



FERROVIE | *Un patrimonio dismesso, spesso abbandonato, molte volte in rovina ma che potrebbe essere valorizzato*

Vecchie stazioni, nuovi sogni

Mille suggestivi altri usi. Ma in Puglia non c'è ancora una legge allo scopo

Una parte dell'«Universo ferroviario», dalla gestione del patrimonio edilizio a quello delle tratte, è di competenza delle Regioni. In particolare, alla Regione Puglia lo Stato ha trasferito le competenze sulle quattro ferrovie in concessione Appulo-Lucane, del Gargano, del Sud-Est, Bari Nord. Questo ha significato anche inevitabilmente interrogarsi sul destino di ciò che, per essere riportato ai fasti di un tempo, richiederebbe tempi lunghi e molto denaro; e a questo proposito non mancano gli intoppi burocratici che ritardano la trasformazione della piccola stazione in qualcosa d'altro. Ma è legale alienare, vendere, affidare (sia pur gratuitamente) un bene come una stazione con le sue pertinenze?

Anche se il Consiglio di Stato lo considera un bene di pubblico servizio e quindi inalienabile, il fatto che il patrimonio ferroviario sia trasferito nel comparto delle ferrovie dello Stato fa sì che queste ultime lo possano utilizzare come bene patrimoniale disponibile e quindi destinabile ad altri usi. Perché però ciò avvenga, è necessario sempre un atto formale di dismissione dal servizio, è cioè necessario che quella infrastruttura ferroviaria, quella stazione, cessi ufficialmente di essere tale.

Questo quando l'edificio si trova su di un percorso ancora attivo. Se invece c'è una variante ad un tratto ferroviario già esistente, automaticamente i locali vengono sdemanzati e resi pronti ad altri usi.

Nel caso delle ferrovie private o date in concessione, sono le Regioni a ricevere il bene e a deciderne la sorte, compresa la vendita: è il caso, ad esempio, delle case cantoniere abbandonate, presenti lungo il percorso delle Ferrovie Appulo-Lucane. Ma allo stato attuale la Regione Puglia non ha una normativa che recepisca le norme nazionali in materia di questo particolare bene dema-

niale, cioè disciplini l'acquisizione, l'alienazione, la valorizzazione di questo tipo di beni, come invece accade per altri beni demanziali - ad esempio i tratturi - con la legge regionale 27/95.

Quello che manca alla Regione Puglia è un apposito ufficio incaricato di gestire questa delicata faccenda, sulla falsariga dell'Ufficio Ustif (l'Ufficio Speciale per i Trasporti e Impianti Fissi al ministero dei Trasporti, che si interessa del risanamento tecnico ed economico delle linee ferroviarie in concessione e che, tra i vari compiti, compie verifiche periodiche su impianti e materiali rotabili); così come manca una mappa dettagliata dei beni da vendere o conservare, tra cui, appunto anche le stazioni con le annessi pertinenze.

Qualche volta si verificano situazioni paradossali come a Noicattaro, in provincia di Bari. Qui è stata realizzata la nuova linea ferroviaria della Sud-Est con annessa una nuova stazione, per cui si sono resi disponibili i locali della vecchia stazione. Nel 2003 il Comune chiede alla Sud-Est la cessione dei suoli e della stazione; dopo uno scambio di lettere tra Regione, assessorato ai Trasporti, assessorato al patrimonio, ministero delle Infrastrutture e trasporti, si giunge alla conclusione che sull'intera faccenda dovrebbe esprimersi il ministero, che dovrebbe quantificare il valore delle aree.

Insomma, non si capisce a chi spetti decidere. «Stiamo approfondendo l'argomento», dice il sindaco di Noicattaro, **Giovanni Di Piero** - anche perché quei locali della vecchia stazione e l'area adiacente sono di importanza strategica per lo sviluppo della città: la vecchia stazione infatti è a ridosso del centro storico, per cui vogliamo creare lì delle aree verdi e parcheggi negli spazi adiacenti all'edificio, che rientra in un piano generale di

I «rami secchi» delle linee non più in uso possono anche diventare piste ciclabili

Ma manca nella regione un elenco dei beni da vendere o conservare



La stazione di Candelaro nel Foggiano, per mezzo secolo scalo di transumanza dei pastori

riqualificazione e valorizzazione della zona. Gli assessori ai Trasporti e al Patrimonio, **Loizzo** e **Minervini** sono favorevoli a risolvere la faccenda, ma se non c'è una sollecitazione continua presso il ministero ai Trasporti, temo che si andrà avanti per le lunghe».

