

ILARIA MAGGIAROTTI (a cura di), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Aversa, RFI e Ferrovie dello Stato Italiane, (ristampa del 2022).

L'edizione del volume in testata, rivista ed ampliata con qualche aggiornamento rispetto all'edizione del 2016, arricchisce la narrazione del complesso sviluppo e del ciclo di vita delle ferrovie del Paese e di come esse siano state espressione e propulsore delle varie ere tecnologico-industriali. Il tema trattato rappresenta come, a partire dal secondo dopoguerra in poi, si sia assistito ad una forte concorrenza generalizzata del trasporto su gomma, tanto per le merci, quanto per le persone: *trend*, questo, che ha determinato il decremento di importanti quote di mercato della mobilità su ferro concorrendo a rendere, prima improduttivi e di conseguenza inattivi, crescenti segmenti ferroviari in particolar modo quelli distanti dai mercati più significativi. Tale fenomeno, connesso anche alla maggiore diffusione ed utilizzo dell'automobile, ha indubbiamente interessato la maggioranza degli spazi statali a scala europea e si è intensificato a partire dai primi anni Ottanta, rendendo disponibile un vasto patrimonio immobiliare e rotabile, spesso collocato in aree extraurbane o rurali non di rado con caratterizzazioni paesaggistiche e culturali di elevato pregio. Oggi, la rinnovata sensibilità al riuso e alla rigenerazione in ottica di sostenibilità allargata ha favorito progetti di riutilizzo intelligente di tale consistente patrimonio introducendo il concetto di *greenways* e di mobilità integrata ed interconnessa con sentieri, vie d'acqua e cammini, stimolando così un crescente interesse verso sedimi ferroviari, materiale rotabile, stazioni e caselli. Il risultato di tale riuso sistemico del patrimonio aziendale dismesso comprende un numero consistente di stazioni che, d'intesa con enti e associazioni del terzo settore locali, sono state dedicate ad attività di valorizzazione del territorio o finalità sociali e numerosi altri progetti di valorizzazione dei binari non più utilizzati con lo scopo di arricchire la rete di mobilità sostenibile italiana e di recuperare quei percorsi che attraversano paesaggi unici e bellezze naturali.

L'approccio alla mobilità sostenibile del Gruppo FS non è unicamente legato ai recenti obiettivi prioritari del Paese in materia di infrastrutture, ma, come dichiara l'opera, si ispira anche a *best practice* internazionali da seguire e riproporre in chiave locale che ben si coniugano con la grande potenzialità offerta dalle forme più recenti di turismo, innovato e sostenibile, che si pone anche al servizio della collettività, esaltando le caratte-

rizzazioni del territorio. L'impulso alla riconversione delle linee ferroviarie abbandonate in percorsi verdi è iniziato negli USA nei primi anni Sessanta. Tra le esperienze europee del recupero delle ferrovie dismesse, attuate più tardivamente, si possono annoverare quelle della Spagna (dal 1994 sono stati convertiti in *Vías Verdes* 2.600 km di ferrovie dismesse e riutilizzate oltre 100 stazioni), della Gran Bretagna (che dal 1995 col programma *National Cycle Network* ha realizzato oltre 2500 km di percorsi ciclo-pedonali ricavati dalle ferrovie dismesse), della Francia (che dal 1998 ha concretizzato il programma *Véloroutes et Voies Vertes* recuperando 3.400 km di sedimi ferroviari dismessi) o del Portogallo (che dal 2004 ha convertito 750 km di tracciati ferroviari abbandonati in *greenways*). Tali esperienze, accomunate dalla volontà di creare un volano di sviluppo turistico e di mobilità sostenibile per i rispettivi paesi partendo da *asset* dismessi, mirano anche alla costruzione di un *network* centrato sull'uso del treno interconnesso con altre modalità di trasporto rimodulando l'offerta collettiva e sostenendo lo sviluppo territoriale locale. Come sottolinea la curatrice nella prefazione, sebbene non tutte le linee ferroviarie abbiano le caratteristiche per essere trasformate in vie verdi, tale processo, attuato e coordinato insieme alle Amministrazioni locali, è teso a valorizzare le peculiarità di ciascuna linea ferroviaria in ottica rigenerativa, ed offre non solo benefici economici diretti correlati all'indotto che le stesse vie verdi possono portare alla comunità locale, ma anche un notevole risparmio rispetto alla realizzazione ex-novo di una *greenway*. Il volume, come evidenzia la nota metodologica, è realizzato sotto forma di atlante con l'obiettivo di ottenere una efficacia evocativa per mezzo dell'utilizzo di cartogrammi ed immagini, ma è affiancato e completato da altre due pubblicazioni del Gruppo FS: la prima dedicata alla valorizzazione delle caratterizzazioni territoriali dei luoghi attraversati dalle linee dismesse ed una ulteriore che incentra la narrazione sulle linee già fattivamente convertite in *greenways*.

