata messa in luce l'opera di sensibilizzazione per il recupero delle stazioni impresenziate della rete ferroviaria lombarda, dal titolo "*Adottiamo una stazione*", promossa dalle Associazioni del Dopolavoro ferroviario della Lombardia nell'ottobre 2000; il progetto promosso dal Servizio ferroviario regionale dell'Assessorato alla mobilità e ai trasporti della Regione Emilia Romagna "*Le stazioni dei cittadini*", rivolto a riutilizzare le stazioni impresenziate creando allo stesso tempo nuove opportunità al servizio del territorio; l'assegnazione alla stazione di Battaglia Terme, in provincia di Padova, ad un'associazione culturale che la utilizzerà per sviluppare le sue attività di promozione di un'agricoltura biologica nelle campagne circostanti. Sempre nella stessa indagine è stata messa in luce una ricerca condotta nelle Marche da un'associazione di volontariato che ha rivelato la vitalità di parecchie stazioni affidate a Comuni e organismi del terzo settore: per esempio nella stazione di Grottammare (Ascoli Piceno), un'associazione gestisce un punto informativo cui si rivolgono molti giovani per attività culturali e sociali della zona, in quella di Spinetoli è stato creato un informagiovani che costituisce un punto di incontro e di formazione per molti giovani della zona. Inoltre i progetti finanziati nell'ambito della "*Iniziativa comunitaria Risorse Umane EQUAL*"¹⁹⁷ hanno messo in moto, a partire dall'estate 2002, iniziative di riuso a scopi di turismo naturalistico, di agriturismo e di sviluppo sostenibile in un consistente numero di stazioni

¹⁹⁷Finanziata dal Fondo Sociale Europeo, fa parte della strategia europea per l'occupazione e mira a suscitare approcci innovativi per lo sviluppo integrato di territori a forte disoccupazione o comunque a rischio di emarginazione sociale, WWF e ISFORT, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, 2004.

dismesse o impresenziate in Liguria, in Piemonte, in Val d'Aosta, in Toscana, in Sicilia e sulla costa jonica della Calabria. Tra queste iniziative vi è il progetto T.R.E.N.O., che si pone come obiettivo nelle regioni prima indicate, di valorizzare le risorse rurali, paesaggistiche e naturalistiche, di recuperare il patrimonio artistico e culturale con la creazione di punti informativi e di centri di documentazione. Per quest'ultima esigenza è previsto il riutilizzo delle stazioni dismesse. Altro progetto nell'ambito dell'Iniziativa Equal, è quello che mira allo sviluppo del turismo sociale nelle province di Alessandria e Asti e si baserà anche sulla valorizzazione delle stazioni impresenziate, da utilizzare sia nella loro funzione specifica sia come centri di informazione per le varie opportunità di turismo e come sedi di mostre, micro- musei e laboratori.

Possiamo quindi dire, che aldilà, di alcuni scetticismi e di alcuni problemi di gestione del patrimonio immobiliare ferroviario costituito dal gran numero di stazioni impresenziate o dismesse, le esperienze positive ci sono. L'ipotesi che molte di queste stazioni possano essere trasformate in strutture che concorrano alla valorizzazione dell'ambiente, al tempo stesso mantenendo memoria della funzione storica di esse, si sta avverando. Gli aspetti più positivi di questa realtà sono stati esaminati nell'ultima ricerca condotta sull'argomento, tra la fine del 2002 e l'inizio del 2003, dal titolo "*Le stazioni impresenziate rifioriscono*". In essa si descrivono alcune centinaia di iniziative, regione per regione. Per ciascuna iniziativa, oltre alla narrazione di quanto si è fatto e si fa, si indicano alcuni elementi essenziali: nome della stazione coinvolta, provincia, distanza dal centro abitato più vicino, presenza di contatti avviati tra FS e comuni e associazioni, presenza di accordi già definiti, scopo, suddividendo il nuovo uso della stazione tra scopi sociali, turistico- ambientali, e culturali, vicinanza con altre attività di tipo turistico. L'analisi è molto ampia e ricca di dettagli. Ne emerge che le esperienze sono più diffuse nelle regioni centrali e settentrionali, ma toccano l'intera penisola e le isole. Le stazioni prese in esame sono state circa 230.

