



Di nuovo tutti in carrozza

Ecologico, comodo e capillare: dopo anni di sviluppo dell'alta velocità, si riscoprono i treni "turistici" e quelli ordinari. Eppure...

di Tino Mantarro

Le ferrovie sono come le persone: nascono, crescono, invecchiano e poi muoiono. A differenza delle persone però ogni tanto le ferrovie risorgono. Può sembrare un'iperbole, eppure qualcosa si muove, non certo ad alta velocità, ma i tempi della ferrovia – si sa – sono lunghi. «Non è un Rinascimento, ma di certo è una riscoperta: in un pubblico sempre più vasto c'è un interesse nuovo per il viaggiare in treno, ed è soprattutto per motivi turistici», conferma Stefano Maggi, storico dell'U-

AUTO+TRENO
Nella pagina a destra, in alto, i convogli treno più auto con cuccette e Wagon Lits che univano l'Italia dagli anni Sessanta.

niversità di Siena, ex capotreno e autore di diversi saggi sulle ferrovie italiane. «Il nostro Paese ha seguito la stessa traiettoria degli altri Paesi europei, a un certo punto, dagli anni Novanta, si è investito nell'Alta Velocità che ha realmente cambiato lo scenario del viaggiare in treno. Ma a parte la ristrutturazione dei fondamentali nodi di passaggio nelle grandi città con la realizzazione dei passanti, gli altri collegamenti sono rimasti fuori, senza investimenti e senza ammodernamento», prosegue Maggi. Così anche se in anni recenti

Treni turistici

non si sente più parlare di dismissioni – l'ultima grande ondata fu quella del 2012, quando in Piemonte per motivi finanziari furono cancellate una dozzina di tratte ritenute secondarie – aumentano in quasi tutte le regioni le linee chiuse o, come si dice tecnicamente con un eufemismo, "sospese all'esercizio". Secondo l'ultimo rapporto di Amodo, l'Alleanza per la mobilità dolce di cui fa parte anche il TCI, in Italia ci sono circa 1.200 chilometri di linee ferroviarie che meriterebbero di essere riaperte al traffico passeggeri ma di cui non si conosce il destino. Sono linee locali, spesso interrotte per via di crolli di viadotti (è il caso della Caltagirone-Gela, ferma dall'8 maggio del 2011) o della Priverno-Terracina, bloccata da una frana nel 2012. In questi casi, c'è il sospetto – denuncia Amodo – «che frane e crolli siano un pretesto per dilazionare sine die la riattivazione». Un modo grigio per porre le comunità locali davanti al fatto compiuto, abituandole all'assenza a poco a poco, quasi fosse meno traumatico. Così nel discorso pubblico tutto quel che è legato ai binari tra ritardi, lavori e disservizi per i pendolari, sembra sempre essere declinato negativamente. Eppure c'è una nicchia dove le cose invece funzionano: è legata al turismo.

«Il cambiamento è arrivato nel 2013. All'epoca c'era il Treno natura nel senese, il treno del Basso Sebino, il Trenino Verde in Sardegna e altri treni storici tutti figli di un fermento legato ai territori, ai volontari, spesso appassionati del treno in sé, come mezzo legato alle locomotive, ai vagoni – prosegue Maggi –. In quell'anno la creazione di Fondazione Fs ha dato slancio a uno scenario composito, in un certo senso istituzionalizzando il tutto e facendo sì che il movimento dei treni storici diventasse adulto». Anche se all'inizio Fondazione Fs è nata con un intento differente. «Nasce per preservare un immenso patrimonio nascosto fatto di vagoni, locomotive, architetture e manufatti. Prima di allora non c'era consapevolezza, le carrozze Centoporte in servizio dagli anni Venti agli anni Ottanta venivano demolite, mentre allestire un treno storico ogni volta era una lotta», spiega Luigi Cantamessa, ingegnere ferroviario, grande appassionato di treni e direttore generale della Fondazione. «I bambini quando vanno con il nonno in stazione non sanno il perché, ma spontaneamente salutano il treno. Perché quel convoglio di metallo è una metafora, attira ed è legato a qualcosa di bello – prosegue Cantamessa –. In questi anni il lavoro della



Archivio TCI

Il treno non è solo un mezzo per andare da A a B, ma una filosofia per viaggiare

Fondazione ha contribuito a mutare l'immaginario del treno, ha portato avanti una battaglia storica per cambiare la consapevolezza del treno, che non è più solo l'Alta Velocità, o un mezzo per spostarsi da A a B, ma è una filosofia per viaggiare».

