

PAESAGGI

CITTÀ

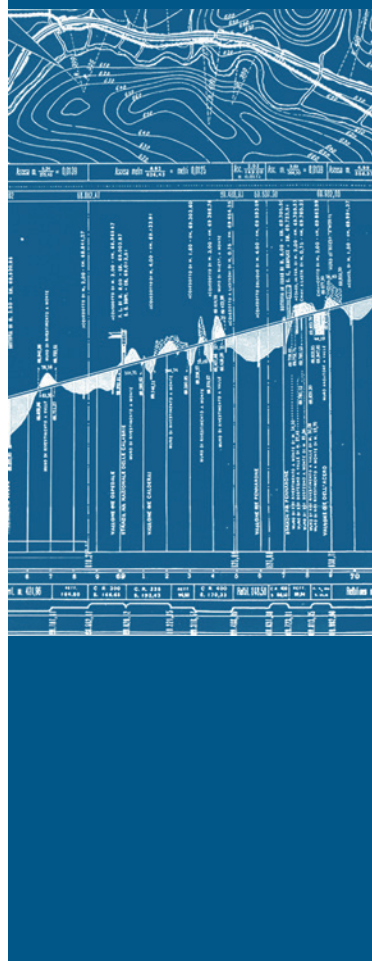
NATURA

INFRASTRUTTURE

Anna Giovannelli

# Percorsi lenti

Ferrovie abbandonate e progetto



SAGGI

FRANCOANGELI

## Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.



# PAESAGGI

Città Natura Infrastrutture

Collana diretta da Achille M. Ippolito

*Comitato scientifico:* Jordi Bellmunt Chiva, Rita Biasi, Alessandra Capuano, Gianni Celestini, Donatella Cialdea, Fabio Di Carlo, Marco Marchetti, Davide Marino, Giuseppe Scarascia Mugnozza, Franco Zagari

Nucleo della collana *Paesaggi. Città Natura Infrastrutture* è il tema del paesaggio così come è definito dalla Convenzione Europea, che per la prima volta ne ha esteso il concetto a tutto il territorio, a tutto ciò che nasce dalla mano dell'uomo e viene da questi percepito e gestito.

Il paesaggio, in sintesi, è tutto ciò che, modificato dall'uomo nell'ambiente, è da esso percepibile. È un bene comune, un fenomeno reale, concreto, tangibile, che esiste in quanto l'uomo lo crea e lo percepisce in base alle due componenti percettive spaziale e sociale.

Obiettivo scientifico primario della collana è riflettere sui *nuovi paesaggi* contemporanei riaffermando l'interesse per l'esperienza sensoriale, ponendo particolare attenzione agli spazi aperti, alle aree marginali o dismesse, agli spazi interstiziali, all'interfaccia urbano-rurale, alle trasformazioni agricole, alla riqualificazione urbana, periurbana e territoriale.

*Città Natura Infrastrutture*, con le reti costruite, ambientali e infrastrutturali, rappresentano la chiave di lettura, l'elemento di connessione dei diversi ambiti territoriali: naturale, agricolo, urbano. Ne scaturisce uno sguardo attento verso lo studio della cura e della difesa del territorio storico e naturale, che servono a contrastare quei fenomeni di degrado o addirittura di dissesto che sempre più frequentemente emergono incontrastati.

La collana, aperta a confronti tra le varie discipline, cerca di ampliare le possibili relazioni tra esse (architettura, urbanistica e pianificazione; sociologia, filosofia ed ecologia del paesaggio; agronomia, arboricoltura e selvicoltura; economia ambientale; geografia; arte, archeologia e storia; multimedialità) con lo scopo di mettere a sistema un sapere articolato e complesso per l'analisi, il monitoraggio, la valutazione, la progettazione, la gestione e la pianificazione del paesaggio. In quest'ottica dà voce agli studiosi che operano analiticamente e propositivamente nel territorio per valorizzare il paesaggio e ne divulga ricerche, opinioni e piani.

Si articola in due sezioni: la prima, contenente saggi e monografie, ha un target più ampio e non necessariamente tecnico; la seconda, contenente risultati di ricerche, atti di convegni e approfondimenti scientifici, si rivolge prevalentemente a studiosi ed esperti del settore.

Tutti i lavori pubblicati nella collana sono sottoposti a revisione con garanzia di terzietà (blind peer-review), secondo i criteri di valutazione scientifica attualmente normati.

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e.mail le segnalazioni delle novità.

Anna Giovannelli

# Percorsi lenti

Ferrovie abbandonate e progetto

**PAESAGGI**

**FRANCO ANGELI**

CITTÀ

NATURA

INFRASTRUTTURE

SAGGI

Il volume è stato pubblicato con il contributo del Dipartimento di Architettura e Progetto (DiAP) di Sapienza Università di Roma.

*Progetto grafico:* Francesco Masiello

*In copertina:* Stralcio elaborato di progetto linea Sicignano-Castrocucco (1885-1905)

Isbn e-book: 9788835177845

Copyright © 2025 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore.

Sono riservati i diritti per Text and Data Mining (TDM), AI training e tutte le tecnologie simili.

L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it).

