

## ***Il Peninsular***

Gaetano Fontana

*“...c’è una lunga sfumatura intermedia...”<sup>1</sup>*

i muri non sono solo  
cemento e mattoni  
basi di acciaio e calce  
pietra e marmo  
legno e fango<sup>2</sup>

### **1. Il paradosso di un collegamento che diviene muro**

Il muro chiude la dimensione del transito, dell’incontro e dello scambio, isola identità rigide. I confini no! Anche se ci distinguono, non ci separano. Non ci dividono, ma ci fanno incontrare. Si tratta allora di vigilare per evitare di trasformare il confine in muro.

*“Se il confine cessa di essere un luogo di transito irrigidendosi in muraglia, la vita muore. Perché vi sia vita è necessario mantenere il confine poroso senza trasformarlo in muro”<sup>3</sup>.*

Molte opere pubbliche, di varia grandezza, di diverso impatto e differente importanza nelle funzioni esercitate, si prestano a questo gioco di specchi fra confine e muro, basti pensare al Grande Raccordo Anulare di Roma o alla Sopraelevata di Genova. Molte opere pubbliche per caratteristiche produttive e funzioni svolte vengono interpretate come “muro”, immaginate come fortemente impattanti sull’ambiente circostante e per ciò stesso capaci di generare resistenze e contrarietà da parte dei cittadini che, nell’esercizio dei loro diritti di cittadinanza, si oppongono a difesa di uno spazio che ritengono debba essere lasciato “aperto” (se realizzate, infatti, lo sono in zone con comunità poco servite e con scarso peso politico per opporsi).

Il Peninsular-Express – il treno della Valigia delle Indie (il maggior traffico mondiale verso le colonie) - partiva il venerdì alle ore 3,15 del pomeriggio dalla Victoria Station di Londra; arrivati a Dover, passeggeri e pacchi postali viaggiavano sui vapori della compagnia di navigazione P&O (Peninsular and Oriental) per Calais; da lì, proseguivano, sui vagoni della Compagnia dei Wagons Lits, proseguivano per Parigi (arrivo alle 11 di sera) e poi Lione e Modane; attraverso il Traforo del Frejus, arrivavano in territorio italiano (dove il treno veniva preso in carico da una locomotiva della Rete Adriatica) e passando per Torino, Piacenza, Bologna, Ancona, Castellamare Adriatico, Foggia, Bari arrivavano alle 4 del pomeriggio di domenica alla stazione di Brindisi, avendo percorso 2.339 Km in 45 ore<sup>4</sup>.

Alle 10 di sera, un piroscampo postale della stessa compagnia marittima P&O lasciava Brindisi e faceva rotta per Alessandria d’Egitto, da dove proseguiva per Suez, Aden, Bombay.

Dalla Victoria Station a Bombay ci volevano 22 giorni.

Il primo viaggio della Valigia delle Indie (l’Indian Mail inglese) attraverso il territorio italiano era partito il 25 ottobre 1870, inaugurando un percorso internazionale – un corridoio trans-continentale, lo si chiamerebbe oggi – che fino al 1914 ha collegato Londra con Bombay, trasportando posta e passeggeri attraverso Gran Bretagna, Francia e Italia in treno, da Brindisi a Bombay in piroscampo e poi di nuovo in treno fino a Calcutta (l’Imperial Indian Mail).

Fino al 1829, le navi inglesi impiegavano anche più di 100 giorni per raggiungere l’India, facendo il periplo dell’Africa e doppiando il Capo di Buona Speranza.

Fu in quell'anno che Thomas Waghorn, un intraprendente ex ufficiale della Royal Navy, propose un cambiamento sostanziale di quel collegamento: a Suez, attraverso il Mar Rosso, e poi fino ad Alessandria, attraversando l'Egitto a dorso di cammello, e da lì di nuovo in nave (sempre con la P&O) passando per Gibilterra fino a Dover, il viaggio si sarebbe ridotto a 60 giorni.

Non fu l'unica variazione di tracciato de "La valigia delle Indie", così era chiamato il collegamento, (inizialmente un servizio postale) tra Londra e l'India, il più importante e ricco possesso coloniale dell'impero britannico<sup>5</sup>.

Molti ne seguirono negli anni successivi, tutti con l'obiettivo di ridurre il tempo di percorrenza, con una intelligente messa a punto dell'uso di diverse modalità di trasporto e scatenando una impegnativa gara fra i porti del Mediterraneo. Per alcuni anni, si andò dall'Inghilterra a Ostenda, poi in treno passando per Vienna fino a Trieste. Dopo fu la volta di Marsiglia raggiunta in treno da Calais (si risparmiavano molte ore rispetto alla direttrice Ostenda-Trieste) e da lì a Porto Said in nave. In seguito, fu la volta di Brindisi, da dove si risparmiavano tre giorni rispetto a Marsiglia

Con l'Unità d'Italia, la rete ferroviaria italiana ebbe uno sviluppo eccezionale, in soli 10 anni, dal 1861 al 1871, arrivò a raddoppiare la propria estensione (da 2.773 a 6.710 Km).

L'importanza della nuova infrastruttura ferroviaria ai fini della modernizzazione economica e sociale (consentendo uno straordinario incremento della circolazione delle merci e delle persone, un forte decremento dei costi di trasporto, una notevolissima diminuzione dei tempi di viaggio) era stata subito evidente con l'affermarsi della rivoluzione industriale inglese<sup>6</sup>. In Italia, dove l'assenza di adeguati collegamenti terrestri sia stradali che ferroviari raggiungeva livelli drammatici in alcune zone del paese, in modo particolare al sud, la realizzazione di una vasta rete ferroviaria, soprattutto quella delle direttrici Nord-Sud e delle linee trasversali, non fu soltanto un fattore di ordine economico, come lo era stato in Inghilterra o in Francia da centinaia d'anni stati nazionali, ma assunse un ruolo fortemente politico, quale strumento per unire i territori degli stati pre-unitari e favorire la nascita di una comunità nazionale.

