

Premessa

«Un grande matematico non sarà meno grande, suppongo, se passerà a occhi chiusi attraverso il mondo in cui vive. Ma l'erudito che non ami osservare intorno a sé né gli uomini, né le cose, né gli eventi, meriterà forse il nome di utile antiquario. Farà bene a rinunciare a quello di storico» (March Bloch, *Apologia della storia o mestiere di storico*, Torino, Einaudi, 1969, p. 55).

Insegno da alcuni anni la storia delle comunicazioni e del territorio, ma prima di tutto mi piace analizzare il presente e trarre lezioni dal passato nonché dalle esperienze realizzate altrove.

Dovendo compilare il progetto di rilancio della Cecina-Volterra, ho cominciato dunque a guardare gli altri territori prima ancora di enucleare l'oggetto del mio studio. Fra l'estate e l'autunno 2010 ho dunque viaggiato a lungo sui bus e sui treni alla ricerca del nuovo, inteso come osservazione comparativa di ciò che il trasporto pubblico offre nei vari territori. Ho così percorso il sud della Puglia con i nuovi treni diesel delle Ferrovie del sud-est che collegano Gallipoli e Lecce, per ora affiancati dagli affascinanti treni vecchi che avevo osservato nel film documentario *Italian Sud Est* del 2003. Ho viaggiato sui nuovi elettrotreni della Sad in Val Pusteria, dove la ferrovia e le stazioni sono state adeguate alla loro presenza, ad esempio rialzando i marciapiedi per consentire l'accesso a raso al treno, senza alcun dislivello; su questi treni si sale con un biglietto elettronico, la "carta valore", che permette di risparmiare sul prezzo e di spostarsi su qualsiasi direttrice in provincia di Bolzano, uscendone anche fino a Lienz, Innsbruck e Trento. Sono salito sugli Eurocity delle DB, che scendono in Italia dal Brennero con personale delle Ferrovie Nord, dove il biglietto

si acquista a bordo del treno senza alcun sovrapprezzo. Ho percorso la rinnovata Foggia-Lucera, riaperta al servizio ferroviario nel 2009, una ferrovia di 19 km chiusa da oltre 40 anni, che ha comportato la riprogettazione del trasporto pubblico nell'area. Ho visitato gli impianti e i treni di Arenaways, in procinto di partire con un servizio circolare fra Milano, Torino e Alessandria. Infine mi sono recato dai costruttori dei treni nuovi per avere notizie sulla produzione in corso.

Le impressioni di questi viaggi e di questi contatti mi hanno ulteriormente convinto che il treno ha un *appeal* molto sentito e che ovunque esiste una domanda di servizi ferroviari in crescita. Come fare per intercettarla e riportare viaggiatori sui treni? Oltre a confrontare per seguire i criteri adottati nelle esperienze più innovative, occorre ricostruire il percorso che ha portato i viaggiatori ad allontanarsi negli ultimi 20-30 anni.

Le vecchie generazioni, quelle nate a inizio Novecento, usavano e conoscevano il treno e il "postale", come chiamava il pullman mio nonno (classe 1902), che non ha mai guidato la macchina. A distanza di due generazioni, la gente come me nata negli anni '60 che ha sempre visto l'automobile sotto casa, ha perso il contatto con il mezzo pubblico, usato quasi con costrizione durante il periodo scolastico, per poi liberarsene non appena si arriva all'età per prendere la patente. Dopo i 18-19 anni, a parte i servizi metropolitani nelle grandi città, continua a usare "i mezzi" soltanto chi vi trova una forte convenienza economica, come i pendolari dotati di abbonamento, che rispetto al biglietto ha un costo molto inferiore e consente di spostarsi liberamente in una certa direttrice.

È da qui che bisogna partire: il mezzo pubblico deve dare flessibilità di spostamento, non solo in una direttrice ma in un territorio, deve essere conveniente rispetto al mezzo privato e non solo per i singoli ma per le famiglie intere, deve essere veloce (e il treno può esserlo), ha enormi possibilità di recupero rispetto alla situazione attuale. Recupero possibile anche nei territori a bassa densità di popolazione.