*Sbucato dalla galleria delle Pievi, l'elettrico scivola già con pantografo dentro il fornice buio della successiva, portandovi la sua corsa inderogabile, illividita da scintille violette. Un vagone dopo l'altro, il convoglio si snoda davanti al Dente del Lupo: riapparito appena dentro il giorno, lo perde: lascia il mare entra nel monte. La zanna riemerge sola e nera dall'indaco, coronata di furore e di spuma, a dar travaglio a pilota. Il binario d'argento, con pause delle sue traverse di rovere intorto, le opere e i manufatti in pietra, e l'andare dei fili del telegrafo lungo l'andare della linea e tutti i segni del rotolante e raggiunto tempo sistemano in velocità piana il contorto scheggiato della costa. Isolatori bianchi, alle sandaline de' sostegni, fanno un'allineata di perle: come a voler agghindare la riviera. Il casello pitturato di rosa, col numero grande, del suo chilometro, attende i traini previsti. Ma nessuna vela è nel mare.*

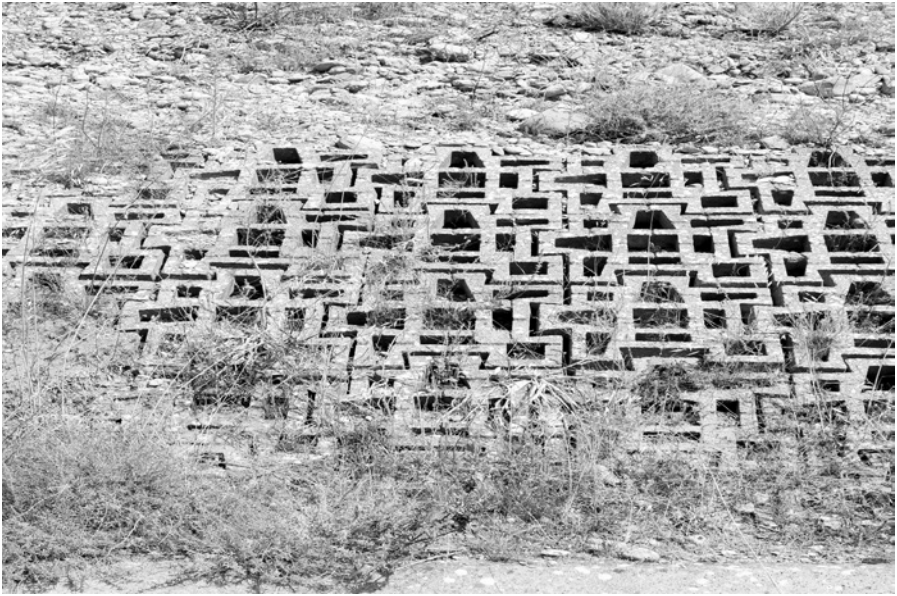
Carlo Emilio Gadda





# *Indice*

Introduzione	pag. 9
<b>I Strade ferrate d'Italia</b>	
La costruzione dell'infrastruttura	» 19
Patrimonio e abbandono	» 37
<b>II Attraversamenti</b>	
Una lettura in movimento	» 61
Percorsi lenti	» 75
<b>III Progetto</b>	
Figure del paesaggio ferroviario	» 95
Scenari progettuali	» 103
<b>IV Letture a margine</b>	
Un viaggio tra progetti e visioni future	» 129
Piccolo atlante di viaggio <i>Antonio Azzolini, Cecilia Visconti</i>	» 133
Percorsi lenti. Politiche e strategie <i>Saverio Massaro</i>	» 179
Bibliografia	» 191
Credits	» 195



## Introduzione

Le ferrovie e il territorio hanno intrecciato le loro storie nella modernizzazione dell'Italia e più in generale nel mutamento delle forme del paesaggio avvenuto con la meccanizzazione dei sistemi di trasporto, che ha investito gli aspetti della mobilità delle persone e delle merci.

Dopo quasi due secoli dalla realizzazione della prima tratta di ferrovia tra Napoli e Portici, la fitta armatura territoriale di strade ferrate che attraversa i paesaggi dell'Italia contemporanea giace silenziosa nell'abbandono, nella condizione che sin dagli inizi ha accompagnato e contraddistinto la sua costruzione, con fenomeni di dismissioni e incompiute. Accanto a questo grande patrimonio di infrastrutture lasciate come scarti sul territorio, contesti e aree residuali al loro intorno compongono un mosaico di spazialità che sprigiona un potenziale latente in grado di instaurare un nuovo dialogo con i molteplici scenari del paesaggio italiano. Il destino delle ferrovie abbandonate e del paesaggio storico e urbano attraversato è il tema di questo volume, risultato di una ricerca che vuole avviare una riflessione sul tema del progetto di *percorsi lenti*, ovvero una strategia che studia le dinamiche innescate dal riuso adattivo delle strutture dismesse, per indagare una geografia del movimento lungo ambiti spaziali che si configurano come un sistema aperto, mutuato dal doppio registro della *linearità* della infrastruttura ferroviaria e la *trasversalità* delle connessioni con il territorio.

Non si comprendono le ragioni dell'abbandono delle ferrovie – che oggi definiamo secondarie – se non si ripercorre la cronologia di eventi che hanno realizzato la prima grande infrastruttura dell'Italia dopo la sua unificazione. È un passaggio necessario per cercare di comporre il quadro di unione di un sistema frammentato dovuto non solo alle profonde differenze politiche ed economiche dei regni sovrani prima del 1861, ma soprattutto alla composita morfologia territoriale che ha indirizzato il disegno delle ferrovie; un sistema capillare di reti che ha collegato città, borghi e contrade, tra mari e montagne, descrivendo le forme fisiche dei luoghi e punteggiando il territorio con presidi archi-

tettonici che hanno contribuito a produrre l'immagine coordinata di un grande patrimonio di piccole stazioni e caselli ferroviari. Questa differenza morfologica rappresenta, tuttavia, il plusvalore qualitativo delle ferrovie italiane, che pur nella riconoscibilità di strutture ed architetture dai caratteri ricorrenti in tutte le regioni d'Italia, esse si situano nei luoghi con le forme di tracciati e opere d'arte seguendo proprio quelle differenze che esprimono la peculiarità dei paesaggi attraversati.