Il conte di Cavour, che aveva ammirato di persona i lavori per la costruzione delle ferrovie inglesi, le paragonava alle strade consolari romane (anche ai fini della movimentazione delle truppe), capaci di superare le barriere fra i popoli e in grado di accorciare ogni distanza fra tutti i centri e tutte le periferie del mondo<sup>7</sup>. Uno strumento fondamentale per favorire "lo spirito di nazionalità italiana" e la formazione di una coscienza unitaria tanto care al conte di Cavour, che, con intelligente visione programmatica, si era portato avanti nell'intrapresa<sup>8</sup>. Infatti, già alla fine del 1859, il Regno Sabauda aveva costruito, anche con l'intervento di capitali privati, la più estesa rete ferroviaria del Paese con oltre 850 km, gestita da una azienda delle ferrovie di Stato.

Dopo l'Unità, si trattava di unire Nord e Sud, saltando lo Stato Pontificio, che impediva il collegamento diretto fra le più importanti città italiane e la realizzazione della linea tirrenica (senza tralasciare le evidenti enormi difficoltà tecniche).

"Alla fine del 1860, le ferrovie lombarde erano allacciate con quelle piemontesi soltanto al ponte sul Ticino nei pressi di Magenta, mentre non vi erano contatti con l'Emilia e la Romagna. Da Torino si arrivava a Venezia e a Bologna, ma non a Firenze, e Firenze non era collegata con Roma, mentre Roma non aveva raccordo con Napoli. I binari raggiungevano Vietri sul Mare fra Napoli e Salerno, ma al di sotto non vi era traccia di treni e di strade ferrate"<sup>9</sup>.

## 2. La rete ferroviaria nell'Italia centrale

L'interesse per la ferrovia e per il versante adriatico era forte anche negli stati preunitari.

La Segreteria di Stato di Pio IX aveva autorizzato, con la *Notificazione del 7 novembre 1846*, la costruzione di una ferrovia (*Strada Ferrata Pio Centrale*) che collegasse Roma con Ancona, il principale porto adriatico dello Stato Pontificio, con l'obiettivo di collegarsi alle ferrovie del Lombardo-Veneto, passando per Bologna e Modena. Anche Ferdinando II, re delle Due Sicilie, dal 1845 fino agli ultimi anni prima della caduta del Regno, aveva rilasciato concessioni a vari soggetti privati per la realizzazione di strade ferrate che collegassero Napoli con la costa adriatica, per poi dirigersi a

sud verso Bari e a nord fino al Tronto, per connettersi con la costruenda ferrovia pontificia (*La Pio Centrale*) e, attraverso essa, con il sistema Lombardo-Veneto.

Già nel maggio 1861 (la proclamazione del Regno era avvenuta soltanto il 17 marzo 1861, con un atto normativo del Regno di Sardegna - la legge n. 4671 - con la quale Vittorio Emanuele II aveva assunto per sé e per i suoi successori il titolo di Re d'Italia), era stato presentato alla Camera dei Deputati del Regno un corposo programma di realizzazione di nuove strade ferrate nel territorio del Regno (così erano chiamate allora) da realizzazione da parte di soggetti privati in regime di concessione (sotto il rigido controllo affidato prima alla Direzione generale delle strade ferrate del Ministero dei lavori pubblici e poi al Commissariato generale).<sup>10</sup>

La ferrovia lungo la litoranea adriatica da Ancona a Brindisi era ritenuta essenziale e prioritaria su tutte. L'appalto fu assegnato nel luglio del 1862 alla Società italiana per le strade ferrate meridionali<sup>11</sup> che avviò subito i lavori: la tratta Ancona-Pescara fu aperta nel maggio del 1863, la Pescara-Ortona fu terminata nel settembre 1863, nel 1865 i treni arrivarono a Brindisi e nel 1866 a Lecce. Il tratto fino ad Otranto, di sicuro minore interesse, fu ultimato soltanto nel 1872.

Gli interessi dell'imprenditoria piemontese e lombarda (e anche di quella di gran parte dell'Europa, con l'evidente eccezione di quella dell'Impero austro-ungarico, che aveva già in Venezia e Trieste i propri porti naturali) di avere uno sbocco sull'Adriatico, in grado di favorire il commercio con l'Oriente, insieme all'obiettivo del nuovo Stato di dare evidenza al processo di unificazione del Regno e alla necessità geopolitica di un esteso controllo dello stesso Adriatico per scopi militari, imposero come prioritario, nell'ambito del processo di infrastrutturazione che si stava appena avviando nel nuovo Regno d'Italia, l'intervento sul versante adriatico, decretandone l'assoluta necessità e imprimendo una forte accelerazione all'intervento richiesto.

Sull'altro versante, il collegamento fra Napoli e Reggio Calabria, via Tirreno, verrà aperto soltanto il 1° luglio 1895.

Il ruolo della ferrovia sul versante adriatico assume una forte ambivalenza, come elemento di ricucitura e muro di contenimento, una sorta di contro-confine, a difesa delle relazioni sociali e degli scambi economici che si stavano appena strutturando fra i territori italiani all'indomani dell'unificazione, se solo si pensa come la mancanza di sicuri approdi e le asperità invernali dell'Appennino rendevano il mare l'unico elemento di collegamento ai fini commerciali e di comunicazione fra i centri costieri e fra questi e l'altra sponda dell'Adriatico.