3.14 PROGETTO SCUOLA FERROVIA DELL'ASSOCIAZIONE DLF PESCARA

L'associazione del dopo lavoro ferroviario di Pescara ha realizzato negli scorsi anni, in varie scuole della Provincia di Pescara, il progetto denominato "*Scuola Ferrovia*". Il progetto ha coinvolto circa 1200 studenti e mirava ad una valorizzazione generale del treno, della sua utilizzazione e delle sue potenzialità a livello nazionale e nel particolare riguardanti l' Abruzzo. Nei giorni di realizzazione del progetto è stata allestita una mostra

di fotografia e di modellismo ferroviario nei locali della stazione ferroviaria di Pescara Centrale, successivamente una parte dei ragazzi coinvolti si sono recati in visita al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa, situato in adiacenza della Napoli- Portici, prima linea ferroviaria italiana, inaugurata il 3 ottobre 1839.

Il progetto ha previsto degli incontri da effettuare nelle varie classi delle scuole coinvolte, dove sono state effettuate delle lezioni sulla storia delle ferrovie nel contesto economico nazionale; una breve descrizione del futuro delle ferrovie inserite nell'ambito europeo e prospettive tra liberalizzazione e regionalizzazione; progettazione e gestione delle linee ferroviarie: regimi di circolazione, problemi inerenti il traffico ferroviario e la sicurezza; treno ed ambiente in Abruzzo, protezione ambientale e sviluppo dei trasporti, itinerari ferroviari nei Parchi Abruzzesi, "treno- trekking" e "treno + bici" esperienze e proposte; uso dell'orario ufficiale, come ci si procura il biglietto, offerte commerciali maggiormente interessanti; breve descrizione del ruolo del dopo lavoro ferroviario. Successivamente al programma svolto nelle classi, il progetto ha previsto la realizzazione di ulteriori attività: concorsi a premi per un tema svolto in classe; diffusione del libro "*Cent'anni di altitudine*", dedicato alla linea ferroviaria Sulmona- Carpinone; distribuzione di gadget promozionali all'utilizzo del treno; visita a stazioni Fs e alle Officine di Bussi; mostra fotografica basata sul materiale dato dal Ministero dei Beni Culturali; mostra di modellismo ferroviario, con simulazione di guida del treno; treno-trekking nel Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise.

A conclusione, il progetto ha previsto un momento di presentazione ufficiale del progetto stesso alle autorità scolastiche ed il suo inserimento permanente tra le proposte in rete del Centro Servizi Culturali di Pescara, Chieti e Teramo. A testimonianza del ruolo svolto dalle FS nello sviluppo di Pescara, una delle attività collaterali del progetto ha previsto la collocazione – monumento nell'area di risulta della vecchia stazione ferroviaria della città di una locomotiva a vapore. Il progetto scuola ferrovia è stato importante, in quanto ha permesso di far conoscere meglio ai ragazzi, il treno in ogni suo aspetto e le possibilità che questo mezzo ha nella valorizzazione turistica della regione Abruzzo.

3.15 PROBLEMI E PROSPETTIVE DELLE FERROVIE TURISTICHE E DEL TURISMO FERROVIARIO

Vedendo i tanti esempi di ferrovie turistiche e di turismo ferroviario, si può notare come esse si stiano sempre di più affermando e sviluppandosi in tutto il paese anche se con un forte ritardo rispetto agli altri paesi stranieri.

L'Abruzzo presenta in questo campo una notevole potenzialità, in quanto dispone di linee ferroviarie secondarie che attraversano paesaggi dall'alto valore naturalistico, ambientale, artistico e culturale e la risorsa turismo potrebbe rappresentare un'ancora di salvataggio per queste linee, che altrimenti sarebbero destinate nel giro di poco tempo alla chiusura o comunque ad un forte ridimensionamento.