Dunque, da un lato il progetto delle ferrovie minori ha prodotto un catalogo di strutture – ponti, viadotti e gallerie – e architetture civili, quali risultato di un'immagine unitaria di elementi tipologici; dall'altro il patrimonio infrastrutturale riconoscibile ha declinato le sue figure nelle diverse morfologie territoriali e urbane, disegnando la cartografia del paesaggio delle ferrovie. Sono i luoghi in cui l'infrastruttura ha dialogato con le forme del paesaggio, poiché nelle sue diverse configurazioni ha attraversato territori, lambito città e piccoli centri, stabilendo rapporti di prossimità o distanza con gli abitati, per indirizzare i flussi lungo le nuove direttrici, i corridoi e le linee di valle, ma anche istituendo nuove gerarchie tra il passaggio della strada ferrata e i confini urbani.

L'abbandono di questo grande patrimonio, che raggiunge anche i centri abitati più remoti della penisola, ha suscitato da tempo l'interesse di molti, mediante iniziative volte a tracciare itinerari di valorizzazione di ambiti territoriali significativi verso vaste aree interne dell'Italia. Sono i luoghi dell'entroterra, investiti dall'inarrestabile processo dello spopolamento, la cui ricognizione disegna un'altra cartografia che è quella di una geografia della fragilità territoriale, di cui le ferrovie ne rappresentano l'ossatura. Il tema apre ampi scenari di riflessione sul valore dell'importante potenzialità trasformativa del patrimonio delle ferrovie abbandonate la cui mappatura di tracciati e manufatti restituisce i caratteri di estese sezioni del nostro Paese. In questo senso le ferrovie dismesse rappresentano una sfida significativa per il progetto, non solo per la riconversione dell'infrastruttura in sistemi di mobilità alternativa, ma per accendere un faro sulla pluralità qualitativa proprio di quelle aree interne, dei loro paesaggi storici che convivono accanto agli scarti di tramontate vicende produttive, manifatturiere o agrarie.

Tra sfondi di natura e contesti di cultura, le tante spazialità che restano lungo le linee ferroviarie abbandonate rappresentano il campo di riflessione progettuale, per riallacciare un dialogo con quella struttura territoriale dell'Italia che prova a resistere alla perdita di abitanti e di attività. Che si lascia alle spalle un passato di storie e di persone che

abitavano i luoghi e li attraversavano con la linea ferrata, tra piccoli scali e stazioni, tra insediamenti e territorio.

Dopo la perdita del loro esercizio, le linee ferroviarie sono diventate il luogo della riscoperta di luoghi dimenticati anche grazie al mutamento percettivo del viaggio in cui si è potuto sperimentare il ritorno ad una fruizione lenta del paesaggio, che ha posto l'attenzione su un rinnovato rapporto tra spazio e tempo di attraversamento. Con il treno era cambiata la percezione del paesaggio, perché si perdevano le impressioni dei viaggi in carrozza, propri della condizione premoderna; l'accelerazione del viaggio in treno aveva poi ribaltato la visione sul piano del finestrino, in quel mutamento dello sguardo in cui lo spazio da *paesaggistico* diviene *geografico*. Con la lentezza dell'attraversamento delle strade ferrate in disuso si consente invece un riavvicinamento fisico ai luoghi ad alta densità estetica, recuperando l'*intensità* dello sguardo nel movimento ritmato dagli intervalli situati in spazialità ritrovate lungo i tracciati. I percorsi lenti rappresentano dunque un dispositivo di conoscenza dei paesaggi delle ferrovie abbandonate, perché esplorano la dimensione dello *spazio intermedio* nella "serie ininterrotta di impressioni che mostrano con quale intensità viene vissuto lo spazio attraversato" (Schivelbusch 1988).

La ferrovia abbandonata, nelle sue diverse configurazioni, diviene allora una chiave di lettura delle forme del paesaggio contemporaneo da un lato, e uno strumento di misura delle sequenze spaziali che si dispongono in prossimità delle linee dall'altro. È l'ossatura fragile ma resistente di territori sensibili in cui è possibile situare gli spazi del progetto; è il sistema di punti di appoggio che compone le immagini d'insieme di frammenti territoriali e contesti delle strade ferrate, per orientare gli sviluppi del progetto di architettura, dalla scala del paesaggio a quella del manufatto. I *percorsi lenti* lungo le ferrovie abbandonate delimitano quindi il piano narrativo di lettura della struttura stratificata dei territori, per una scrittura progettuale di risignificazione dell'infrastruttura come agente di valorizzazione del paesaggio, anche grazie al riuso adattivo dei suoi manufatti, quali contenitori di nuove pratiche da attivare nei contesti.