In pochi anni era stata realizzata la prima grande linea che attraversava l'Italia in senso longitudinale. Il primo intervento, nei territori centrali e meridionali del Paese con i caratteri della modernità, che ha segnato profondamente quei territori, fino a cambiarne i caratteri costitutivi, con la realizzazione delle diramazioni laterali; con la costruzione intorno alle stazioni che sorgevano lungo la costa - all'inizio solo magazzini per i commerci con l'entroterra e luoghi dei primi scambi di modalità ferrostrada (con i carri, i calessi o a piedi) - di nuovi centri abitati (che cresceranno a dismisura con caratteri stagionali negli anni del boom turistico della piccola e media borghesia che quei centri amerà - o che si potrà permettere - per le proprie vacanze al mare); con il successivo intrecciarsi con strade e autostrade.

L'obiettivo di catturare l'enorme flusso di persone e merci che ci si attendeva dagli scambi fra l'Inghilterra e il suo vasto impero coloniale d'oriente (il maggior traffico mondiale per oltre settant'anni. Altre valigie delle Indie si sono rincorse per tutto il Novecento, senza più servirsi della ferrovia e non più interessate agli scambi economici, ma alla ricerca di sensazioni, filosofie e religioni diverse e alternative), aveva impresso una fortissima accelerazione all'assegnazione della gara e alla realizzazione della strada ferrata fino al porto di Brindisi, che diventò di lì a pochi anni la *porta d'oriente* dell'Europa.

Due altri interventi trasportistici di grande rilevanza contribuirono in quegli anni a intensificare enormemente i traffici europei da e per l'Oriente della Valigia delle Indie attraverso la linea adriatica fino a Brindisi<sup>12</sup>: l'apertura del canale di Suez il 17 novembre del 1869 (dopo 10 anni di lavori) e l'inaugurazione il 17 settembre del 1871 (i lavori durarono 14 anni) del traforo del Frejus<sup>13</sup> da Bardonecchia a Modane<sup>14</sup>.

Anche la guerra franco-prussiana del 1870-1871, con l'occupazione di vasti territori francesi e l'assedio di Parigi, determinò la chiusura dell'itinerario di Marsiglia e contribuì alla definitiva affermazione del corridoio adriatico.<sup>15</sup>

### **3. La ferrovia crea nuove forme urbane, la città continua della costa**

A novembre 1863, Vittorio Emanuele II inaugurò il primo tratto della nuova direttrice Nord-Sud, la Pescara-Foggia; l'apertura al pubblico fu fatta ad aprile 1864 e un anno dopo, il 29 aprile 1865, la ferrovia arrivò al porto di Brindisi<sup>16</sup>. Numerosissimi furono gli interventi pubblici e privati che interessarono l'intero tessuto urbano, dai lavori per migliorare l'offerta portuale alla realizzazione di un'ampia strada di collegamento fra porto e stazione, alla costruzione di alberghi, ristoranti e caffè per meglio accogliere le migliaia di viaggiatori che si sarebbero mossi lungo l'itinerario Londra – Bombay. Lo sviluppo delle attività commerciali fu impressionante, le navi in arrivo passarono dalle 5 del 1870 alle 56 del 1871 e aumentarono fino a tutti gli ottanta; il numero dei sacchi di corrispondenza salì da 23.348 nel 1879 a 72017 nel 1886-87. Molte altre compagnie di navigazione (Florio&Rubattino, Lloyd Austro-Ungarico, la Navigazione Ellenica, la Navigazione Generale Italiana, la Peirano Donovan) elessero Brindisi come porto di riferimento per i loro traffici con l'oriente. Migliaia furono i viaggiatori che utilizzarono la ferrovia adriatica a bordo degli elegantissimi e attrezzati convogli inglesi con le carrozze del Wagons Lits (anche il principe di Galles e futuro re Edoardo VII era a bordo del treno nel settembre 1875). Dal 1887, per la Valigia delle Indie cominciò un lento e costante declino, con l'inizio di una depressione decennale che investì l'intera Europa, per la capacità della Francia di riuscire a organizzare e offrire servizi migliori ma anche per responsabilità del Governo italiano che non si curò di migliorare l'offerta ferroviaria e di accompagnarla con adeguati servizi stradali, sottovalutò i profili di sicurezza dei convogli e dei viaggiatori (soggetti a un numero crescente di furti), trascurò gli interventi di adeguamento e sistemazione del porto di Brindisi, con i necessari lavori di ampliamento delle banchine, e la riorganizzazione dei servizi necessari a migliorare la ricettività complessiva della città, non si preoccupò di mantenere alto il rapporto sempre necessario tra efficienza dei servizi logistici e qualità del contesto urbano. Dalla fine del secolo i grandi piroscafi tornarono a Marsiglia, restando a Brindisi l'arrivo prima quindicinale poi mensile di due battelli. Nel 1914, con lo scoppio della I guerra mondiale la Valigia delle Indie venne soppressa.

Dopo essere stata fra le grandi opere pubbliche della seconda metà dell'ottocento quella che più di tutte, nei primi decenni postunitari, aveva concorso all'unificazione sociale e politica del paese e passati gli anni d'oro di luogo privilegiato del commercio con le Indie britanniche, la ferrovia adriatica (e con essa, la strada statale e poi l'autostrada, entrambe da sempre ritenute itinerario secondario rispetto alla linea tirrenica) è stata uno dei fattori più importanti della riorganizzazione dell'assetto territoriale della costa adriatica, riconnettendo la rete dei principali collegamenti transappenninici e di quelli minori delle vallate perpendicolari alla linea di costa che chiude il sistema a pettine che caratterizza il moderno assetto territoriale di quelle regioni (in contrapposizione a quello reticolare delle epoche precedenti).