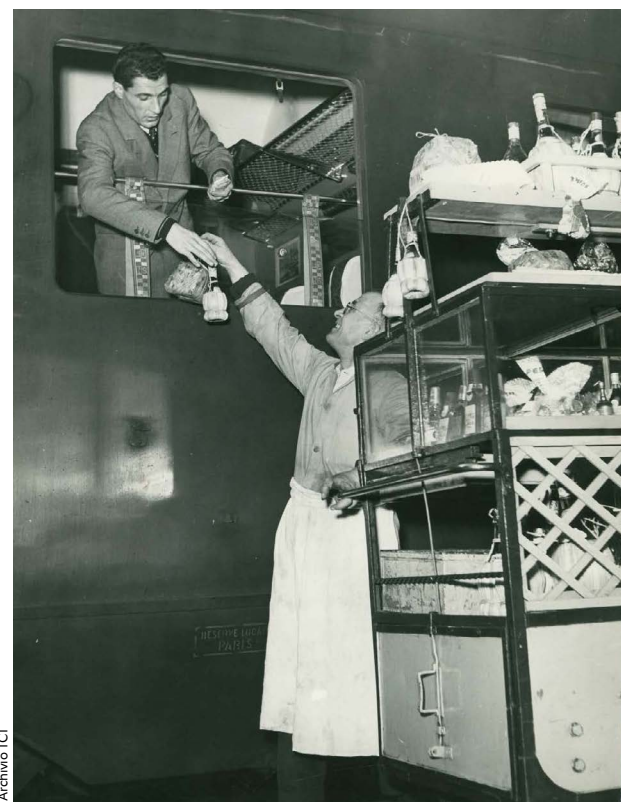
Dalla sua nascita la Fondazione si è occupata di realizzare treni storici, restaurando materiale rotabile altrimenti destinato alla rottamazione, ma anche di recuperare intere linee. «Prima abbiamo lavorato sulla cultura e sulla storia, con una grande opera di recupero che ha portato alle gite con i treni a vapore e le vetture Centoporte. Allo stesso tempo abbiamo recuperato linee ferroviarie sospese, pensando alla loro valenza paesaggistica e turistica. E ci siamo impegnati a farlo non solo per far circolare i treni storici una volta ogni tanto, ma perché in un momento di ignoranza collettiva serviva salvare tratte che altrimenti sarebbero state abbandonate», spiega Cantamessa. «Linee che un domani potranno tornare al servizio dei territori in una modalità nuova, mista, che tiene conto del traffico locale e del potenziale turistico. Perché siamo onesti, quasi nessun viaggiatore prende il treno da Roccaraso a Campo di Gio-

LE GUIDE TCI
Copertina di una delle Guide alle Linee ferroviarie pubblicate dal TCI dal 1903 fino al 1921, pensate per raccontare "solo quanto si può vedere dal treno".



ve, ma tantissimi lo prenderanno da Pescara a Roccaraso per scoprire la bellezza del paesaggio, per viaggiare in modo diverso, lento e sostenibile. Sono ferrovie che sono morte, ma possono rinascere con una funzione diversa legata al turismo», aggiunge.

Esattamente quello che è successo con la ferrovia della Val Venosta, caso scuola di successo di una ferrovia locale salvata dalla dismissione. Nel 1990 Fs sospese il servizio tra Merano e Malles, la linea venne però acquistata dalla Provincia autonoma di Bolzano che finanziò l'ammmodernamento dei 60 chilometri di percorso prima della riapertura, nel 2005. Utilizzata dai pendolari e sempre più amata dai turisti, specie in abbinata con la bicicletta, «oggi la Ferrovia della Val Venosta ha tre milioni di passeggeri l'anno, fa parte di un sistema di trasporto integrato collegato ai bus, un sistema che in vent'anni ha raddoppiato le corse e adesso vedrà la linea elettrificata», spiega Maggi. Un percorso virtuoso che ci si augura si replichi anche per le 26 linee turistiche inserite nel decreto ministeriale 146 del 17 maggio 2022. Decreto che rende attuativa una Legge del 2017 in cui venivano istituite le ferrovie turistiche mediante il reimpiego di li-