In particolare, il contesto del paesaggio storico e agrario attraversato dalla ferroviaria dismessa e in parte disarmata tra Civitavecchia, Capranica e Orte è stato l'oggetto dell'indagine progettuale per accertare le premesse teoriche di una strategia di valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale che si incontra lungo le pieghe del suo tracciato. In questo quadro i *percorsi lenti* lungo la ferrovia aprono verso ambiti

spaziali in grado di ricomprendere i diversi livelli di lettura delle forme di quel paesaggio con interventi puntuali che lavorano alle diverse scale del progetto.

La sperimentazione progettuale lungo questa tratta di ferrovia abbandonata, oltre a rendere visibile il patrimonio ritrovato, rappresenta un'occasione per prefigurare scenari futuri di risignificazione di altre sezioni territoriali che presentano caratteri analoghi, leggibili attraverso la tecnica visuale di transetti-tronchi, che si dispongono trasversalmente rispetto all'andamento delle linee, ovvero una modalità di analisi degli elementi dell'ambiente naturale e culturale che compongono le sequenze dei paesaggi attraversati.

La Civitavecchia-Orte e il suo territorio sono inoltre l'oggetto di buona parte dell'apparato iconografico che accompagna le pagine del volume: le fotografie che ritraggono il paesaggio della ferrovia, con i resti delle sue strutture e le rovine delle sue stazioni, sono il racconto per immagini di questo straordinario patrimonio, una scrittura parallela a più mani che non ha il compito di descrivere i contenuti del testo, piuttosto queste fotografie compongono un altro testo che consegna al lettore lo spazio autonomo dell'interpretazione.

Due contributi, infine, sono le letture al margine di questo lavoro, frutto di un proficuo dialogo sul tema con giovani ricercatori, che ha prodotto, da un lato un piccolo atlante di esperienze progettuali curato da Antonio Azzolini e Cecilia Visconti, una specie di taccuino di viaggio in cui il racconto ha restituito la sintesi dei progetti nel ridisegno degli elementi significativi che li caratterizzano. Dall'altro un approfondimento specifico di Saverio Massaro sulle politiche e le strategie attuate in Europa e in Italia, con uno sguardo operativo sugli scenari futuri.



Ponte di Ronciglione, Civitavecchia-Orte, 2019









Stazione di Civitella Cesi, Civitavecchia-Orte, 2021

## *I. Strade ferrate d'Italia*



Ferrovia in Contrada Macchia, Gioia del Colle-Rocchetta S. Antonio, 2017

## *La costruzione dell'infrastruttura*

*Il carattere storico della ferrovia consiste nel fatto che essa è il primo – e, a parte i grandi transatlantici, certamente anche l'ultimo – mezzo di trasporto che forma masse.*

W. Benjamin, *I «passages» di Parigi*

Agli inizi del XIX secolo l'Italia non possedeva una rete ferroviaria adeguata alla sua struttura territoriale, né tanto meno un'estensione di linee comparabile alle altre nazioni d'Europa. Si dovrà attendere il 1839 quando tra Napoli e Portici viene inaugurato il primo tratto di ferrovia progettato dall'ingegnere francese Bayard de la Vingtrie, che verrà prolungato negli anni successivi fino a Salerno.

Siamo ancora lontani dall'unificazione dell'Italia e dagli sviluppi di un'economia capitalistica, in ritardo nei processi di trasformazione di un territorio prevalentemente rurale; eppure la costruzione di questa breve tratta di strada ferrata diede l'impulso ad altri Stati dell'Italia a seguire l'esempio partenopeo: dapprima nel Lombardo-Veneto con la costruzione della linea Milano-Monza, risalente all'anno 1840, poi in Toscana con la Firenze-Livorno, completata nel 1844 e successivamente in Piemonte, con la realizzazione della Torino-Moncalieri del 1848.

Sono gli anni in cui il lento progredire di iniziative circoscritte e ricomprese nei singoli stati dell'Italia preunitaria realizza limitati tratti di ferrovia che collegavano principalmente le capitali dei regni con le località di villeggiatura dei sovrani, situate per lo più lungo le coste.

Fu così che alla vigilia della sua unificazione l'Italia, non riuscendo a superare le originarie divisioni politiche e territoriali, non aveva ancora realizzato una rete ferroviaria in grado di coprire le direttrici di collegamento alla lunga distanza. Le ragioni di questo ritardo, dovute a diversi fattori di natura economica e amministrativa e alle differenze geografiche e territoriali, segnano sin da subito un significativo divario

tra Nord e Sud, anche per la mancata visione d'insieme di un progetto unitario nella costruzione della rete ferroviaria; piuttosto le linee realizzate fino al 1861 compongono l'immagine di una cartografia discontinua e frammentata di strade ferrate, che nell'insediarsi per tratti parziali, configurano scenari di sviluppo molto differenti tra loro. Al Nord la costruzione delle reti nella prima metà del XIX secolo fu favorita dal grande dinamismo economico di centri urbani diffusi e, principalmente, dalla prevalente orizzontalità del paesaggio della Pianura Padana, mentre al Centro e al Sud i pochi tratti di ferrovia furono realizzati al fine di superare distanze contenute che collegavano piccoli centri situati sui crinali o lungo le pendici di orografie accidentate.

Un altro ostacolo connesso alla frammentazione politica ed economica, che indebolì ulteriormente l'idea di un progetto unitario nella programmazione e realizzazione delle ferrovie, fu il sistema delle concessioni private nella costruzione di singole tratte ferroviarie; si tratta di un fenomeno che, soprattutto nel Mezzogiorno, subì presto una battuta di arresto dovuta principalmente alle vicende finanziarie delle singole società concessionarie<sup>1</sup>.