Intorno a questo corridoio trasportistico, costituito da un insieme di infrastrutture non organiche, frutto di aggiunte successive non raccordate fra di loro (ferrovia, strada statale e autostrada, che congiungono Bologna con Bari, il Nord Italia e l'Europa con il Sud), quasi avvolgendolo, si sono sviluppati i vecchi centri urbani e se ne sono creati di nuovi; sono cresciute città; sono state costruite e si sono perse innumerevoli occasioni di lavoro, in una dinamica altalenante delle economie locali; si è generato un continuum territoriale del tutto antropizzato - la conurbazione adriatica, la città lineare della costa, il sistema metropolitano lineare della costa, la città diffusa e aperta, la città molecolare, la città liquida, la città - territorio e tanto altro ancora - che si svolge dal sud della Puglia fino alla Romagna, un territorio racchiuso fra Flaminia e Appia, le due consolari romane che gli fanno da confini estremi; una città ininterrotta divenuta essa stessa confine verso i monti e verso il mare, che trova nella linea di costa l'altro vero elemento di continuità, cresciuta svuotando di genti le aree

interne collinari e montane - attratte da uno sviluppo industriale incerto e claudicante e vissute grazie a un turismo affollato, che ormai soffre il peso delle villette a mare - attraversata da una statale che è diventata il "corso urbano di un unico fronte mare", una "via dello struscio e del mercato" lunga centinaia di chilometri.

Il grande intervento ottocentesco della strada ferrata, che ogni anno di più si è intrecciato con la S.S. 16 Adriatica, ha finito per essere la causa principale, insieme alla linea di costa che ha determinato, in uno spazio stretto, questo sistema urbano imperfetto e problematico; è stata al contempo evento per occasioni di sviluppo, ma anche muro e confine oppositivo. E in entrambi i casi, lo è stato nelle sue relazioni interne - fra le parti "orizzontali" del sistema insediativo, dall'interno verso l'esterno, nel passaggio dalla montagna e dalle colline al mare - come nei rapporti con i flussi internazionali. Per oltre quarant'anni, fino alla I guerra mondiale, ha favorito lo sviluppo, strumento di intensi rapporti internazionali; dopo, nella fase della Ricostruzione, ha accompagnato la crescita di gran parte dell'industria manifatturiera nazionale e del sistema dei distretti industriali che si affacciavano sulla costa, ha agevolato la riconnessione della rete delle Università e quella dei sistemi ambientali e ha facilitato la crescita del turismo e di più veloci e produttivi rapporti con le aree interne.

#### **4. Le soluzioni tra politiche e strumenti**

Per molto tempo, partendo da queste basi, si è lavorato (il Ministero dei lavori pubblici ne era un convinto promotore) su un Corridoio adriatico parte integrante della rete TEN, che scendesse dalla Scandinavia e arrivasse di nuovo fino a Brindisi.

Non ci si è riusciti. E negli accordi europei si è privilegiato l'intervento sul versante tirrenico con il Corridoio Berlino-Palermo, che con la deviazione a nord fino ad Ancona e la diramazione da Napoli a Bari, salta completamente la dorsale adriatica.

Il Corridoio Adriatico, se mai lo si farà, sarà con l'altro (o sull'altro) versante della sponda<sup>17</sup>.

Uno scenario di possibile nuova marginalità, determinata dalla confermata esclusione dai grandi flussi internazionali, con la perdita di capacità attrattiva e con la necessità di dare comunque risposte a un poderoso sistema territoriale, per di più aggravato da una recessione economica e da una disaffezione sociale che hanno lasciato, in quei luoghi e in quelle località, quantità enormi di manufatti non più utilizzati, degradati, dismessi o in via di dismissioni, che condizionano pesantemente qualunque ipotesi di pianificazione urbanistico-territoriale e di programmazione economica.

Da qualche anno, ormai, la ferrovia (e non solo essa!) è un impedimento che rende difficoltoso l'arrivo al mare, un muro, neanche troppo poroso, che ha gran parte del suo percorso a ridosso della spiaggia, e la separa dal resto del territorio includendo tessuti urbani di notevole complessità e consistenza. Una infrastruttura da rimuovere, da spostare più addentro, verso le colline, con un'operazione che libera spazi utili, da destinare a interventi di miglioramento ambientale culturale turistico e trasportistico della costa, in grado, nel contempo, di generare un mercato edilizio che risponde alle regole della rendita e del plusvalore e che si oppone a quella pur necessaria "estrazione di valore" a favore di interessi più generali (era l'ipotesi su cui poggiavano le opere del "Quadrilatero", l'intervento sulle strade statali nn.76 e 77 fra Marche e Umbria.)

E' un sistema, la ferrovia, caratterizzato da una contraddizione tra le parti che la compongono, che porta in sé i caratteri opposti del rifiuto e dell'accettazione, non solo quando mutano le condizioni di contesto: la valutazione positiva, che la sorregge al momento della realizzazione e per molti anni a venire, grazie all'essere strumento di crescita; successivamente, il suo divenire muro dall'essere stata occasione di sviluppo economico e sociale, la trasforma in un pesante e ingombrante problema urbanistico.