In generale si può dire che da parte di Trenitalia è indispensabile che si individui una struttura che segua i treni a vapore e le ferrovie turistiche a livello nazionale, operando anche in maniera propositiva nei confronti degli enti locali, anziché considerare l'effettuazione dei convogli semplicemente come un noleggio con conducente. Il ritorno d'immagine di un treno d'epoca è infatti enorme, e ancora maggiore sarebbe il ritorno di una ferrovia turistica. È quindi inopportuno un atteggiamento tendente a ricercare alti profitti, dando l'impressione di non voler effettuare i convogli a meno che si trovi chi è disposto a comprarli senza badare a spese.

Vi è anche da considerare, infatti, il traffico indotto sui treni ordinari per raggiungere i convogli speciali, tutti introiti in più che vengono incassati nei giorni festivi quando il movimento sulle ferrovie secondarie è decisamente inferiore alla media. Bisogna inoltre, rivedere il Regolamento della circolazione treni, attualmente uguale sia per i convogli ordinari che per quelli turistici, esso deve essere rivisto tenendo conto delle specifiche caratteristiche dei treni turistici: velocità ridotta, fermate frequenti anche a scopo fotografico e percorsi relativamente brevi. Negli altri paesi stranieri, soprattutto europei, le linee ferroviarie turistiche godono di regole più agili per la loro gestione¹⁹⁸.

¹⁹⁸ S. Maggi, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche esperienze e prospettive*, Siena, Copinfax, 1997.

CONCLUSIONI

Analizzando le prospettive del turismo ferroviario sulle linee interne abruzzesi, ho potuto constatare come i margini di sviluppo per questo nuovo modo di fare turismo nella nostra regione, ci sono. In realtà, ho potuto però esaminare come attualmente le iniziative concrete inerenti questo fenomeno prese nella regione Abruzzo sono molto poche. Oltre al Treno della Valle, treno turistico della Ferrovia Sangritana, istituito nel 1987, l'unica altra iniziativa concreta è il progetto realizzato dal Parco Nazionale della Majella, denominato "Al Parco in Treno" inerente la linea Sulmona-Carpinone che si prefigge il recupero di alcune stazioni della linea per riqualificarle come centri attrezzati per la visita al Parco Nazionale della Majella, facendo così scoprire un nuovo modo di fare turismo all'interno di esso. Per quanto riguarda le altre linee non ci sono iniziative concrete al riguardo, solo alcune ipotesi fatte da vari Enti locali che però attualmente non si sono ancora realizzate. Con la speranza che queste iniziative possano concretamente realizzarsi, il turismo potrebbe rappresentare la salvezza per queste linee. Esse attraversano o comunque si trovano molto vicino a tutti i parchi della regione Abruzzo e il treno potrebbe rappresentare un nuovo modo di arrivarvi e di muoversi all'interno di essi, utilizzando un mezzo sicuramente più ecologico della automobile.

Confrontando la situazione del turismo ferroviario sia in alcuni paesi europei che nel resto d'Italia ho potuto verificare come questo fenomeno sia in alcuni casi molto sviluppato soprattutto nel nord Italia dove addirittura alcune linee ormai dismesse sono state riattivate come linee turistiche grazie alle cooperative e gruppi di volontariato che si sono battute per la riapertura delle linee e si occupano di tutto ciò che riguarda la linea turistica. Anche per quanto riguarda i due fenomeni del "treno-trekking" e del "treno + bici" le iniziative in Abruzzo sono sporadiche e non fisse come su altre linee sparse lungo la penisola.

A conclusione del mio lavoro, posso affermare che il turismo ferroviario è un fenomeno su cui poter puntare, in quanto l'Abruzzo ha tutte le caratteristiche necessarie, per portare alla valorizzazione ambienti, paesaggi, paesi ricchi di arte e di cultura e allo stesso tempo salvare dalla chiusura queste linee ferroviarie.