Tuttavia, nonostante le grandi difficoltà generate dai “vizi della storia e quelli della geografia”<sup>2</sup> la rete ferroviaria italiana, costruita tra la fine del XIX secolo e primi due decenni del XX secolo, fu la prima grande infrastruttura territoriale che contribuì fortemente alla modernizzazione del Paese e, sebbene incompiuta in alcune tratte o immediatamente abbandonata per lasciar spazio a nuove linee o varianti, laddove ha tracciato il suo sedime, la ferrovia ha originato sistemi produttivi diversificati che hanno donato nel tempo identità e ricchezza ai territori e alle culture locali. Accanto a questo fenomeno di meccanizzazione del trasporto si è configurato un nuovo sistema di comunicazione e di relazioni sociali tra gli individui, in cui l'innovazione tecnologica ha costruito non solo il volano di un'economia di risorse locali, ma ha anche valorizzato la cultura e lo scambio tra le comunità.

In sintesi, gli sviluppi della rete ferroviaria seguirono un'evoluzione differente nei territori della penisola: nel Settentrione la Pianura Padana si dota di un'ossatura ferroviaria in grado di collegare le città grazie al

<sup>1</sup> C. Bonini ricostruisce le vicende politiche ed economiche delle ferrovie italiane per comprendere le ragioni che attualmente vedono il Meridione in ritardo con le linee dell'Alta Velocità. Sono ragioni che “affondano nelle scelte a cavallo dell'Unità d'Italia. Tra concessioni e tangenti ecco la storia e il perché da 160 anni le ferrovie restano una grande incompiuta”, in *La Repubblica*, 8 agosto 2021, inserto *Longform* dal titolo *Binario morto*, pp. 19- 21.

<sup>2</sup> *Ibid.*



Cencelle, Civitavecchia-Orte, 2023



sistema ordinato di binari che si sviluppa a partire dal Piemonte nelle forme di una triangolazione territoriale, dapprima tra Torino, Novara e Alessandria, poi verso Genova, Milano e Piacenza; questa modalità di tracciamento lineare della geometria infrastrutturale, che misura le distanze tra i principali capoluoghi, si estende poi verso Est, dove si realizza la linea tra Milano e Venezia. Grazie al sistema delle direttrici di attraversamento territoriale si produce successivamente un'armatura minore che costruisce la rete capillare di linee ferroviarie in grado di raggiungere anche i piccoli nuclei urbani.

Di segno opposto fu lo sviluppo delle ferrovie al Sud, dove alla data dell'unificazione non vi erano linee, ad eccezione della modesta rete attorno alla città di Napoli. Al Centro, lo Stato Pontificio si trovava in ulteriore ritardo per le singolari opposizioni di Papa Gregorio XVI, che ostacolarono la realizzazione della rete ferroviaria, ma poi le vicende militari resero necessari gli sviluppi di tre direttrici che collegavano Roma con il porto di Civitavecchia, con la valle del Tevere e con la Ciociaria. I due mari dell'Italia peninsulare restarono privi di collegamento e questo limite infrastrutturale, che in qualche modo persiste fino ai nostri giorni, ebbe la sola eccezione del parziale attraversamento della ferrovia tra Firenze e la costa tirrenica.

## **Le ferrovie del nuovo Stato**

Questo quadro d'insieme descrive sommariamente il lento processo che ha realizzato l'ossatura territoriale dello sviluppo industriale e sociale dell'Italia agli inizi del XX secolo. Dal 1860 fino al 1905 – anno di costituzione delle Ferrovie dello Stato<sup>3</sup> – erano stati realizzati circa 11.000 chilometri di linee ferroviarie, che avranno un ulteriore sviluppo in occasione degli eventi bellici.

Sono gli anni in cui la grande rete ferroviaria, auspicata da Cavour per collegare l'intero territorio – dalle Alpi al golfo di Taranto, con Roma individuata come nodo di reti tra i due mari e crocevia di corridoi territoriali che innervano l'intero paesaggio italiano – risulta più o meno ultimata lungo le pieghe di un territorio tra i più diversificati d'Europa, superando con fatica gli ostacoli morfologici e i particolarismi politici che avevano visto il suo nascere e progredire con obiettivi tutti interni

<sup>3</sup> La denominazione precisa dell'azienda di Stato era *Amministrazione autonoma per l'esercizio di Stato delle ferrovie non concesse ad imprese private*.