La strada ferrata (tutte le strade ferrate, non solo quella che costeggia l'Adriatico) segna un confine che limita la nostra capacità di movimento, una linea che delimita la nostra appartenenza, per alcuni un muro appunto, che sembra dare protezione o esclusione (a seconda se sei al di qua o al di là),

come le mura di una città (dice qualcuno)<sup>18</sup>. Il treno no! il treno è un mezzo che ti aiuta a superarlo il confine, che definisce “la nostra erranza”, un veicolo di libertà, e per ciò stesso, di progresso.

I binari sono rigidi, monouso, accidentati (fatti di traversine ciottoli pezzi di ferro bulloni; come i muri, fatti di calce mattoni pietre sassi), protetti da barriere insuperabili interrotte da rari varchi, nessuna porta da cui accedere né finestre da cui affacciarsi, non ci sono vetrine da guardare, né persone da incontrare, servono per spostarsi, e basta! Le strade no, sono aperte a tanti usi, ci sono tanti mezzi, innumerevoli porte per entrare e uscire e finestre per guardare, ci sono vetrine e negozi, ci si cammina e ci si ferma a parlare, servono per incontrarsi, c'è tanta gente.

Se della strada ferrata se ne vorrebbe fare a meno, al treno non si vuole rinunciare; ma per avere il treno bisogna avere anche la strada ferrata, e, allora!? Basta spostarla da un'altra parte.

Liberarsi della ferrovia in Adriatico è un po' come liberarsi di un muro, superarlo, metterlo dietro le spalle, non avere barriere, tornare a contaminarsi e aprirsi di nuovo al mare, agli scambi antichi con l'altro versante, e poi si vedrà.

Da molti anni se ne discute, si sono approntati studi di prefattibilità e di fattibilità, poi, le difficoltà tecniche, ambientali e gli elevatissimi costi di realizzazione non hanno mai permesso di andare oltre. La rifunzionalizzazione della ferrovia, infatti, dovrebbe interessare anche le principali città attraversate, Bari, Ancona, Pesaro, Brindisi, Fano, Senigallia, e tante altre con interventi pesanti sui loro tessuti urbani ( Ancona pensa alla realizzazione di un lungomare; per Bari si prevede l'interramento della stazione; Pesaro valuta l'arretramento della stazione di oltre due chilometri e la realizzazione “di una circonvallazione verde al servizio della mobilità alternativa, riservata a mezzi pubblici e privati esclusivamente green”, assicura il sindaco; dal canto suo, la regione Abruzzo ha finanziato la prima fase di attuazione delle “Aree di risulta” della stazione di Pescara).

E questo, mentre Rfi (Rete ferroviaria italiana) prevede il miglioramento in sede dell'attuale linea, con opere e interventi. Ad esempio, fra Ancona e Falconara marittima (il progetto si sviluppa anche su tratte abruzzesi), sovrapponendo muro su muro, ha progettato la realizzazione, per motivi di sicurezza, di barriere fonoassorbenti dell'altezza di 8 mt, facendo insorgere autorità locali, ordini professionali, rappresentanti delle attività economiche e cittadini. Si è costituito un comitato a difesa del mare, “No al muro, Sì al mare di Falconara”, che ha organizzato, proprio sulla spiaggia, la manifestazione “Tutti contro il muro”, opponendosi a un intervento che “oltre ad avere riflessi negativi sull'ambiente e sul valore degli immobili che si affacciano sui binari, creerebbe un **danno paesaggistico** perché separerebbe anche visivamente le città della costa dal mare”.

Le soluzioni emerse, in assenza di decisioni nazionali e/o regionali condivise, hanno puntato sull'ipotesi dell'eliminazione della ferrovia dall'attuale sedime, da restituire ai comuni e agli operatori privati per occasioni d'investimento, e di un suo arretramento verso le colline, accostandola all'autostrada (riproponendo così un muro ancora più possente verso l'interno), consentendo l'apertura dell'intero sistema urbano adriatico al suo mare, immaginando una sorta di piano della mobilità morbida, che possa accompagnare un viaggio dal ritmo lento, come base di ipotesi progettuali che, insieme alla riorganizzazione del fronte mare, interessino anche il sistema della valli. L'attuale sedime ferroviario dovrebbe si sta trasformando nella più lunga e attrezzata pista ciclabile dell'Europa (la Ciclovía Adriatica)<sup>19</sup>, che potrebbe diventare elemento di riproposizione della continuità perduta e fattore trainante della rifunzionalizzazione di tutto il sistema produttivo. Perché non pensare allora che il trasporto ferroviario, spostato lato monte, potrebbe essere adeguato a funzioni da metropolitana di superficie, in grado di collegare velocemente gli innumerevoli centri urbani e di consentire l'uso, in tempi assai ridotti, degli innumerevoli siti turistici sparsi lungo la costa. Oltre vent'anni fa, nell'ambito dei *Prusst (Programmi di riqualificazione urbana e sviluppo sostenibile del territorio*, promossi dal Ministero dei lavori pubblici), molte amministrazioni regionali e comunali proposero come ambito territoriale d'intervento estese aree del litorale adriatico<sup>20</sup>.

La regione Abruzzo, in particolare, promosse un programma, “*La Città lineare della costa*”, il cui ambito territoriale d'intervento (nel quale risiedevano oltre 400 mila abitanti, pari a oltre il 30% della popolazione regionale, un sistema fortemente urbanizzato con evidenti elementi di sbilanciamento rispetto al resto della Regione) si riferiva ad una fascia costiera di circa 50 km, e risaliva per 30 km

lungo il corso del Pescara, legando in un'unica programmazione fascia costiera e sistema vallivo. Obiettivi principali del Programma erano il miglioramento delle infrastrutture di accesso e di scambio di lunga distanza; la riorganizzazione del sistema della direzionalità e della produzione, direttamente legato al sistema infrastrutturale; la tutela e la valorizzazione del sistema ambientale.

