



FERROVIE | *Un patrimonio spesso in rovina che potrebbe essere riferimento per aggregazione sociale e culturale*

Vecchie stazioni di Puglia, addio

Decine quelle dismesse o abbandonate. Perché non centri di nuova vita?

Se «La stazione», il film diretto e interpretato da Sergio Rubini, ha avuto tutto quel successo di critica e di pubblico, il merito va anche alla suggestiva atmosfera che la piccola stazione San Marco di Lamia (così nel film, ma in realtà di trattava di Grumo Appula) è riuscita a comunicare. Una stazione di provincia diventa un universo in cui si consumano storie d'amore certo come tante altre, ma uniche e irripetibili per chi quelle storie le vive.

Questo può però accadere solo nella finzione cinematografica, perché ormai le stazioncine nei piccoli paesi sono quasi del tutto scomparse o, nel migliore dei casi, sono diventate esclusivamente luoghi di degrado e vandalismo dove spesso è addirittura pericoloso fermarsi più di tanto.

Sorte ancor peggiore è capitata agli edifici isolati in località rurali o di montagna: sale d'attesa chiuse o abbandonate a se stesse, porte e finestre letteralmente murate, graffiti sui muri, questi edifici vedono inesorabilmente cadere a pezzi - e non è una metafora - il loro arredo, che rappresenta una testimonianza importante dei gusti e della cultura di un'epoca. Spesso sono edifici curati nella loro architettura e dignitosamente calati nel ruolo che da più di un secolo le Ferrovie dello Stato hanno rappresentato nello sviluppo del Paese. Nel Sud, poi, le stazioni nei paesi più sperduti e difficilmente raggiungibili, volevano dire un contatto col «mondo», un legame coi traffici di merci e di idee che il treno portava. Oggi, questo patrimonio storico e culturale rischia di andare definitivamente perduto, anche se si pensa a un recupero di edifici e percorsi.

SE UNA STAZIONE CHIUDE - Trentitalia ha chiuso in questi ultimi 10 anni circa 500 stazioni ormai improduttive, perché gestivano un traffico ridottissimo e rendevano antieconomica la presenza di personale, oppure ha sostituito gli addetti della biglietteria con un'emittitrice automatica o con punti vendita esterni alla stazione stessa e ha sistemato semplici pensiline per i viaggiatori. La situazione è particolarmente allarmante nei tanti piccoli comuni montani, dalle Alpi alle aree interne di Puglia, Basilicata, Campania, Calabria.

Proprio in Puglia, Calabria e Basilicata è stato chiuso il maggior numero di stazioni, con un ritardo infrastrutturale che mette il Sud agli ultimi posti nel Mediterraneo quanto a dotazione ferroviaria. E, più in particolare, Gargano e Subappennino danno sono le aree maggiormente penalizzate.

C'è però da dire che è le stazioni italiane grandi e piccole sono investite in questi anni da un'operazione di *restyling* che si propone di farle diventare luoghi di aggregazione

con centri commerciali, di sosta e intrattenimento per tutti, non solo per i viaggiatori. In particolare, per le piccole stazioni frequentate da un basso numero di viaggiatori, fermo restando che vengono garantiti i servizi in stazione, le soluzioni studiate sono diverse a seconda dello stato in cui si trovano i fabbricati viaggiatori e i locali annessi, e tutte affidate ad RFI, la società che gestisce le infrastrutture del Gruppo Ferrovie dello Stato.

Si va così dall'affitto dei locali a bar, negozi, ecc., alla cessione in comodato d'uso a enti locali e associazioni all'alienazione dell'edificio e, quando questo è in situazioni di estremo degrado, all'abbattimento.

E IN PUGLIA? - In Puglia le stazioni impresentate (dove quindi non c'è personale FS ma i treni fermano, almeno nella maggior parte dei casi) sono 29: nove nella provincia di Bari (Bari-Palese, Bisceglie, Trani, Grumo Appula, Modugno città, Canosa, Minervino, Santeramo, Spinazzola), 7 in quella di Brindisi (Cisternino, S. Pietro Vernotico, Carovigno, Brindisi marittima, Oria, Latiano, Mesagne), 3 nel tarantino (Castellaneta, Palagiano, Chiattola, Grottaglie), 12 nella provincia di Foggia (Cerinola, Ortanova, Incoronata, Trinitapoli, Poggio Imperiale, Rignano, Manfredonia, Siponto, Canne della Battaglia, Candelara, Ascoli Satriano), nessuna nella provincia di Lecce.