Ponte in Contrada Macchia, Gioia del Colle-Rocchetta S. Antonio, 2017



1848

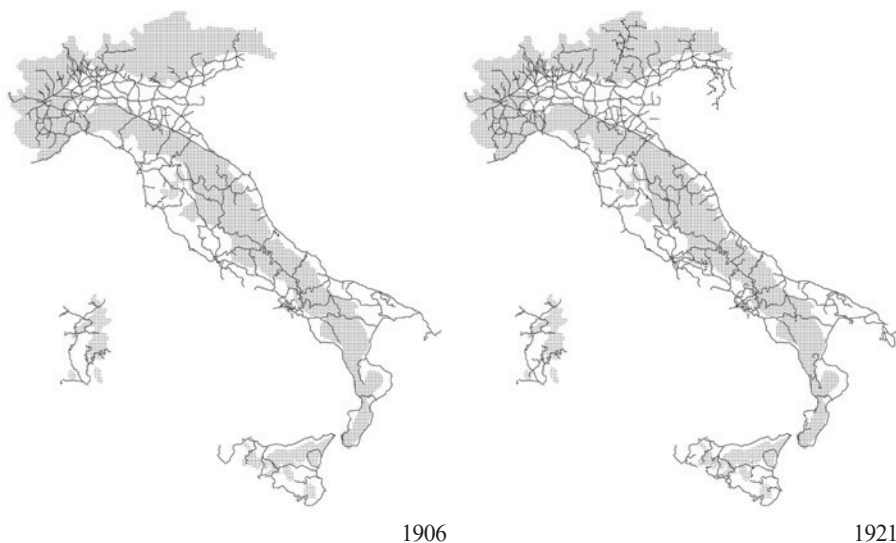


1866

ai confini degli stati sovrani<sup>4</sup>. Allo scadere del 1939, anno di entrata in guerra dell'Italia, era stato raggiunto l'importante traguardo di quello che fu il fondamentale fattore propulsivo della modernizzazione del Paese attivato dalla costruzione delle strade ferrate: la rete copriva distanze per oltre 16.000 chilometri e comprendeva alcuni tratti importanti come le direttissime Roma-Napoli e Firenze-Bologna, realizzate grazie al salto tecnologico messo in atto dalla elettrificazione delle linee, che aveva comportato anche il raddoppio dei binari. Erano stati realizzati oltre 70 ponti – in ferro, in muratura e in cemento armato – e circa 900 gallerie che ottimizzano l'attraversamento di territori accidentati e a morfologia variabile; inoltre, con l'elettrificazione estesa ad altre linee, fu supportata la dorsale di appoggio di circa 155.000 chilometri di linee telegrafiche che ampliarono il collegamento capillare dei territori dal punto di vista immateriale. Questo sistema complesso fu poi alimentato dalle centrali elettriche, che assieme ai circa 10.000 fabbricati d'esercizio, punteggiavano il territorio, analogamente alla presenza degli edifici per gli alloggi dei ferrovieri che, soprattutto nelle grandi città, delimitavano le aree degli scali ferroviari<sup>5</sup>.

<sup>4</sup> Per un approfondimento delle vicende finanziarie ed economiche dell'Italia alla vigilia dell'Unità si fa riferimento a Caracciolo A. (1975), *La storia economica*, in *Storia d'Italia*, Vol. III, *Dal primo settecento all'Unità*, Einaudi, Torino, pp. 611-616.

<sup>5</sup> Iannattoni L. (1953), *Dalla Bayard all'ETR300. Sommario storico delle ferrovie italiane*, Roma.



L'assetto generale delle strade ferrate d'Italia, costruito nella seconda metà del XIX secolo, si va consolidando nei primi decenni del Novecento, mantenendo tuttavia le sostanziali differenze tra le diverse aree geografiche: a Nord, oltre alle ferrovie che solcano le valli alpine, si rafforzano le linee di innesto tra le grandi direttrici, già in funzione nella fase costituente dell'Unità, per sostenere una vasta regione territoriale densa di insediamenti urbani che vedono potenziati i traffici commerciali e sociali; al Centro e al Mezzogiorno lo sviluppo ferroviario segue invece criteri di impianto basati su reti dorsali principali e su collegamenti secondari che innervano il territorio e attraversano i paesaggi dell'Italia peninsulare, della Sicilia e della Sardegna. Le due grandi linee che percorrono rispettivamente la costa tirrenica e quella adriatica, oltre alla linea dorsale centrale tra Milano, Bologna e Roma, costituiscono i corridoi di un sistema primario di linee ferroviarie, da cui si congiungono in forme diverse tratte di ferrovie secondarie, progressivamente più lente rispetto alle linee principali, collegando i piccoli centri situati lungo le valli degli Appennini, verso le colline e le pianure.

In particolare, dalla dorsale centrale Bologna-Roma si diramano le tratte verso l'entroterra del Centro Italia – tra Terontola, Foligno e Terni fino a Sulmona – e da qui la cosiddetta “Transiberiana d'Italia” che attraversa i crinali appenninici tra Abruzzo e Molise. Sempre a partire dal sistema delle dorsali principali, i collegamenti trasversali si ramificano in strutture secondarie che attraversano l'Italia peninsulare tra Roma e

Ancona, tra Napoli, le Puglie e il Metaponto, su cui si innesta la linea dell'Irpinia, che da Avellino giunge a Potenza.

Analogamente le isole adottano il criterio del tracciamento delle linee ferroviarie come dorsali principali, dalle quali si estendono brevi tratti di linee secondarie a scartamento ridotto: in Sardegna la linea Sassari-Cagliari innerva il territorio da cui poi si dipartono i tronchi verso le miniere del Sulcis a Ovest e verso Arbatax a Est. In Sicilia dalla linea che attraversa l'entroterra tra Palermo, Enna e Catania si collegano le tratte verso la costa orientale tra Messina e Siracusa e verso le principali località della costa a Sud, tra Gela e Agrigento.

La ferrovia designa, dunque, la via di un profondo cambiamento del Paese grazie a un generale ridisegno del sistema del trasporto su ferro, un grande patrimonio infrastrutturale che, come afferma I. Insolera, ha realizzato "uno dei tre pilastri su cui si basò la trasformazione di quell'eterogeneo mosaico che erano i sette Stati preunitari in uno Stato liberale-capitalista"<sup>6</sup>. È una descrizione che ritrae la geografia dell'Italia attraverso la struttura delle ferrovie, quale risultato di una grande opera dell'ingegno umano che si è differenziata nelle tecniche progettuali di impianto in ragione delle differenti topografie territoriali.