Sul versante tirrenico, la regione Liguria presenta una situazione per molti aspetti simile a quella delle regioni adriatiche. Posizione morfologica e posizione geografica hanno prodotto un sistema urbano e infrastrutturale collocato su una stretta striscia di territorio ad alta densità territoriale, pressoché continua sull'intero arco costiero. Anche lì, il sistema costiero si interfaccia con strutture vallive a pettine in corrispondenza dei grandi nuclei urbani (La Spezia, Genova, Savona, Imperia). Anche lì, con un Prusst (*"Fascia costiera"*) è stato approvato un intervento, interamente realizzato su oltre 75 km di costa, che prevede un'operazione di riqualificazione dell'asse ferrovia-mare, con l'eliminazione della barriera fisica della ferrovia quale vincolo paesistico ambientale, trasformando il percorso da elemento fisico di divisione in elemento unificante e caratterizzante del territorio<sup>21</sup>.

Tornando al versante adriatico, la riorganizzazione dell'intero sistema infrastrutturale costiero (ferrovia, strada, autostrada e altri sistemi della mobilità ad essi connessi) non può, però, prescindere da un intervento anche sugli assi ortogonali (come, peraltro, era stato correttamente previsto nel Prusst della regione Abruzzo, con il risalire lungo la valle del Pescara) che dovrebbero poggiare a monte su una direttrice interregionale, parallela a quella di costa (la S.S. 16) che possa contribuire a riavviare – mettendo in discussione quanto già fatto negli anni precedenti con la realizzazione di alcuni assi stradali longitudinali, che hanno avuto quasi esclusivamente la funzione di collegamento fra punti - un effettivo percorso di rivitalizzazione delle aree interne, in un processo di complessivo riequilibrio territoriale basato su indirizzi strategici di assetto territoriale<sup>22</sup>, esplicitamente formulati e assunti da tutti i soggetti istituzionali e dagli operatori privati coinvolti<sup>23</sup>.

Se l'intervento fosse caparbiamente mantenuto in una fascia di poche centinaia di metri (o, anche, di pochi chilometri) lungo la costa, nella quale concentrare fattori di sviluppo, occasioni d'incontro e popolazione, con l'eccezione di alcune aree prossime a quelle d'intervento, che godrebbero di qualche effetto di irradiazione, i territori interni delle regioni adriatiche e i loro centri abitati subirebbero un ulteriore, e probabilmente definitivo, depauperamento di persone e cose restando vuote e abbandonate, con conseguenze di progressivo degrado ambientale, geo-morfologico e culturale disastrose e la perdita definitiva di vastissime aree del Paese.

Il "muro" si elimina solo con una pianificazione territoriale dei contesti interessati, che si costituisce come visione guida e condivisione di assetti e di politiche. Appare di tutta evidenza la necessità di una progettazione complessa, pluriregionale, multidimensionale (sociale, economica, fisica, ...) che ri-trasformi la dorsale Adriatica in un vettore di comunicazione, con una verifica di sostenibilità (non solo ambientale) e un forte armamentario di valutazione, proiezione e scenario (ovviamente, con la conseguente assunzione di responsabilità per l'attuazione di un lungo e faticoso programma di rigenerazione territoriale)

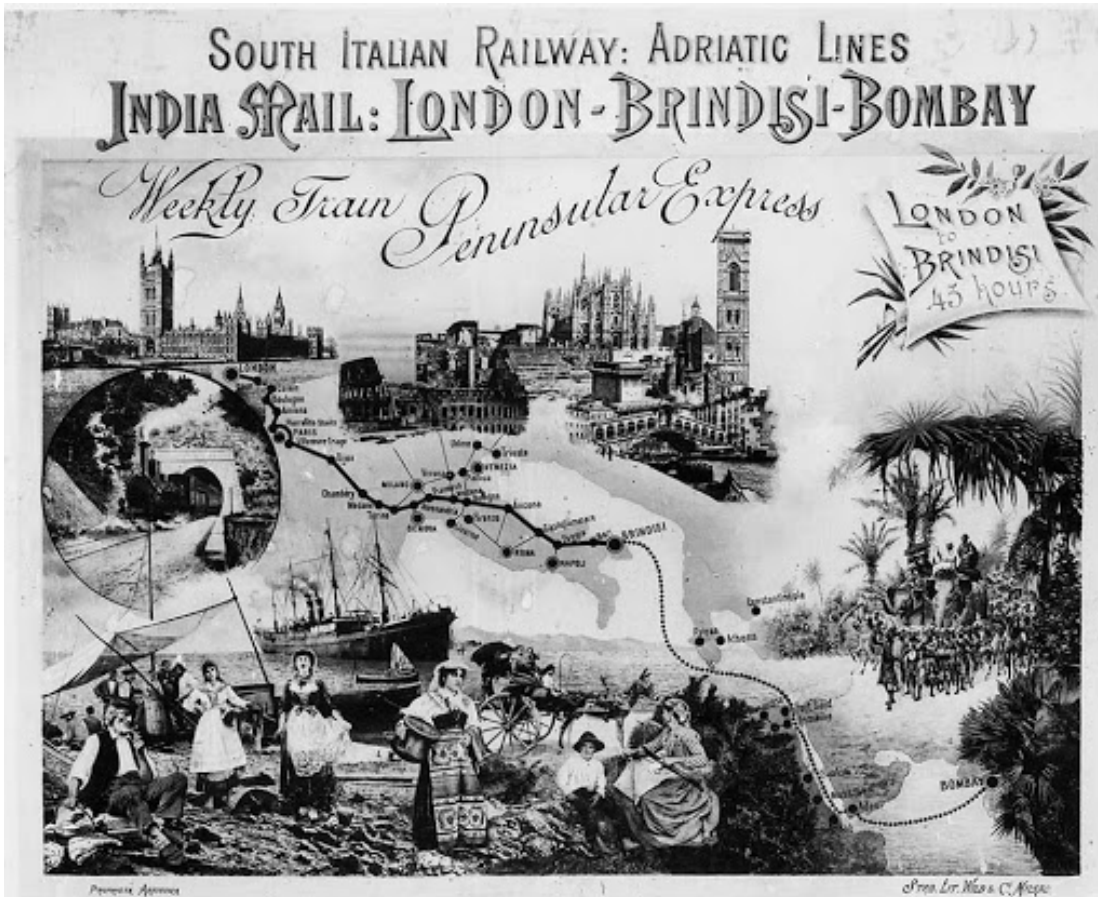
Una operazione del genere potrebbe avvenire con due modalità: la costruzione di una dimensione territoriale pluriregionale (sul modello delle euroregioni, come stanno tentando le regioni della Pianura Padana) oppure, a seguito di un indirizzo nazionale di pianificazione, con una forte concertazione dei soggetti responsabili delle infrastrutture (nazionali, regionali e financo locali) con quelli di programmazione territoriale ed economica nazionale, regionale e locale.