Il fascino della ferrovia per Paul Theroux

«Efficiente, veloce e sociale», lo scrittore americano rivendica il piacere di muoversi su rotaia

Secondo i media del suo Paese, gli Stati Uniti, Paul Theroux (nella foto a destra) è la quint'essenza dello scrittore di viaggio. Lui forse preferirebbe essere chiamato romanziere ma, certo, è grazie ai libri di viaggio – *Bazar Express, in treno attraverso l'Asia* è del 1975 – che ha avuto successo in tutto il mondo. Da allora, anche se passa gran parte dell'anno alle Hawaii, dove c'è una sola linea ferroviaria di 30 chilometri, non ha mai smesso di prendere treni e scriverne.

Come mai i treni hanno questo fascino romantico? Solo perché ci ricordano dell'epoca d'oro dei viaggi?

«Non credo sia una questione di fascino per i bei tempi andati. Il treno tutt'oggi offre la possibilità di viaggiare comodamente con il minimo di stress. In treno puoi dormire, scrivere, leggere e mangiare, cosa che è difficile fare in aereo, ed è molto più difficile fare in bus o in auto. Il treno è efficiente e veloce, e offre la possibilità di muoversi e attaccare bottone con le altre persone. Ho scritto cinque libri di viaggio basati soprattutto sul muoversi in treno dall'Europa all'India, dalla Gran Bretagna alla Patagonia. Per scrivere *Il Gallo di Ferro* ho preso tutti i treni possibili in Cina. Eccetto qualche piccolo inconveniente, questi viaggi erano semplici ed agevoli. Hai mai sentito di qualcuno che ha viaggiato via terra per 3mila chilometri dire: "Era agevole!"».

Di certo sono molto comodi i treni di lusso, pensati per i turisti...

«Saranno comodi, ma il lusso è nemico dell'osservazione. In un treno di lusso sei così appagato dentro un bozzolo dorato che sei sempre mezzo addormentato. Le persone ricche poi odiano es-



sere interrotte, e poi quando parlano sembrano sempre venire da un altro pianeta, oppure dicono bugie, perché come sosteneva Balzac "dietro ogni grande fortuna c'è sempre un crimine". Meglio prendere i treni ordinari».

Anche se con i treni ad alta velocità una parte del piacere di viaggiare scompare, no?

«In alcune situazioni i treni ad alta velocità mi piacciono. C'è un treno ad alta velocità tra Boston e New York che prendo spesso, molto meglio dell'aereo, e non ti costringe a prendere il taxi: ti porta direttamente nel centro della città. Però certo, mi piace viaggiare con i treni ordinari, in giro per il mondo ci sono ancora vagoni ristorante dove ti puoi sedere e provare quel piacere di una cena con un cameriere che ti serve. E tu osservi il paesaggio che scivola via dal finestrino. Nella maggioranza dei casi in treno è più divertente il percorso che l'arrivo».

Anche se ormai anche a bordo dei treni nessuno parla, sono tutti assorti nei loro telefoni.

«I treni sono irresistibili bazar, viaggi e mentre viaggi hai la possibilità di incontrare dozzine di persone. E per i miei libri ho sempre voluto parlare con le persone, certo oggi devi saper sviluppare una forma di approccio plausibile. Per esempio: "Mi scusi signorina, ha un cuore di riserva. Credo abbia appena rubato il mio..."».