Qualcuna di queste stazioni è stata o sta per essere affidata in comodato d'uso ai Comuni stessi o ad associazioni *no profit*, in altre (ce n'è anche qualcuna dove è presente il personale FS) le trattative si stanno svolgendo con privati. Altre ancora, invece, sembra siano state dimenticate; e questo malgrado anni fa ci siano stati i contatti e persino le visite dei funzionari FS agli edifici.

Ci sono poi gli edifici e le tratte ferroviarie delle ferrovie in concessione. Alla Regione Puglia sono giunte diverse richieste da parte di privati e di enti locali per la concessione dei locali: ma su questi la normativa vigente è troppo generica, per cui le trattative sono allo stallo. Ci sono comunque esempi positivi, come quello di Canne della Battaglia, dove il Comitato pro-Canne ha recuperato in pieno la stazione per usi turistico-didattici.

Ma è ben poca cosa, rispetto all'enorme patrimonio che va recuperare e valorizzato; e non solo per non dimenticare la nostra storia, ma anche - e questo è un discorso che tocca la vocazione turistica della Puglia - per far conoscere porzioni di territorio non inserite nei circuiti commerciali ma immerse nella natura.

Lucia Schinzano

1. continua.



La stazione abbandonata di Candelara, a 12 chilometri da Manfredonia

TUTTE LE CIFRE IN ITALIA, NEL SUD, NELLA REGIONE

<ul style="list-style-type: none"> 2.300 stazioni ferroviarie 1.344 non sono presidiate, cioè totalmente prive di personale 500 sono destinate ad essere chiuse o abbattute 500 circa verranno vendute a privati 350 sono quelle meritevoli di valorizzazione 	<ul style="list-style-type: none"> 20 in Puglia le stazioni non presidiate 14 quelle interessate al programma di riqualificazione 30,5 milioni di euro l'investimento complessivo previsto di cui: <ul style="list-style-type: none"> 17,5 per la manutenzione straordinaria 13 per l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'adeguamento dei marciapiedi, la sicurezza e l'informazione al pubblico 5.000 i chilometri di binario dimesso in tutta Italia 2.500 sono di proprietà delle Ferrovie dello Stato 650 dipendono da variazioni di tracciato
<ul style="list-style-type: none"> 350 circa sono gli accordi di comodato gratuito per la gestione dei locali di stazione 101 sono nel Mezzogiorno le stazioni di particolare importanza per posizione nel circuito turistico e pregio architettonico da riqualificare attraverso il progetto "Pegasus" 230 milioni di euro gli investimenti previsti di cui: <ul style="list-style-type: none"> 130 sono destinati al recupero architettonico 70 all'adeguamento dei marciapiedi di stazione, dei sottopassaggi pedonali e l'abbattimento delle barriere architettoniche 30 per l'informazione e la sicurezza 	<ul style="list-style-type: none"> 2300 circa sono le stazioni presenti sul territorio nazionale; 1344 sono le stazioni «impresenziate», ossia totalmente prive di personale ferroviario; di queste, circa 500 sono destinate ad essere chiuse o abbattute perché in pessime condizioni e sostituite da strutture «leggere»; 500 strutture circa verranno vendute a privati; le restanti 350 sono quelle meritevoli di valorizzazione attraverso accordi con enti locali, associazioni o privati; 350 circa sono gli accordi di comodato gratuito che RFI ha stipulato in tutt'Italia con enti e associazioni per la gestione dei locali di stazione; 101 sono nel Mezzogiorno le stazioni di particolare importanza per posizione nel circuito turistico, dimensionale e pregio architettonico che

● 2300 circa sono le stazioni presenti sul territorio nazionale;

● 1344 sono le stazioni «impresenziate», ossia totalmente prive di personale ferroviario; di queste, circa 500 sono destinate ad essere chiuse o abbattute perché in pessime condizioni e sostituite da strutture «leggere»;

● 500 strutture circa verranno vendute a privati; le restanti 350 sono quelle meritevoli di valorizzazione attraverso accordi con enti locali, associazioni o privati;

● 350 circa sono gli accordi di comodato gratuito che RFI ha stipulato in tutt'Italia con enti e associazioni per la gestione dei locali di stazione;

● 101 sono nel Mezzogiorno le stazioni di particolare importanza per posizione nel circuito turistico, dimensionale e pregio architettonico che

la RFI - la società che gestisce le infrastrutture del Gruppo ferrovie dello Stato - ha intenzione di riqualificare attraverso il progetto Pegasus (Programma Evolutivo per la gestione Aree Stazioni Ubiccate nel Sud);

