

Inchiesta - ferrovia Saline-Cecina

Il treno dei desideri

DUCCIO GASPARRI

Per salvare dallo spopolamento la Val di Cecina serve anche il rilancio della tratta ferroviaria Saline - Cecina. In questo servizio abbiamo chiesto a sindaci e ad un esperto che cosa bisogna fare. Ed è emerso che...



Nella foto, la littorina sul tratto ferroviario Saline - Cecina

I trenta chilometri della linea ferroviaria Saline-Cecina (temporaneamente sospesa per l'emergenza Covid) sono al centro di progetti e speranze per il rilancio del territorio. Se sul "cosa" sembrano tutti d'accordo, sul "come" ci sono idee diverse in gioco.

Sentiamo che cosa ne pensa Sandro Ceccarelli sindaco del Comune di Guardistallo, uno dei comuni della fascia Marittima Pisana che si affaccia sulla Val di Cecina: "La ferrovia è un altro potenziale sprecato della Val di Cecina. Abbiamo provato a dialogare su temi di viabilità con altri sindaci, ma purtroppo c'è chi ancora si arrocca sul discorso di far girare il trenino a vapore. Basta! Leviamo i vincoli della linea ferroviaria. Possiamo avere un treno elettrico a batteria con alto risparmio energetico, ce lo facciamo pagare dall'Europa, ma facciamo la pista ciclabile. Abbiamo il tre volte campione del mondo Paolo Bettini, il "Grillo" che può pubblicizzare tutto

l'asse ciclabile da Cecina a Volterra, un vantaggio per tutto il territorio. Ma a qualcuno piace il treno a vapore, o il treno a gasolio, che per fortuna passa solo quattro volte al giorno, solo d'inverno, altrimenti d'estate bloccherebbe la "Sessantotto". Volterra è il baluardo della Val di Cecina, arroccata sui suoi 500 m s.l.m. guarda la valle come un possibile bacino di sviluppo territoriale anche legato al flusso turistico. Sentiamo quindi il parere del sindaco Giacomo Santi sul futuro della ferrovia: "Sul futuro della Saline-Cecina abbiamo affidato uno studio di fattibilità su un finanziamento della Regione del quale stiamo ancora aspettando i risultati. Le prospettive sono di potenziare e sviluppare la linea, e sono legate anche alla realizzazione della pista ciclabile. Io credo la revisione della linea dovrà avere una finalità prettamente turistica, rivolta a quelli che si chiamano "Cammini Lenti", forme di turismo ecologico e consapevole legate alla

scoperta delle bellezze territoriali. Ritengo difficile andare nella direzione della riattivazione del trasporto merci, mentre il potenziamento dell'offerta turistica potrebbe dare ulteriore sviluppo a questo settore. La ferrovia così com'è non viene utilizzata al pieno delle sue possibilità. Fanno parte di questo progetto attualmente allo studio tutti i Comuni che vanno da Volterra a Cecina compresa. Volterra farà solo da capofila per quello che riguarda la progettualità. Una volta realizzato lo studio, speriamo di poter intraprendere un percorso insieme agli altri Comuni alla volta di un finanziamento dal Recovery Fund, verso il quale vogliamo essere pronti e propositivi. C'è da dire che la ferrovia, lasciata senza un progetto di sviluppo sicuramente rischia di chiudere in futuro, ma al momento è inutilizzata solo per via dell'emergenza Covid. La Regione non ha nessuna intenzione di sopprimere quelle corse che, ora, sono momentaneamente sospese".

La riflessione del Prof. Stefano Maggi sul futuro del nostro territorio in chiave sostenibile

Ferrovia Saline-Cecina: qual è la prossima fermata?

Stefano Maggi, Professore di Storia Contemporanea all'Università di Siena, esperto di mobilità sostenibile, storia dei trasporti e pianificazione urbana, ci racconta la sua visione per un'accessibilità verde, inclusiva e virtuosa in Val di Cecina. Venerdì 23 è intervenuto al convegno "Un treno che rivitalizza il territorio", organizzato dalla Proloco di Saline di Volterra e SOS Volterra.

- Cosa c'è che non va con la Saline-Cecina?