# CHOCOLAT D'AIGUEBELLE



LES GRANDES VOIES FERRÉES  
LONDRES à CALAIS et à BRINDISI via M<sup>T</sup>.CENIS





La città adriatica di notte. Vista satellitare Google earth

## Note

<sup>1</sup>P.P. Pasolini, *La lunga strada di sabbia*, Successo, 1959.

Fra il giugno e l'agosto 1959, al volante di una Fiat 1100, Pasolini, incaricato dalla rivista *Successo*, percorre la "lunga strada di sabbia" dell'Italia del post-dopoguerra, da Ventimiglia fino a Portopalo, per poi risalire la costa adriatica fino a Trieste. Mentre risaliva la costa adriatica, a un certo punto scrive: "Che cos'è che segna il passaggio dal Sud al Nord? Sì, c'è una lunga sfumatura intermedia, gli alti Abruzzi e le Marche: eppure certi mutamenti sono repentini..."

<sup>2</sup>Gio Evan, novembre 2019

<sup>3</sup>M. Recalcati, *La tentazione del muro*, Feltrinelli, maggio 2020.

<sup>4</sup>Il percorso e gli orari sono quelli in vigore dal 1882.

<sup>5</sup>Il primo grande corridoio multimediale trans-continentale organizzato.

<sup>6</sup>"Il 27 settembre 1825 venne inaugurata in Inghilterra la prima tratta ferroviaria della storia. Lunga 26 miglia, collegava le località di Darlington e Stokton-on-Tees e trasportava verso il mare il carbon fossile estratto in quell'area mineraria. A trainare i convogli era la locomotiva a vapore, appena realizzata da George e Robert Stephenson. Cinque anni dopo fu aperta anche una linea passeggeri e nel 1850 la Gran Bretagna aveva già 6.000 miglia di binari." Tommaso Detti, *La ferrovia e la rivoluzione industriale*.

<sup>7</sup>Nel corso di un viaggio in Inghilterra nel 1835, entusiasta delle ferrovie, Cavour scriveva in un suo diario: "In Inghilterra non esistono più distanze. Le comunicazioni anche tra città lontane, come Londra e Liverpool, sono diventate più facili che tra quartieri diversi della stessa città. La posta parte da Londra due volte al giorno per quasi tutte le direzioni". R. Romeo, *Cavour e il suo tempo*, Vol.1°, Laterza, Bari, 2012.

Nel 1846, Cavour pubblicò a Parigi, sulla *Revue Nouvelle*, lo scritto *Des Chemins de fer en Italie*, nel quale, anticipando quello che sarà "lo sviluppo dell'idea italiana", scriveva: "Più di ogni altra riforma amministrativa e forse anche di larghe concessioni politiche, l'esecuzione delle strade ferrate contribuirà a consolidare questo stato di mutua confidenza fra i governi e i popoli, base delle nostre future speranze".

<sup>8</sup>"Ciò che ho visto (le strade ferrate) mi ha fatto desiderare più che mai di vederle impiantate sul continente. In Inghilterra le distanze non esistono più. La posta parte da Londra due volte al giorno in quasi tutte le direzioni. Adesso ci vogliono parecchie vetture per trasportare la posta, qualche anno fa ne bastava una" Da una lettera a Naville (banchiere ginevrino che aveva concorso al finanziamento della costruzione della ferrovia Torino – Alessandria), in I. De Feo, *Cavour: L'uomo e l'opera*, Mondadori, Milano, 1969.

<sup>9</sup>Treccani, *Trasporti e comunicazioni*, Stefano Maggi, L'unificazione, 2011.

<sup>10</sup>La necessità della costruzione della rete ferroviaria nazionale impresse, già solo pochi anni dopo l'unificazione, una forte accelerazione degli investimenti nel settore siderurgico, con la nascita e lo sviluppo delle grandi acciaierie italiane e delle imprese produttrici del materiale rotabile, locomotive e vagoni.

