

Il turismo ferroviario, occasione di rilancio del trasporto su rotaia

Estate, tempo di vacanze: si consultano guide turistiche e riviste specializzate, si sfogliano i dépliant delle agenzie, si cercano suggerimenti dagli amici; e così l'agognata meta del riposo e dello svago, dopo un lungo anno di lavoro, viene scelta prevalentemente in base a questo percorso.

Così come prevalente è la modalità del trasporto che accompagnerà alle vacanze: auto privata (con piccola variante camper), aereo per le destinazioni più lontane; la ferrovia e i mezzi pubblici in generale sono snobbati o scelti esclusivamente, e comunque marginalmente, per situazioni "stanziali" o particolari (studenti con carta Interrail, anziani, turisti "mordi e fuggi", e poche altri casi).

Perché questo ruolo secondario delle ferrovie anche quando cala la frenesia dei ritmi quotidiani? Perché il turismo ferroviario stenta a trovare un ruolo stabile e ricercato sia nella domanda che nell'offerta di vacanze?

Molte le risposte possibili: il confort dei treni e delle infrastrutture ferroviarie in genere non corrisponde, soprattutto in Italia, alle esigenze flessibili del "popolo vacanziero"; certi itinerari turistici sono disdegnati, quando addirittura non a rischio di scomparsa, dalle autorità ferroviarie; poco ancora, fanno gli Enti locali in termini di promozione e collaborazione, poche risorse assegna il Governo per operare seri investimenti; mancano agenzie di viaggio e guide turistiche specializzate; irrilevante, infine, è la pubblicità che soprattutto le Ferrovie dello Stato fanno di ciò che all'estero funziona egregiamente. Ed è questa la speranza di un "risveglio turistico" delle ferrovie: certi Paesi del centro-nord-Europa (in particolare Svizzera, Austria, Olanda, Belgio e Paesi scandinavi) hanno sviluppato e

affinato proposte interessanti e sempre più richieste, affiancando al viaggio sulla rete ferroviaria a tariffe fortemente scontate l'offerta di servizi gratuiti su altre modalità di trasporto pubblico (anche i trasporti urbani) e/o forti sconti su alberghi e ristoranti.

Il classico "pacchetto", anche se soprattutto affidato all'auto-organizzazione, che rende appetibile un itinerario turistico; con l'interessante corollario (sviluppato in Europa, ancora marginale in Italia) di un ramificato servizio treno + bici.

Esiste poi il servizio "Eurodomino": un viaggio per un periodo predeterminato (tre, cinque, dieci giorni nell'arco di un mese), senza pagamento di supplementi locali, nei Paesi che aderiscono all'offerta (più di venti, compresi tutti i paesi dell'Europa occidentale, parte di quelli dell'Europa orientale più il Marocco e la Turchia) e con il 25 per cento di sconto per i viaggi di andata e ritorno. Un discreto incentivo, ma limitato (salvo poche eccezioni) al trasporto ferroviario sulle reti principali dei Paesi che aderiscono all'offerta.

La Svizzera, invece, offre una vasta gamma di servizi; per un periodo prestabilito, il turista potrà girare monti, valli, laghi e fiumi a bordo, oltre che di puntualissimi treni, anche di autopostali, battelli lacustri e fluviali, funivie, funicolari, cremagliere e trasporti urbani di ogni tipo (tram, bus, filobus ed anche ferrovie suburbane). In Scandinavia, il turista potrà viaggiare tra i fiordi e le città di Danimarca, Finlandia, Norvegia e Svezia per treno e per battello, godendo anche di forti riduzioni in hotel e sulla linea di bus per Capo Nord! In Austria, si potranno scegliere le regioni da visitare in



▲ Veduta della ferrovia del Basso Sebino nei pressi di Palazzolo sull'Oglio, una linea riattivata di recente per scopi turistici.



treno, cremagliera e battello con la "Oesterreichische Puzzle Karte"; in Olanda, l'Eurodomino è abbinabile ai trasporti urbani delle varie città.

Ancora: sono molte le località europee piene di ferrovie turistiche, spesso a vapore (consigliamo a tal proposito il bel volume curato da G. Bondi, "Guida alle ferrovie a vapore e turistiche d'Europa", Odòs Edizioni, Milano 1991), tra cui alcuni gioielli di meccanica, di storia e d'ambiente.

Il grosso limite è che spesso (come, in particolare, in Inghilterra) rappresentino piccoli spezzoni di linee ferroviarie dismesse, la cui funzione museale, ancorché pregevole e a carico di volontari, è l'estrema testimonianza del valore residuale assegnato alle ferrovie dalle grandi scelte di politica economica degli anni Sessanta e Settanta, che sono all'origine della dissestata situazione odierna.