Da un lato la costruzione delle ferrovie secondarie ha instaurato un *affratellamento* tra natura e artefatto, nel dialogo costante tra le strutture del tracciato e le forme del paesaggio.

Dall'altro con le direttrici principali, dove si è applicato il criterio di un'astratta geometria che privilegia il disegno di linee diritte per superare gli ostacoli e ottimizzare le distanze. Un approccio quest'ultimo che, come denunciava R. Assunto "si avventava contro il *paesaggio* della memoria e della fantasia per ridurlo a puro e semplice *spazio* della geometria"<sup>7</sup>.

Infatti, se le ferrovie principali venivano realizzate con tracciati prevalentemente rettilinei per il collegamento tra importanti capoluoghi, assumendo il territorio come spazio della produzione che privilegia la *temporaneità* del consumo del suolo, il sistema ferroviario secondario, che spesso adotta la tecnica costruttiva dello scartamento ridotto, punteggia il paesaggio nella *temporalità* della durata dell'attraversamento e lo misura nel catalogo di numerose e pregevoli opere d'arte quali sono le gallerie, i ponti, i rilevati e le trincee, che per molti anni hanno collegato

<sup>6</sup> Insolera I. (1973), *Le trasformazioni postunitarie nelle città e nel territorio*, in *Storia d'Italia*, Vol. 5\* *I Documenti*, Einaudi, Torino, p. 455.

<sup>7</sup> Assunto R. (1973), *Il paesaggio e l'estetica*. Vol I, *Natura e Storia*, Giannini editore, Napoli, p. 7.



Diagramma delle ferrovie in Italia, 1939

capillarmente piccoli centri e vasti territori<sup>8</sup>. Questa duplice condizione della rete ferroviaria italiana che viaggia a due velocità, nell'orizzonte temporale di circa cento anni, tra ritardi e ostacoli programmatici, avviava così un processo di ridisegno degli assetti territoriali che, con la progressiva estensione delle forme insediative, muterà i rapporti tra paesaggi naturali e nuclei urbani situati tra montagne e valli, lungo le coste e tra colline e pianure. Si tratta di trasformazioni avvenute con gli sviluppi del sistema capitalistico che, come afferma A. Lanzani, fino agli anni Cinquanta del XX secolo non alterano le forme del paesaggio e le sue strutture agrarie in rapporto alla struttura degli insediamenti urbani, ovvero si confermano "sia storiche, differenti vie di modernizzazione, sia resistenze al mutamento di atavici ordinamenti"<sup>9</sup>; si percorre, cioè una "*via italiana* alla città moderna, fatta di una sostanziale conferma dell'immagine dei molti storici centri urbani precocemente cresciuti e consolidatisi, dal permanere di una chiara differenza tra paesaggio urbano e rurale, pur in una stretta e vicendevole influenza"<sup>10</sup>. In questo senso i mutamenti territoriali avvenuti sino alla metà del secolo scorso, anche per via della costruzione delle linee ferrate, non hanno destrutturato il quadro di insieme del paesaggio italiano; piuttosto il passaggio delle linee ferroviarie, soprattutto minori, sottolinea i caratteri specifici dei territori attraversati grazie all'attenta lettura da parte degli ingegneri ferroviari delle morfologie, in cui gli ostacoli fisici vengono superati con la realizzazione di linee che si innestano nell'ambiente in un chiaro rapporto tra la natura dei luoghi e le opere d'arte infrastrutturali. Questo aspetto qualitativo del disegno delle ferrovie si inserisce in un quadro più ampio di strutture territoriali in cui permangono e si consolidano le storiche differenze tra città e campagna, soprattutto nei centri urbani più grandi, in cui le prime espansioni della periferia sono, in molti casi, collegate all'insediamento di impianti industriali.

<sup>8</sup> Le nozioni di temporalità e temporaneità sono introdotte da R. Assunto nella trattazione de *Il tempo della natura e la sua immagine*, in *Il paesaggio e l'estetica*, op. cit., dove l'autore oppone due immagini del tempo, come storia e come *consumo*: in una logica di spazializzazione del tempo le due immagini abitano rispettivamente due differenti regioni dello spazio, la città storica e il territorio industrializzato e in esse si distinguono la *temporalità* in cui "la durata viene esperita come estensione" e la *temporaneità* che è la pratica di una "successione come simultaneità". L'analogia terminologica con le riflessioni di Assunto è essenziale a chi scrive per delineare i rapporti che la costruzione dell'infrastruttura ferroviaria ha, di volta in volta, intrecciato con il paesaggio: o in pratiche e criteri che hanno favorito la qualità morfologica dello spazio naturale, nella temporalità del suo attraversamento (durata), o nella temporaneità, ovvero quella condizione che comprime il tempo nella successione quantitativa dello spazio (simultaneità).

<sup>9</sup> Lanzani A. (2003), *I paesaggi italiani*, Meltemi, Milano, p. 15.

<sup>10</sup> *Ibid.*

## Binari, territorio, città

La costruzione delle linee ferroviarie consolida i processi di industrializzazione che si vanno affermando in Europa dalla seconda metà del Settecento, grazie allo sviluppo tecnico della macchina a vapore e alla conseguente meccanizzazione delle forze motrici nel trasporto di persone, di forza lavoro e di merci.