Attualmente le linee ferroviarie dismesse sono quantificabili in circa 1.168 km, di cui circa 496 km sono state trasformate in linee turistiche, percorsi ciclabili e *greenways* che vengono dettagliate con dovizia di particolari nell'atlante rispetto alla loro distribuzione secondo la classica tripartizione: nord, centro, sud ed isole.

All'inizio del volume una carta dell'Italia identifica posizione e lunghezza delle linee dismesse (distinte tra quelle delle Ferrovie dello Stato e

quelle della Rete Ferroviaria Italiana) offrendo al lettore un dettaglio sulla consistenza degli *asset* del gruppo.

Le numerose illustrazioni, arricchite da immagini storiche, sono affiancate da testi descrittivi che dettagliano lo stato della linea e i dati tecnici essenziali con l'indicazione delle rilevanti opere d'arte presenti.

A rendere il volume di particolare utilità ed interesse, soprattutto geografico, è la ricca cartografia con una dettagliata legenda finalizzata alla comprensione analitica dei tracciati che, in alcune sezioni, è espandibile oltre il formato del volume stesso per una migliore consultazione. Tale supporto di immagine, su base carta fisica, è valido non solo per collocare le singole tratte nell'area di riferimento innestandole con percorsi in esercizio ed in concessione, ma anche per evidenziare l'assetto generale originario della linea sovrapposto con le caratterizzazioni territoriali.

Ad una lettura analitica emerge come molte delle linee non abbiano ancora una gestione adeguata in ottica prospettica, come gli stessi A. annotano, e siano in attesa di assumere funzioni definite in connessione con le politiche territoriali per avere una rigenerazione di identità. Le schede presentano una dettagliata descrizione del tratto in esame e sintetizzano, oltre alla storia e alle caratteristiche della linea, anche la presenza di impianti tecnologici, passaggi a livello, fabbricati e opere d'arte, nonché le relative dimissioni, cessioni e trasformazioni poste in essere dagli enti coinvolti nella gestione. Tra le numerose esperienze e pratiche riportate nel volume, molto interessante l'evoluzione della tratta "Andorra-San Lorenzo al mare" in Liguria (p. 104) che successivamente alla cessione alla Regione Liguria nel 2003 è stata trasformata in *greenway* ed oggi «si distingue a livello nazionale per il particolare pregio paesaggistico» essendo peraltro candidata alla realizzazione di una pista ciclopedonale grazie ad un'intesa quadro tra la Regione e i Comuni interessati. Anche l'ex ferrovia Bologna-Verona (p. 112), che costituisce una porzione della "Ciclovia del Sole", rappresenta una buona prassi di riconversione nonché esempio di economia circolare in quanto tracciato ferroviario che ha modificato la sua originaria funzione conservando missioni fondamentali del trasporto su rotaia, come la valorizzazione del territorio. In considerazione di ciò, tali virtuosi modelli, insieme a numerosi altri presenti nel volume, sottolineano la volontà della committenza del volume di efficientare le infrastrutture in ottica di resilienza e sostenibilità con l'obiettivo di offrire servizi integrati mettendo a valore i propri beni, an-

che quelli che sembrano aver perso valore a causa della dismissione. Una rinnovata funzione di tali *asset* può valorizzare l'arte, l'archeologia, la cultura locale apportando numerosi benefici a territorio e comunità residenti rappresentando anche, e non solo, un attrattore turistico che può far emergere le eccellenze locali creando occupazione. Infine, in appendice, è presente un glossario utile alla comprensione dei termini specialistici, che rende il volume ancora più divulgativo e completo.

La pubblicazione rappresenta quindi un punto di riferimento a scala nazionale sia per appassionati sia per i portatori di interesse al fine di una maggiore sensibilizzazione, stimolo e conoscenza in tema di infrastrutture dismesse, sebbene essa sia limitata alle sole Ferrovie dello Stato (tralasciando, pertanto, quelle Regionali e private che parimenti hanno una loro consistenza quantitativa).

*(Maria Grazia Cinti)*