Lucia Schinzano

Seconda e ultima puntata

Seconda e ultima puntata (la prima è stata pubblicata il 1° marzo) della nostra inchiesta sulle stazioni ferroviarie dismesse o abbandonate in Puglia e sull'uso che se ne potrebbe fare al servizio del territorio. Un patrimonio di grande interesse per il cui utilizzo occorrerebbe una legge regionale che non c'è, oltre che un'iniziativa sia da parte di Rete Ferroviaria Italiana, che degli enti pubblici.

Come raccontare il territorio in modo diverso

Da Rocchetta a Spinazzola storie minime di provincia

Storie di una provincia pugliese «minore», abbandonata a se stessa in nome della logica del profitto, eppure depositaria di una memoria storica prestigiosa, custode di tradizioni secolari e da valorizzare. Sono storie che passano lungo i binari di località dimenticate, che si fermano in stazioni ormai ridotte a ruderi, ma che in certi casi hanno «fatto» la Storia d'Italia. È il caso, ad esempio, della stazione di Rocchetta Sant'Antonio, nata nel 1895 come scalo merci strategico nel Mezzogiorno, dietro la forte spinta dello storico della letteratura italiana Francesco de Sanctis, allora ministro della Pubblica Istruzione; è una stazione funzionante ma non adeguatamente valorizzata.

Diverso è il caso della stazione di Candelaro, a 12 km da Manfredonia, lungo la ferrovia per Foggia. Questa è stata per oltre mezzo secolo lo scalo ferroviario della transumanza dei pastori che a giugno si spostavano con le loro pecore in Abruzzo e ad ottobre ritornavano nel Tavoliere. Da oltre 15 anni la stazione Candelaro è stata chiusa e oggi è in uno stato di abbandono totale: il piazzale antistante si è trasformato in una discarica a cielo aperto, dove è possibile trovare anche residui di eternit; i locali dell'edificio diventano in estate sede degli extracomunitari impegnati nella raccolta del pomodoro e, più in generale, ospitano molti senza fissa dimora. Eppure da quello scalo - come da altri scali rurali, le cui stazioni sono state



Il trenino del Gargano in uno scenario inimitabile

chiusa - passa la littorina che collega Foggia a Manfredonia.

Anche la stazione di Spinazzola-città è stata chiusa nell'86 per il ridottissimo traffico passeggeri, insieme alla sede ferroviaria, smantellata e sostituita da una pista ciclabile. L'edificio sopravvive, ma è stato in parte inglobato negli spogliatoi del campo sportivo, costruito praticamente sulla ex sede ferroviaria. Nel '98 invece è stata chiusa la stazione di Ofantino (dove i treni non passavano più dal 1986, quando la tratta Margherita di Savoia - Ofantino venne soppressa malgrado la presenza delle saline e la vocazione turistica di Margherita di Sa-

voia). Ora dal suo piazzale partono gli autobus gestiti dalle ferrovie del Gargano, mentre i locali della stazione sono diventati la sede di un'agenzia di viaggi.

Ci sono treni che passano e non si fermano; ce ne sono altri che non passano più da una zona: quelle tratte abbandonate sono i famosi «rami secchi». Uno di questi è proprio la Margherita di Savoia-Ofantino; un altro «ramo secco» è la tratta Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, malgrado si trovi in una posizione strategica per i commerci (tra l'Adriatico e il Tirreno) e passi nei pressi della Fiat Sata a San Nicola di Melfi, la più grande area industriale del Sud. (l.schinz.)