"La linea Saline-Cecina è ormai quasi ferma da dieci anni: sono state conservate solo quattro coppie di corse nei giorni scolastici a servizio quasi solo degli studenti. Questo ha sì consentito di non chiudere completamente la ferrovia, ma il servizio è inadeguato al bilancio non solo della linea, ma di tutto il territorio. La necessità è di rilanciare la ferrovia ripensando tutta la Val di Cecina in funzione della sua accessibilità.

Nel'Ottocento la ferrovia era alla base dello sviluppo cittadino. Oggi ci troviamo in una situazione simile: dobbiamo scegliere se restare nel ventesimo secolo, con le automobili e i camion, o proiettarci nel ventunesimo, dove il trasporto sarà sostenibile e pubblico. Bisogna immaginare non il treno attuale, ma un treno futuro che va a idrogeno, che non inquina: un treno nuovo. Immaginiamo anche: un treno in partenza da Pisa Centrale con scritto sul monitor "Volterra". Una straordinaria reclame per il territorio. Pensare che tutti i turisti vengano in macchina, arrivino a Volterra, dove si fermano un attimo e poi ripartono, è un'idea limitante".

- Potenziare l'offerta turistica col treno quindi?

"Si continua a ragionare di autostrade, ma il mondo sta andando verso altre forme di mobilità: la bicicletta e i mezzi pubblici. Sulla

Saline-Cecina serve un'idea nuova di ferrovia. Basterebbe offrire un servizio efficiente e continuativo durante la giornata, con una pista ciclabile a fianco della ferrovia, e non "togliere i binari per mettere la pista ciclabile" come qualcuno dice. Il treno e la bicicletta sono un incentivo eccezionale per accogliere masse di cicloturisti ai quali ora il territorio è precluso. Se si deve pedalare per 30 km da Cecina a Saline, in leggera salita, la platea si riduce a chi è abbastanza allenato e equipaggiato per farlo. Se si devono fare 7 km fra una stazione e l'altra e poi si può prendere il treno, la platea si estende a famiglie, bambini, anziani: diventa un divertimento per tutti, con ricadute molto positive sul territorio.

Questo cambiamento non gioverebbe solo il turismo, peraltro. Un esempio: se oggi un salinese lavora a Pisa ha poche scelte: trasferirsi. Lo spopolamento è un problema serio nelle aree interne. Con un servizio regolare che in poco più di un'ora lo portasse a Pisa, potrebbe tranquillamente vivere a Saline, consumare a Saline,



Nella foto, il Professore Stefano Maggi

frequentare e sostenere la Val di Cecina. I turisti di domani cercano la sostenibilità, non gli ingorghi di auto per entrare a Volterra la domenica, e i cittadini vogliono i mezzi per non doversi spostare da casa loro. L'idea esiste già, come progetto paesaggistico della Val di Cecina. Va realizzato, ma ci vogliono enti locali consapevoli del fatto che



Nella foto, la littorina storica

l'accessibilità ferroviaria inserisce il territorio nella rete nazionale".

- E gli enti locali sono consapevoli?

"Non lo sono al momento, gli manca la conoscenza delle buone pratiche in corso in altre zone d'Italia. Fondamentale sarebbe la sinergia e la capacità di coordinarsi tra i Comuni della Val di Cecina. Devono realizzare la pista ciclabile all'interno del progetto paesaggistico, e realizzarla al fianco della ferrovia. Poi devono coordinarsi per riordinare la rete di trasporto, dove i pullman siano complementari al treno e non sovrapporsi. Ai comuni spetta inoltre fare pressione sulla Regione perché stanzi fondi per nuovi treni, ampliamento del servizio, ammodernamento e manutenzione. Esempi virtuosi di ferrovie che hanno rivitalizzato il territorio sono in tutta Europa, e anche in Italia: in Val Venosta (Alto Adige) e a Lucera (Puglia) la riscoperta delle potenzialità del trasporto ferroviario consente agli abitanti di spostarsi con facilità. Come questi due territori, dovremmo anche noi guardare al futuro, per chi verrà dopo, abbracciando la tutela dell'ambiente e l'accessibilità come obiettivi centrali.

- Quali sono i treni del futuro?