nee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. Qualcosa si sta facendo grazie al lavoro di Fondazione, che per esempio ha curato il restauro a uso turistico della tratta Fabriano-Pergola, nelle Marche e rimesso in funzione 750 chilometri di linee. Qualcosa'altro si muove grazie ai finanziamenti del Pnrr che ha stanziato 435 milioni per il recupero di linee di interesse storico e paesaggistico, come la Noto-Pachino e l'Alcantara-Randazzo, in Sicilia, o la Rocchetta-Gioia del Colle, in Puglia. In questo contesto anche la viabilità ordinaria, seppur a stento, riprende: nel 2023 è tornato il servizio su due delle linee piemontesi sospese nel 2012, la Asti-Alba e la Casale Monferrato-Mortara; anni prima era ripreso il servizio sulla Casalecchio-Vignola, in Emilia, e sulla Foggia-Lucera. Ma ancora tanto resta da fare e i 1,55 miliardi stanziati per le ferrovie dal Pnrr rischiano di esser pochi, mentre città come Avellino, o Campobasso, da anni non sentono il fischio di un treno. Al contempo dove i treni ancora passano, de-

Cresce la consapevolezza che il treno è un mezzo molto più ecologico

cenni di ritardi nella manutenzione e nell'ammmodernamento obbligano oggi alla chiusura delle linee nei mesi estivi per lavori necessari – è il caso della Lecco-Tirano – o addirittura per anni, come la Lecco-Ponte San Pietro. Ma il quadro è decisamente in movimento.

«Sono convinto che sia cambiato il modo di viaggiare, la consapevolezza ecologica, per cui oggi c'è una domanda di treno superiore all'offerta, specie per le linee locali che permettono di scoprire l'Italia interna, ma certo deve esserci un servizio efficiente, il che non sempre succede perché si ha l'impressione che non si comprenda a livello politico quanto la ferrovia sia usata dai turisti», sostiene Maggi. Come lui la pensa Cantamessa: «Le linee sono sovraccariche, la voglia di treno è nei numeri. Ma soprattutto c'è voglia di un'altra velocità e di un altro modo di viaggiare». Che non è solo quel mondo nostalgico dei treni a vapore, ma è pura voglia di salire in carrozza per fare turismo, consapevoli che un treno inquina meno di un aereo o di un'automobile e permette un'esperienza umana e di viaggio differente.

Se grazie all'Orient Express vagoni letto e ristorante (con o senza omicidi) fanno parte dell'immaginario del viaggio di lusso, i treni a cuccette in Italia rimandano agli anni della grande migrazione, ricordi di viaggi non sempre comodi, spesso sovraffollati, di certo accaldati a bordo degli Espresso notturni – la Freccia del Sud da Milano ad Agrigento, l'Espresso del Levante per Lecce/Taranto – che rappresentavano il filo ombelicale accessibile a tutti tra le città industriali e il Sud. Se il settore del lusso è in fermento con la nascita di treni privati simili a navi crociere, treni come l'Orient Express Dolce Vita che percorre l'Italia o i convogli dell'inglese Belmond che sulla Parigi-Venezia rievocano – a prezzi proibitivi – i fasti del Simplon Orient Express, nel 2023 è nata Fs Treni turistici, società che si occupa di commercializzare l'esperienza del viaggio in treno a fini turistici per «far riscoprire il piacere del viaggio a un'altra velocità».

Quel piacere che un tempo si sperimentava da ragazzi facendo l'InterRail (che ancora esiste, è aperto a passeggeri di tutte

I treni apparterranno pure al passato, ma spesso sono il futuro



IN MOVIMENTO
A destra, macchinista di un treno inglese, anni Trenta; in basso, Milano Centrale 1963, la partenza del Settebello, attivo dal 1952 al 1992. Nelle pagine precedenti, un venditore con carrello in stazione.



Archivio TCI (3)

le età, e negli ultimi anni è cresciuto del 20%), strettamente legato alla voglia di scoprire andando che rimanda a percorsi entrati nel mito come la Transiberiana. E che oggi trova una nuova declinazione. «Il tragitto in treno diventa parte integrante della vacanza: noi quest'anno abbiamo inaugurato per i mesi estivi l'Espresso Riviera, da Roma a Marsiglia con treni notte restaurati, cuccette, compartimento letto, servizio ristorante. Tutto per viaggiare comodi, con calma, senza dover andar ore prima al check in, senza preoccuparsi per il peso bagaglio, arrivando diretti a destinazione».