In Piemonte una legge voluta sia dalla destra che dalla sinistra

Da piccoli grandi musei della memoria a parchi o case per studenti e immigrati

Non sono poche le dismissioni in tutt'Italia delle stazioni ormai inutili a causa dell'evoluzione tecnica e organizzativa; e se alle dismissioni aggiungiamo la riorganizzazione della rete, si capisce quanto patrimonio, in termini di edifici e tratte ferroviarie, può essere messo a disposizione della collettività. Alle stazioni vere e proprie vanno, ad esempio, aggiunte le pertinenze come i depositi, i piazzali di parcheggio, ed anche i caselli e le case cantoniere, se sono strutture significative: risorse immobiliari, queste, che si possono e devono utilizzare come leva per uno sviluppo economico, sociale e culturale del territorio.

La strada di un recupero concreto e di una restituzione di stazioni e caselli, che non sia di facciata, ad usi sociali, è stata aperta poche settimane fa dalla Regione Piemonte: lo scorso 24 gennaio è stata infatti approvata la legge n. 37, «Conservazione e valorizzazione sociale delle linee e degli immobili ferroviari dimessi o inutilizzati».

La legge, davvero bipartisan - dato che è stata presentata da Lega Nord, Diessini, Comunisti italiani e Forza Italia - affida gratuitamente ai Comuni il patrimonio costituito da queste «risorse immobiliari» acquisite in tutto o in parte dalla Regione stessa; inoltre nei Comuni montani l'amministrazione comunale insieme alla Comunità montana prende in carico l'ex stazione, che così viene messa nuovamente a disposizione dei viaggiatori, anche se ormai quella stessa stazione è automatizzata. Li troveranno sostegno le lat-



L'interno di un treno d'epoca restaurato e aperto alle visite

tività di accoglienza, convegnistiche e congressuali. Ed è sempre la Regione, nella legge approvata, ad acquisire le linee ferroviarie dismesse col fine di mantenere inalterato il tracciato e di adibirle a percorsi storici o turistici; se questo è impossibile, le tratte dismesse diventeranno piste ciclabili.

Non tutte le ferrovie dismesse, però, possono essere recuperate: possono comunque essere «riciclate» in forme diverse e non per questo necessariamente alternative tra loro, ma spesso complementari. Interessante è anche la formula inaugurata negli Stati Uniti, che prevede la semplice acquisizione dell'immobile senza al-

cuna ipotesi immediata di trasformazione. La riattivazione in ferrovia turistica (e malgrado le enormi potenzialità, le ferrovie turistiche in Italia si contano sulla punta delle dita, diversamente da quanto accade nel resto d'Europa), la trasformazione in percorso ciclabile (esiste addirittura la legge 366 sulla mobilità ciclabile, che contiene espressamente riferimenti al recupero preferenziale degli edifici dimessi), la semplice conservazione dei manufatti trasformati in musei di archeologia industriale, sono solo alcune proposte.

Sulle piste ciclabili e, più in generale, sulle greenways (cioè i cosiddetti «corridoi ver-

di») tra il centro di Milano e l'esterno della città, recuperate tra le aree ferroviarie dismesse insiste ad esempio **Michele Sacerdoti**, candidato sindaco della città lombarda, che propone di trasformare gli ex scali ferroviari in parchi o comunque in aree verdi e di costruire poche case di edilizia economico-popolare o per gli studenti per calmierare il costo delle abitazioni.

C'è anche chi propone di trasformare le piccole stazioni in piccoli musei della memoria, magari inseriti in circuiti turistici da percorrere proprio in treno; e se il treno di lì non passa più c'è sempre la possibilità di utilizzare la fitta rete di percorsi verdi proposte da varie associazioni, prima tra tutte l'Associazione italiana Greenways. Tutto ciò che in passato rappresentava un passaggio obbligato per i commerci, la transumanza e i rapporti sociali, quindi vecchie ferrovie abbandonate, mulattiere, argini di fiumi, antichi acquedotti, viene così recuperato e proposto ai turisti e agli amanti della natura desiderosi di incontrare e attraversare il paesaggio senza l'uso dell'automobile per passeggiate domenicali e gite fuori porta.