L'uso dei treni e anche dei bus è quanto mai differenziato fra una zona e l'altra a seconda della disponibilità e dell'efficienza dei servizi. È chiaro che a Volterra utilizzano il treno molte meno persone che a Pontedera, perché in quest'ultima città si trova un servizio ferroviario continuo e molto frequente durante la giornata. Mancano dati precisi, ma – per quanto risulta dall'ultimo censimento – l'uso del treno a Volterra e nei Comuni dell'Alta Val di Cecina non raggiunge l'1% delle persone che si spostano sistematicamente in un giorno ferialo. Se si arrivasse appena al 5% come si riscontra in diverse altre zone, sarebbero necessari molti più treni, che diventerebbero indispensabili per il territorio attorno alla ferrovia.

Lo studio che segue analizza la situazione della mobilità nell'Alta Val di Cecina, con un esame specifico della ferrovia da Cecina a Volterra, esaminando il servizio attuale e le cifre disponibili sulla mobilità, nonché fornendo ipotesi e idee per il futuro. Per la ferrovia si tratta di un pre-progetto di fattibilità, che contestualizza la vicenda del treno e ne confronta l'utilizzo con altre realtà, arrivando a fornire le cifre di massima per un rilancio dell'infrastruttura e del servizio. Questo tipo di progetti, spesso non realizzati perché si va direttamente alla progettazione tecnica dopo analisi finanziarie non di rado sommarie, serve per dare al decisore politico il quadro della situazione, ponendo di fronte i costi e i benefici di una realizzazione importante per il territorio di riferimento.

Lo studio non parla della pur importante questione del trasporto merci, perché il contesto attuale non consente un impiego del treno merci su bacini simili alla Cecina-Saline: i merci sono infatti in crisi in tutta Italia e dal 2009 hanno subito un ulteriore ridimensionamento. Nella situazione di oggi, il treno merci è utilizzabile soltanto per volumi grandissimi di trasporto sulle lunghe distanze. Non è escluso, però, che il domani sia diverso e che il sale delle "moie" volterrane – come si diceva nell'Ottocento – torni a viaggiare sui binari. L'importante è che domani e dopodomani l'infrastruttura ferroviaria ci sia ancora, se possibile migliorata rispetto a oggi.

Al termine della ricerca, è doveroso ringraziare il sindaco di Volterra Marco Buselli per avere promosso con pazienza il protocollo d'intesa sulla ferrovia con gli enti locali della Bassa e Alta Val di Cecina. Inoltre l'ing. Angela Dondoli della Regione Toscana e Alessio Guiggi di Volterra, senza i quali lo studio non sarebbe stato realizzato. Il loro aiuto è stato prezioso più di quanto si possa qui esprimere in poche righe. Giovanni Albertini di Saline di Volterra, con la sua raccolta di cartoline e di documenti, ha reso possibile arricchire il testo di immagini del passato, facendomi pure comprendere quanto la presenza del treno sia forte nell'identità del luogo; Leonardo Carnesecchi di Firenze, infine, con la sua ricca e attenta collezione, ha fornito molte delle fotografie più significative... e non è la prima volta nei miei libri. Anche a loro va un sentito ringraziamento.

Ho lavorato a lungo per questo studio, con la convinzione che la ferrovia rappresenti un bene fondamentale da salvaguardare. Ricordo sempre quella domenica del maggio 1999 quando arrivai sulla Cecina-Saline con un treno storico-turistico a vapore pieno di gente festante e di bambini entusiasti della locomotiva, trovando sulla curva della stazione di Ponte Ginori il suono della filarmonica e il sindaco di Montecatini Val di Cecina con la fascia tricolore ad attenderci. Era la testimonianza migliore che la ferrovia è ancora viva e in attesa che qualcuno ne recuperi il ruolo.

S.M.