BIBLIOGRAFIA

- _ Bologna Luigi, *Itinerari turistici per l'Abruzzo e Molise, cronaca di un viaggio in ferrovia attraverso l'Abruzzo agli inizi degli anni Venti*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 2001.
- _ Bondi Giancarlo, *Guida alle ferrovie a vapore e turistiche d'Europa*, Milano, Odòs, 1991.
- _ Calvino Italo, *Se una notte d'inverno un viaggiatore*, Torino, Einaudi, 1979.
- _ Carducci Giosuè, *Tutte le poesie. Juvenila, Levia Gravia, A Satana*, Milano, Rizzoli, 1964.
- _ Cioci Adriano, *La ferrovia Terni- Rieti- L'Aquila- Sulmona*, Bastia Umbra, Kronion Libri, 1989
- _ Cioci Adriano, *La ferrovia Teramo- Giulianova*, Cortona, Calosci, 1994.
- _ Cioci Adriano, *Storia delle ferrovie in Abruzzo, dalle origini ai giorni nostri*, Cerchio, Adelmo Polla Editore, 1997.
- _ Donatucci Paola e Di Maria Umberto, *Fuori dai soliti binari*, Milano, Terre di Mezzo, 2004.
- _ *Eisenbahn Tourist*, 1996
- _ *Facilitazioni di viaggio per le stazioni balneari e termali*, in "Le Vie D'Italia", Notizie ed Echi, 1931.
- _ Feliciani Franco, La Spada Giuseppe, Pellegrini Walter, *Archeologia industriale in Abruzzo*, Stabilimento Litografico Gran Sasso, 1985.
- _ Felisini Daniela, *Ferrovie e finanza: un binomio straordinario*, in *La rivoluzione dei trasporti in Italia nel XIX secolo*, a cura di Sabatini G., L'Aquila, Amministrazione provinciale, 1996.
- _ Ferrovie dello Stato Spa, *Le stazioni rifioriscono, il recupero delle stazioni impresenziate italiane per scopi sociali, turistici e culturali*, giugno, 2003.
- _ Fonseca Cosimo Damiano, *La città termale e il suo territorio*, Galatina, Congedo, 1986.
- _ Hudson Kenneth, *Archeologia Industriale*, Bologna, Zanichelli, 1981.
- _ Imbrò Maria Grazia e Mazzoleni Gilberto, *Partire è un po' morire. Per una etno-storia del treno in Italia*, Roma, Bulzoni, 1979.
- _ Legge n. 5002 del 29 luglio 1879: autorizzazione per la costruzione di linee ferroviarie di complemento.

- _ Legge n. 949 del 25 luglio 1952: provvedimenti per lo sviluppo dell'economia e l'incremento della occupazione.
- _ Legge n. 634 del 29 luglio 1952: provvedimenti per il Mezzogiorno.
- _ Legge n. 210 del 17 maggio 1985: istituzione dell'Ente Ferrovie dello Stato.
- _ Maggi Stefano, *In treno per diporto, dal turismo ferroviario alle ferrovie turistiche*, Siena, Copinfax, 1997.
- _ Maggi Stefano, *Le Ferrovie*, Bologna, Il Mulino, 2003.
- _ RFI e ISFORT, *Ferrovie, territorio e sistema di greenways*, Roma, maggio, 2004.
- _ Rovelli Roberto, Senes Giulio, Fumagalli Natalia, *Ferrovie dismesse e greenways, il recupero delle linee ferroviarie non utilizzate per la realizzazione di percorsi verdi*, Milano, Associazione Italiana Greenways onlus, 2004.
- _ Sabbatucci Giovanni e Vidotto Vittorio, *Storia contemporanea, il Novecento*, Roma-Bari, Laterza, 2005.
- _ Trenitalia, *Il treno delle due valli, cento anni sulla linea Avezzano- Roccasecca*, Roma, 2000.
- _ Venè Gian Franco, *Mille lire al mese. Vita quotidiana della famiglia nell'Italia fascista*, Milano, Mondadori, 1988.
- _ WWF e ISFORT, *Mobilità e Parchi Nazionali, ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, Roma, 2003.

SITOGRAFIA

- _ www.ilmondodeitreni.it
- _ www.ferroviedellostato.it
- _ www.sangritana.it
- _ www.fiab-onlus.it
- _ www.trenotrekking.it