Il recupero del territorio in questo senso non è una novità, dato che è già attivo dagli anni '80 negli Usa, sull'onda delle imponenti dismissioni ferroviarie; in Europa è portata avanti dall'Association européenne des voies verts. Per restare in Italia, fra i diversi itinerari proposti ce n'è uno alla scoperta del Parco nazionale del Pollino lungo la linea ferroviaria a scartamento ridotto. (l.schinz.)

Tre principali possibilità

Finora in Italia 350 gli accordi

Stazioni come piazze: su questa opportunità RFI, la Rete ferroviaria italiana, ha in atto da qualche anno una strategia tesa ad ottimizzare la presenza di stazioni, depositi, locali annessi e quant'altro, insomma gli immobili in corrispondenza della fermata del treno. Tutto ruota intorno a tre possibilità.

La prima è quella della valorizzazione commerciale: i locali inutilizzati ma in buone condizioni possono venire affittati a partner che possono trasformarli in bar, edicole, esercizi commerciali o alloggi,

strutturale (tinteggiatura di facciate e sottopassaggi, riparazione di porte, infissi e tetti) e decoro (sistemazione delle aree verdi, dell'illuminazione e delle aree attigue), anche per rimediare agli atti di vandalismo che colpiscono queste stazioni. Anche in questo caso, però, si va alla ricerca di soluzioni che garantiscano un «presenziamento indotto», il che non è difficile a realizzarsi, se enti locali e associazioni interpretano i locali e gli spazi annessi come se fossero una piazza o un loro bene.

Terza e ultima ipotesi - riservata alle stazioni a bassissima frequentazione - è quella che prevede la dismissione e alienazione del fabbricato viaggiatori, che così viene messo in vendita oppure, se l'edificio è irrecuperabile, se ne prevede la demolizione; il fabbricato sarà rimpiazzato da pensiline modulari attrezzate o aree di attesa negli altri delle stazioni.

Attualmente sono 350 circa gli accordi stipulati con enti e associazioni, con buoni risultati in particolare in Piemonte, Lombardia, Veneto, Emilia Romagna, Liguria, Lazio. Le ex stazioni sono diventate sedi dell'associazione albergatori, del comando di Polizia municipale, del 118, parcheggi di interscambio ferro-gomma, agenzie di viaggio. (l.schinz.)

La gestione privata o pubblica deve dare certe garanzie di valorizzazione

Anni 30, perfettamente restaurato

A Taranto il treno più bello d'Italia



Il bellissimo treno degli anni 30 restaurato a Taranto

Il Touring Club l'ha definito il più bel treno d'Italia. Questo gioiello - risalente agli anni '30 e perfettamente restaurato - si trova in Puglia, a Taranto, affidato alle cure dell'Associazione Treni Storici Puglia, una onlus che si propone di far conoscere il territorio con tutte le sue opportunità culturali, folkloristiche, storiche, proprio attraverso i viaggi in treno, come d'altronde avviene al Nord.

Vetture altrimenti destinate alla demolizione (e, più in generale tutto quanto fa parte dell'universo-ferrovia, dai documenti al materiale ferroviario di interesse storico) sono state così recuperate per rievocare l'emozione che sicuramente prendeva i passeggeri nell'attraversare campagne e luoghi lambiti dal mare e depositari delle vicende storiche del posto.

Con questo spirito, l'Atsp ha avviato diverse iniziative rivolte ad enti, associazioni e scuole che, noleggiando questo treno storico, possono affrontare itinerari molto suggestivi, come quello del barocco leccese, quello che tocca le cattedrali e la Via francigena o ancora quella che ripercorre gli itinerari fredericiani o che taglia la zona dei trulli. Non mancano itinerari alla riscoperta delle tradizioni locali, come il «Treno di Santa Lucia» che annualmente arriva alla fiera prenatalizia di Lecce, dove i maestri cartapestai fanno sfoggio delle loro creazioni e che si conclude con una visita al Museo ferroviario di Lecce.

Il prossimo appuntamento è per Pasquetta. Il 17 aprile prossimo, l'Atsp ha organizzato il «Treno della Magna Grecia»; il 18 giugno, il treno storico si fermerà a Brindisi marittima e, dopo la visita della città, i passeggeri parteciperanno alla Festa del cavallo parato, manifestazione risalente al 1474. (l.schinz.)