Riscoperta dei treni notturni che in Europa è stata anticipata da OBB, le ferrovie austriache, che quando tutti dismettevano le carrozze notturne – la Francia ha interrotto il servizio nel 2016, la Germania l'ha soppresso – ha invece scommesso e potenziato il servizio dei Nightjet, investendo quasi un miliardo di euro in vagoni moderni dotati di wifi, privacy e comodità assortite che quasi ogni sera uniscono, sempre via Vienna Hauptbahnhof, Amsterdam con Roma, La Spezia con Amburgo, Parigi con Spalato. Perché i treni apparterranno pure al passato, ma in certi contesti viaggiano ancora nel futuro.

Un viaggio lento nel Bel Paese

L'Alleanza per la mobilità dolce si è battuta con successo per le ferrovie turistiche. Ma ora tocca al Ministero e alle Regioni, perché nel pubblico c'è molta voglia di treno

Testo di Anna Donati, consigliera TCI

Il treno turistico sta vivendo una nuova rinascita. Perché insieme all'alta velocità ferroviaria c'è voglia di vivere borghi e territori, muoversi senza inquinare e produrre gas serra, camminare e pedalare, viaggiando in treno. In Italia ci sono state esperienze pioniere promosse da associazioni ed enti locali come il Treno Natura nel senese, il Trenino Verde in Sardegna, il Treno Blu sul lago d'Iseo. Ma da un decennio, con la nascita di Fondazione FS, grazie all'impegno di diverse aziende regionali, nonché di Enti Locali e Regioni, la voglia di treni storici e turistici si è diffusa a tutte le latitudini, dalla Sicilia alla Vigezzina Centovalli, al confine svizzero.

Un importante risultato lo abbiamo ottenuto nel 2017 come Alleanza Mobilità Dolce (che include anche il TCI) con l'approvazione all'u-

nanimità in Parlamento della legge 128 per la promozione delle ferrovie turistiche. Una norma che detta le regole per l'uso delle ferrovie sospese e dismesse: sono ben 26 le linee indicate per la riapertura a uso turistico, di cui circa 15 quelle già in funzione.

Con il Pnrr sono arrivati circa 400 milioni di investimenti in corso sulle reti per interventi di ripristino e recupero, ma serve molto di più con un orizzonte decennale per riaprire tutte le 26 linee turistiche. Questo resta un punto critico della situazione odierna. Inoltre per poter avere treni programmati con anticipo, poter organizzare turismo e accoglienza, servono in modo stabile le risorse per l'esercizio: il Ministero dei Trasporti e le Regioni devono individuare il Contratto di Servizio dedicato ai treni turistici. Altrimenti, come è accaduto di recente – anche per linee riaperte come la Ferrovia Irpina Avellino-Rocchetta Sant'Antonio dal 2018 con grande successo di viaggiatori/ici – è stata ventilata di nuovo la chiusura, mentre va consolidata l'offerta. Il piacere del viaggio slow è ormai diffuso e non solo con treni storici e linee turistiche. Sto sognando nuove carrozze panoramiche su linee ordinarie di straordinaria bellezza: l'*Atlante della Mobilità Dolce* di AMODO ne ha individuate ben 50 che meritano un viaggio lento nel Belpaese. Tra questa la mia ferrovia del cuore come la Ravenna-Faenza-Firenze. Infine la nuova frontiera lanciata da Fondazione FS con Treni Turistici Italiani: un viaggio lento ad alta qualità, vintage, comfort moderno, esperienze enogastronomiche, con treni espressi di vecchia memoria, per scoprire l'Italia con calma, assaporando ogni istante e ogni dettaglio.

LUSSO COMODO
Nella foto, servizio in vagoni ristorante delle Ferrovie dello Stato.



Ma che bello guardare dal finestrino...

È tutta una questione di prospettiva e di velocità: nel nostro Paese sono ancora attive decine di tratte ferroviarie dove quel che si vede dal finestrino – aspri paesaggi montani, pianure a perdita d'occhio, vallate remote – è una esperienza che vale il biglietto tanto quanto la destinazione.

Le migliori sono raccontate da *L'Italia dal finestrino*, volume illustrato con 52 itinerari dettagliati e un capitolo aggiuntivo dedicato ai treni storici attivati periodicamente dalla Fondazione Fs (fondazionefs.it).



L'Italia dal finestrino
Touring Club Italiano
Pag. 320, 25 €, iscritti TCI 20 €