Anche l'uso turistico, naturalmente sviluppato su vasta scala e tendente all'interrogazione fra bacini diversi, può costituire un polmone per lo stato poco salutare in cui si trovano le ferrovie e suscitare maggiori e migliori utilizzi anche per il trasporto "normale" dei lavoratori e studenti pendolari. Esempi positivi in questo senso ne vediamo svilupparsi in modo crescente anche in Italia, soprattutto fra le ferrovie in concessione: meritano una citazione il Trenino della Valle della Ferrovia Sangritana (San Benedetto del Tronto - Castel di Sangro, via Pescara, S. Vito Chietino e Lanciano, in parte lungo binari FS); il Trenino Verde delle Ferrovie della Sardegna (Mandas - Arbatax); il Trenino dei Castelli della Ferrovia Elettrica Trento - Malè; le gite per scolaresche delle Ferrovie Padane (Ferrara - Codigoro, con visita all'oasi WWF di Ostellato); e pochi altri casi.

Contraddittorio, invece,

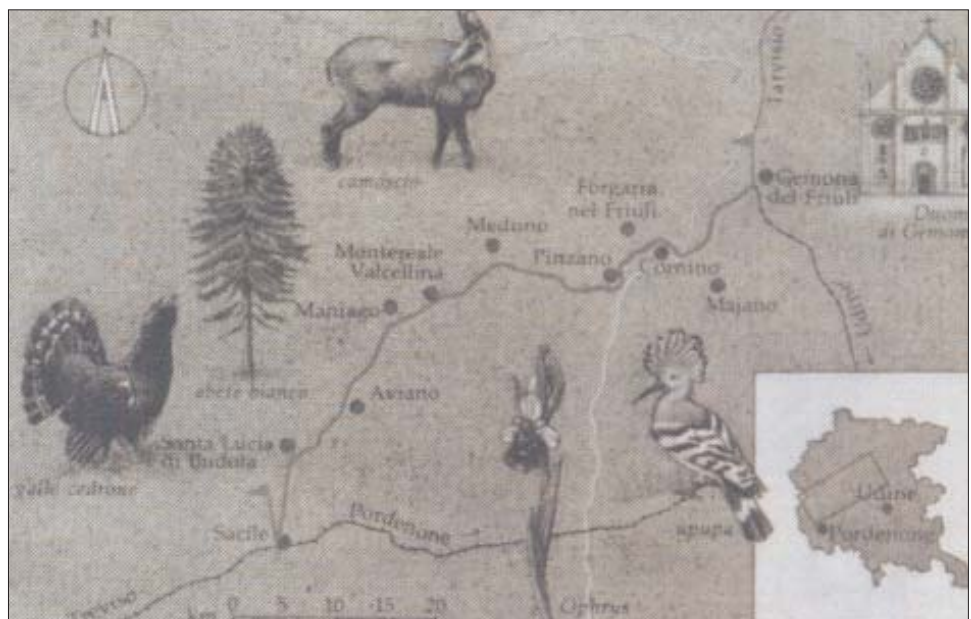
l'atteggiamento delle Ferrovie dello Stato: mentre da un lato danno vita a interessanti iniziative come il "Trekking con treno" della Bologna - Porretta - Pistoia e a convogli speciali per iniziative culturali, dall'altro procedono allo smantellamento di tratte interessanti anche sotto l'aspetto turistico, come la Monte Antico - Asciano e la Orte - Capranica/Sutri, ultime in ordine di tempo ad entrare nell'infame (e immediata) lista dei "rami secchi". E il concentrarsi di risorse attorno al progetto "Alta Velocità" rischia fortemente di penalizzare le linee secondarie.

Anche da una valorizzazione turistica intelligente può determinarsi una "rifioritura" del trasporto ferroviario in Italia? Pensiamo ostinatamente di sì, abbinandone i benefici a un vasto e duraturo indotto occupazionale, a un'efficace tutela dell'ambiente e a una positiva valorizzazione del territorio, già troppo martoriato da autostrade, superstrade, bretelle e complanari.

Una ferrovia ammodernata e rilanciata può ben rispondere alle più varie, flessibili ed esigenti domande del viaggiatore e contribuire a realizzare ciò che Goethe affidava alle parole del suo Viaggio in Italia: "Esso (il viaggio) deve essere attraente in misura pari all'obiettivo che intendiamo raggiungere con il viaggio stesso".

Buon viaggio a tutti noi, dunque.

Filippo Boriani



▲ In alto, particolare del "Trenino dei Castelli", della Ferrovia Elettrica Trento - Malè.

▲ L'area attraversata dal treno speciale a vapore per la riscoperta della linea ferroviaria tra Gemona e Sacile.