● 230 milioni di euro sono gli investimenti previsti per queste strutture; di questi, 130 sono destinati al recupero architettonico, la rifunzionalizzazione e la manutenzione dei fabbricati, 70 all'adeguamento dei marciapiedi di stazione, dei sottopassaggi pedonali e l'abbattimento delle barriere architettoniche, 30 per l'informazione e la sicurezza;

● in Puglia le stazioni «impresenziate» sono 29; quelle interessate al programma di riqualificazione (tra «impresenziate» e no) sono 14 (Acquaviva, Bisceglie, Cerignola

campagna, Fasano, Francavilla Fontana, Gioia del Colle, Mesagne, Mola, Monopoli, Ostuni, Polignano, San Severo, Trani); l'investimento complessivo previsto è di circa 30,5 milioni di euro, di cui 17,5 per la manutenzione straordinaria, il recupero architettonico e funzionale degli immobili destinati alla clientela e alle attività commerciali, 13 per l'abbattimento delle barriere architettoniche, l'adeguamento dei marciapiedi, la sicurezza e l'informazione al pubblico;

● sono oltre 5000 i chilometri di linee ferroviarie dismesse sparse su tutto il territorio nazionale e nelle più disparate condizioni; di queste, 2500 sono di proprietà delle Ferrovie dello Stato; altre 650 dipendono da variazioni di tracciato (costruzioni di direttissime, gallerie, ecc.). (l.schinz.)

Tanti casi di riutilizzo in Puglia, ma anche tante difficoltà

I sindaci dei piccoli Comuni «ce le diano, le faremo rifiorire»

«Da anni abbiamo chiesto alle FS di ottenere in comodato o anche di acquistare i locali della stazione, perché abbiamo intenzione di attrezzarla ad area di pronto intervento con annesso 118, ma finora non abbiamo avuto risposta». A parlare così è Antonio Rolla, sindaco di Ascoli Satriano. Eppure una struttura come quella proposta sarebbe l'ideale, perché è situata lungo la direttrice per Foggia ed è collegata con l'area industriale. Di diverso avviso sono le FS, che parlano di trattative in corso per l'affidamento in comodato.

Si lamenta anche il sindaco di Canale, Nino Santarella. «Anni fa - dice - le FS emanarono un bando per l'acquisto della stazione dismessa. A fronte di un interesse da parte di parecchi privati, anche perché si tratta di più locali e di alcune abitazioni, non c'è stata ancora una risposta. Il risultato è una stazione in completo abbandono, piena di erbacce e altro, alla cui manutenzione deve provvedere il Comune, anche questo se non è di nostra pertinenza».

Queste sono solo alcune voci di chi aspetta di fare della stazione un punto di aggregazione, di qualunque genere esso sia; eppure in Puglia sono diverse le iniziative di questo genere andate a buon fine. Le stazioni di Minervino e Manfredonia con Siponto, sono state affidate in comodato d'uso ai rispettivi Comuni; quelle di Santeramo e di Grottaglie stanno per essere affidate in comodato al Comune, mentre per le stazioni di Oria, S. Pietro Vernotico e, appunto, Ascoli Satriano, sono in corso le trattative per l'affidamento in comodato. La stazione di Grumo è stata invece assegnata ad un'associazione onlus, quella di Canosa è stata locata ad attività commerciale.

Le trattative per l'ottimizzazione riguardano anche le stazioni dove è presente personale di servizio: a Gioia del Colle sono in corso trattative per affittare una parte dei locali ad un'agenzia di viaggio; a Francavilla Fontana una parte dell'edificio si è trasformata in negozi.

La situazione di Manfredonia è emblematica della impossibilità di avviare un completo recupero delle aree interessate, malgrado la buona volontà delle amministrazioni. Come dice Antonio Principe, assessore ai Lavori pubblici di quel Comune, «i lavori per la sistemazione della stazione e del piazzale antistante, che abbiamo avuto in comodato alcuni mesi fa, sono stati già affidati e partiranno tra pochissimo tempo; il Comune ha intenzione di sistemarvi degli uffici pubblici, tra cui un ufficio di informazione per il turismo. Il problema però non sta nella cessione



La stazione di Margherita di Savoia



La stazioncina di Canne della battaglia: un punto di riferimento per il turismo culturale

Il treno dell'archeologia e dell'ambiente a Canne della Battaglia e il «trenino del Gargano». Si diffonde l'affidamento in uso

degli immobili, quanto nell'utilizzo delle aree adiacenti, aree che in parte il Comune ha già acquistato e che vorrebbe ampliare chiedendole in comodato, sempre per realizzare strutture a favore della cittadinanza».