<sup>11</sup>La Società, costituita a Torino il 18 settembre 1862 (con l'adesione di 92 banchieri e un capitale tutto italiano pari a 100 milioni di lire, una cifra enorme per quel tempo), aveva sede direzionale a Firenze, era quotata in borsa ed era presieduta dal conte P. Bastogi (già Ministro delle finanze del Regno) e con vice presidenti il conte B. Ricasoli (Presidente del Consiglio dopo la morte di Cavour, più volte Ministro e ancora Presidente del Consiglio) e il barone G. Barracco (prima Deputato e poi Senatore del Regno).

<sup>12</sup>La compagnia inglese Peninsular & Oriental dirottò i traffici su Brindisi anche grazie al pagamento da parte del governo italiano di una sovvenzione di 500 mila lire annue.

<sup>13</sup>Su questa linea ferroviaria passava Phileas Fogg, il protagonista di *Il giro del mondo in 80 giorni* (Jules Verne, 1873), che si avvaleva dei tunnel del Frejus e del canale di Suez per abbattere i tempi di percorrenza e vincere la scommessa.

<sup>14</sup>Prima del traforo, il collegamento fra Modane e Susa (stazioni di arrivo e di ripartenza dei treni fra i due versanti delle Alpi) era garantito da diligenze "corriere" (da slitte, nella stagione invernale) che percorrevano la strada napoleonica del Moncenisio. L'aumento del traffico consigliò di incrementare l'offerta trasportistica con la costruzione di una ferrovia a scartamento ridotto che operò dal 1868 fino all'apertura del Traforo.

<sup>15</sup>Nel corso della guerra, il traffico con l'oriente non si interruppe e riprese il vecchio itinerario passando da Olanda, Germania, Austria e, attraverso il passo del Brennero, arrivava a Verona, Bologna fino a Brindisi.

<sup>16</sup>*Fra non molto il porto di Brindisi, rinato a vita nuova, vedrà giungere nel suo seno la Valigia delle Indie, sicuro indizio che il commercio del mondo sarà tratto una seconda volta nei nostri mari. Or pochi giorni (24 maggio) mercé la grande operosità spiegata dalla Società delle Meridionali, malgrado gli ostacoli di ogni specie che ebbe a superare spingevasi la locomotiva fino al porto di Brindisi.* Leopoldo Galeotti, *La prima Legislatura del regno d'Italia*, Le Monnier, Firenze, 1865

<sup>17</sup>In recenti convegni, si è parlato di un Corridoio trans-Adriatico,... una relazione "aperta" con l'opposta sponda balcanica...Un grande Canale Inter-territoriale,...in effetti potenzialmente più efficace degli altri, perché si avvale di un immenso canale fluido, il mare Adriatico, che sfrutta in modo molto più economico i movimenti soprattutto delle merci, avvalendosi della principale prerogativa dell'Italia, immenso e potenziale "molo logistico e portuale", collocato al centro del Mediterraneo, dove si incrociano flussi intercontinentali, oltre che "sponda funzionale" agli scambi con l'Est europeo ed oltre.

<sup>18</sup>A me, la ferrovia non sembra come le mura di una città. Le mura sono elemento fondativo della città (c'è chi, per averne superato il solco, ci ha rimesso la vita; da lì è nato il più grande impero che i muri li ha abbattuti, costruendo le più grandi vie di comunicazione), insieme alle strade principali o alle vie d'acqua, al fiume o al mare. Segnano anch'esse un confine netto, sono strumento di difesa, ma anche delimitazione politica e amministrativa e, a differenza di un muro che separa soltanto, con la loro forma esse determinano uno spazio che si può percorrere in un data quantità di tempo e al cui interno hanno vita tutti i possibili rapporti sociali ed economici.

<sup>19</sup>Recentemente, è stato inaugurato il tratto della costa dei Trabocchi.

<sup>20</sup>Le informazioni sui Prusst sono tratte da *"Prusst Programmi di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio"*, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, per le politiche del personale e gli affari generali, Direzione generale delle trasformazioni territoriali, Roma, luglio 2004.

<sup>21</sup>*Con la dismissione della ferrovia (che, nella seconda metà dell'800 aveva reso fruibile la Liguria inserendola nei circuiti turistici europei, rendendola accessibile in poche ore da Parigi), si restituisce il mare alle città attraversate dalla linea ferrata e si sono create le condizioni per proporre un nuovo modello turistico per la Riviera. Grazie alla creazione della nuova pista ciclopedonale, si può accedere a spiagge e a settori della costa rimasti di fatto inaccessibili per quasi 150 anni, una nuova porzione di Liguria rimasta sostanzialmente immune dalle grandi trasformazioni che hanno accompagnato lo sviluppo turistico della costa. Contemporaneamente i borghi costieri che erano attraversati e divisi internamente dalla linea ferroviaria hanno recuperato la loro integrità e la loro atmosfera".* Regione Liguria, *Parco costiero del Ponente*.

<sup>22</sup>Per maggiori approfondimenti, si rinvia a *"Indirizzi strategici di assetto territoriale per l'inquadramento dei programmi di intervento nel mezzogiorno"*, M. Vittorini, *Urbanistica* 57, Marzo 1971, e, alle più recenti proposte del progetto *"Sistema"* e di quello dei *"Territorio Snodo"*, riuniti nella pubblicazione *Reti e Territori al Futuro*, Ministero delle infrastrutture, Roma, febbraio 2007

<sup>23</sup>Un esempio che sembra non lontano dall'ipotesi proposta, i cui risultati dovrebbero essere sottoposti ad attenta analisi, potrebbe essere quello del già richiamato "Quadrilatero".