Con l'energia della motrice a vapore si concretizza un cambiamento decisivo nella diffusione tecnologica dei nuovi sistemi di trasporto, cui sono strettamente legate nuove pratiche sociali.

Accanto a questo cambio di paradigma si determina un radicale mutamento del rapporto tra modalità del trasporto e ambiente naturale: i viaggi in carrozza percorrevano le strade, i cui tracciati si adagiavano lungo le forme del paesaggio e il loro movimento seguiva il ritmo sincopato della natura, ovvero era "mimesi della natura"<sup>11</sup>; con i viaggi in treno invece il movimento è caratterizzato dalla regolarità e l'uniformità del moto, perché il tracciato della linea ferrata non risponde più alle leggi del paesaggio, ma a quelle della tecnica.

Cambiano anche i rapporti tra il viaggio e la sosta, ossia tra l'attraversamento del territorio e l'arrivo della ferrovia nel centro abitato. Con il trasporto preindustriale in carrozza, i ritmi del transito nello spazio aperto delle campagne e nelle contrade erano pressoché identici, per cui il mezzo di trasporto si spinge fino al cuore delle città dove la "stazione di posta" designava la figura di un'architettura integrata alla vita urbana.

Questo rapporto con la linea ferrata cessa di esistere perché le nuove stazioni ferroviarie si situano al di fuori delle città fissandone i nuovi margini. In questo senso le dinamiche del trasporto ferroviario rappresentano uno dei principali agenti di trasformazione urbana e territoriale, poiché con il loro tracciato innescano fenomeni insediativi che mutano le condizioni esistenti o generano espansioni edilizie proprio a partire dall'ingresso dei binari in città, costituendosi come nuovi elementi di polarizzazione urbana. Come già delineato nei capisaldi cronologici e morfologici della costruzione dell'infrastruttura, in Italia il fenomeno si sviluppa in ritardo rispetto al resto d'Europa: le principali nazioni come

<sup>11</sup> Schivelbusch W. (1988) in *Storia dei viaggi in ferrovia*, Einaudi, Torino, indaga i profondi mutamenti che il viaggio in treno ha provocato in Occidente dagli inizi del XIX, a partire dal rapporto con lo spazio e l'ambiente naturale, per cui lo sviluppo tecnico della macchina a vapore determina un "progressivo emanciparsi del moderno modo di produzione dai condizionamenti di natura organica" (p. 3), ovvero l'utilizzo di nuovi materiali e nuove fonti di energia, come nel caso del trasporto in carrozza in cui la forza degli animali viene sostituita dalla macchina a vapore.



Inghilterra, Francia e Germania già intorno al 1870 possedevano reti ferroviarie distese lungo vaste porzioni di territorio, invece la frammentazione politica ed economica dell'Italia preunitaria, oltre all'ostacolo determinato dalla varietà dei caratteri fisici della sua morfologia territoriale, ha marcato questo ritardo che si è protratto nei decenni successivi disegnando scenari del tutto diversi tra Nord, Centro e Sud, che di fatto permangono fino ai giorni nostri.

Complessivamente la ferrovia ha determinato processi di crescita economica e delineato sviluppi insediativi singolari con nuovi distretti situati perlopiù lungo ambiti spaziali che nel tempo hanno generato la crescita delle città e la conseguente trasformazione dell'immagine del territorio. Nelle strutture urbane le linee ferroviarie hanno separato parti di città ribaltando spesso i rapporti tra i tessuti, ma al contempo hanno ridefinito i confini dando l'impulso a espansioni edilizie, proprio a partire dagli intorni della stazione ferroviaria che, come elemento attrattore, imprime un nuovo metabolismo attivato dalla circolazione di persone e merci. Grazie al progressivo intensificarsi del transito si moltiplicano i fasci dei binari e lungo le aree ferroviarie urbane si delineano i contorni di aree produttive in cui si addensano fabbricati industriali, a cui successivamente si aggiungono quartieri e strutture urbane a servizio della città e della stazione.

Alla scala territoriale, il passaggio della ferrovia determina il sorgere di piccoli insediamenti, ovvero addizioni di centri abitati prossime alla stazione ferroviaria, che dal Secondo dopoguerra conosceranno rapide espansioni fino a saldarsi con i nuclei urbani originari. Si tratta di un fenomeno che provoca numerosi processi di trasformazione indotti soprattutto dagli interventi umani che interessano il rimodellamento della struttura territoriale, non solo con la costruzione di infrastrutture ferroviarie e stradali, ma anche con azioni progettuali che mutano gli equilibri naturali del sistema ambientale introducendo nuove dinamiche idrogeologiche, agricole e boschive.

In questa prospettiva si è costruita una nuova immagine del territorio che segue un'analogia tendenza al ribaltamento nella fruizione dello spazio antropizzato al passaggio della ferrovia, proprio come accade lungo le coste, dove i binari del treno modificano il naturale rapporto tra le pianure e le colline che disegnano il paesaggio delle valli interne. Qui il territorio, nelle forme dei suoi mutamenti, quali risultato di un *progetto*, instaura – come afferma A. Corboz – “un rapporto collettivo vissuto tra una superficie topografica e la popolazione insediata nelle sue pieghe (che) permette di concludere che non vi è territorio senza l'immagine del