In pratica, su quei fasci di binari «morti» si potrebbe far nascere una piazza, un giardino, uffici pubblici; tutto però è fermo perché per le Ferrovie dello Stato quei binari servono per le manovre delle vetture; e questo vale anche per gli scali di Candelara e Frattaruolo, forzatamente abbandonati, e per quello di Siponto, dove invece sono stati fatti piccoli lavori di ristrutturazione degli alloggi.

Un caso riuscito è quello che vede protagonista la stazione di Canne della Battaglia. Questa è l'unica stazione che immette direttamente in un sito archeologico di importanza mondiale. Per

non perdere questa peculiarità, il Comitato Pro Canne della Battaglia ha ottenuto in comodato d'uso i locali della stazione, dove nel 2003 ha aperto un punto di assistenza turistica con annessa base operativa; da lì uno staff di giovani esperti in servizi per l'archeologia e il turismo accompagna i visitatori nel sito. Nel 2004 è stato inaugurato anche il «trenino dell'archeologia e dell'ambiente» nella valle dell'Ofanto, che percorre su vetture d'epoca la zona.

Quella dei treni turistici è un'opportunità cui si guarda con interesse nella provincia di Foggia. Ad esempio le ferrovie del Gargano (con 10 stazioni presenziate e 5 dismesse lungo la linea S. Severo - Peschici Calenella) ha intenzione di rendere operativo nel 2007 il «Trenino del Gargano», con una elettromotrice degli anni '30; mentre il Parco Nazionale del Gargano ha finanziato uno studio di fattibilità per lo sviluppo di un sistema e-cocompatibile della mobilità e del trasporto nel suo territorio. Obiettivo principale è valorizzare linee ferroviarie minori (la Foggia-Manfredonia e la S. Severo-Peschici Calenella) e soprattutto la vecchia linea a scartamento ridotto «Decauville» nella Foresta Umbra, dismessa da tempo ma di enorme interesse documentario e turistico, visto che trasportava il legname ricavato dai boschi circostanti lungo un percorso accidentato ma affrontato con interessanti soluzioni tecniche.

(l.schinz.)

Come è avvenuta la «rivoluzione» che è sotto i nostri occhi

Oggi tutte autocomandate le operazioni e molte delle tratte affidate alle Regioni

Oggi il controllo degli scambi, il passaggio e l'arrivo dei treni, la manutenzione degli impianti, sono operazioni che nelle piccole e medie stazioni passano attraverso sofisticati sistemi di telecontrollo effettuate da sale nelle stazioni più grandi, come l'Scc (sistema di comando e controllo della circolazione). Ma è dal 1980 che parte una vera e propria rivoluzione nel sistema ferroviario italiano, rivoluzione inaugurata dall'introduzione del sistema Ctc (Controllo traffico centralizzato): il personale ferroviario è stato cioè sostituito da un sistema automatico di emissione biglietti e di controllo del passaggio delle vetture.

Ai primi degli anni '90 una parte di queste stazioni «impresen-

ziate» diventa stazione telecomandata, conserva cioè la possibilità di effettuare incroci e precedenza; la maggioranza col tempo vedrà la soppressione di tutti i binari ad eccezione di quello di corsa. È un provvedimento mirato alla sola economia di gestione, che implicitamente dà per scontato che la capacità attuale della linea non avrà più bisogno di incrementi e che perciò il traffico, in quei posti, potrà solo rimanere costante o diminuire.

A metà degli anni '90 le Ferrovie dello Stato avviano una nuova strategia: cedono in locazione o in comodato d'uso gratuito a enti locali, privati e associazioni *no profit* molte di queste stazioni impresentate (che attualmente ammontano a 1344 su un totale di

circa 2300 stazioni in Italia), penalizzate dalle trasformazioni tecnologiche. Inoltre, le leggi Bassanini e i successivi decreti attuativi prevedono, dal 1997, una più diretta assunzione di responsabilità da parte delle Regioni a proposito di tutti i servizi ferroviari locali: le Regioni, in pratica, possono programmare e finanziare il trasporto ferroviario passeggeri che non sia di competenza statale; avviano inoltre Contratti di servizio con le Imprese ferroviarie per lo svolgimento dei servizi ferroviari delegati alle Regioni stesse e il recepimento delle direttive europee che riguardano la separazione delle imprese che possiedono le infrastrutture e le imprese ferroviarie. (l.schinz.)



Una vecchia «litorina» sui binari di Puglia