Le littorine che circolano ora in Val di Cecina sono prossime alla pensione. Queste verranno sostituite da treni nuovi, elettrici dove possibile, o ibridi, cioè a diesel ma dotati di accumulatori che si attivano quando in treno è in prossimità dei centri abitati per ridurre le emissioni. I treni ibridi stanno arrivando, la Toscana li ha già comprati ed entreranno in servizio nel 2023. I treni a idrogeno sono ancora pochi, ma arriveranno in Italia nel 2024 ad esempio sulla ferrovia Brescia-Iseo-Edo. Se riattiviamo efficacemente la nostra linea, il treno ibrido può partire da Pisa in elettrico, arrivare a Cecina e salire col motore diesel fino a Saline. Un domani vedremo probabilmente ibridi elettrico-idrogeno e visto che l'idrogeno è prodotto a Saline, vedo una futura sinergia per la tecnologia a idrogeno sul territorio".



Nella foto, la stazione ferroviaria di Saline di Volterra



Nella foto, la stazione ferroviaria di Casino di Terra



Nella foto, la stazione ferroviaria di Ponteginori



Nella foto, un treno fermo alla stazione ferroviaria di Riparbella

Può la società civile contribuire alla nascita di questo circolo virtuoso?

"Noi ci abbiamo provato, siamo cinque professori delle Università di Siena, Pisa e Firenze, due ingegneri (Massimo Macucci e Marco Antonelli), un economista (Tommaso Luzzati), un urbanista (Francesco Alberti) e io che sono uno storico. Di recente abbiamo avuto un appuntamento con la Regione per

proporre il rilancio della ferrovia: l'assessore regionale ci ha ascoltati con interesse, ma abbiamo bisogno dell'attenzione sui temi chiave, ma c'è bisogno degli enti locali che, con un progetto comune e realizzabile, spingano la Regione a metterlo in pratica, con il coinvolgimento delle Ferrovie. La Cecina-Saline va salvata ora, altrimenti è finita, l'accessibilità della Val di Cecina si chiude qui".

La storia del treno di Saline di Volterra

La storia del Treno di Saline di Volterra è una storia che ha segnato, quasi al pari della Salina, la nascita del paese moderno, ma ancora di più la nascita di Cecina. Cosa c'entra la stazione di Saline con Cecina, chiederà qualcuno?

La fortuna del Fitto di Cecina, rispetto a Bibbona, a Marina o a Vada, è stata l'essersi trovata in un incrocio strategico di viabilità carrabile e ferrata.

Oggi Saline ha una stazione secondaria, di poco conto.

Ma pensate che già alla fine dell'Ottocento questa era attiva, vista l'espansione industriale della frazione volterrana.

Talmente importante che pochi anni dopo, tra i primi in Italia, fu necessario dotarla di una risalita per Volterra; nascerà così nel 1912 la ferrovia a cremagliera, un'opera d'arte voluta dal governo italiano e da tutte le istituzioni locali. Questa strada ferrata serviva a collegare in una giornata, i cittadini di Piombino a Volterra, visto che questa rientrava, all'epoca, nella sottoprefettura (e quindi nel circondario) di Volterra. Fino al 1924 del resto la provincia di Livorno non esisteva, e quest'area era tutta sotto le istituzioni presenti nella città etrusca.

Cecina ha beneficiato di questo flusso, verso l'interno, offrendo le sue strade come collegamento verso la dorsale tirrenica. Flussi che hanno portato a Cecina, la crescita più rapida che la Toscana ricordi, aggregando in pochi decenni alcune migliaia di abitanti nella nuova cittadina, che solo a inizio Novecento chiese e ottenne la separazione dal comune di Bibbona. Oggi però, una ferrovia tra Saline e Cecina, che senso ha?

Se guardiamo all'attuale stato di salute della tratta, sicuramente la risposta è scontata. Se però analizziamo la situazione da un profilo più alto, potremo fare delle considerazioni. Come quella che

l'Europa sta finanziando l'ammodernamento e il potenziamento delle reti ferroviarie. La tratta Cecina - Saline assumerà un senso compiuto quando il treno potrà tornare a Volterra. E questo treno potrebbe assumere anche delle connotazioni moderne: esistono oggi il tram-treno, gli autobus su rotaia, mezzi elettrici come la mini-metro di Perugia. Un mezzo elettrico in grado di ricollegare la città etrusca con Cecina, in tempi più rapidi della viabilità su gomma, potrebbe essere un'opportunità di crescita immensa

per tutta la Valdicecina. Volterra - Cecina in mezz'ora, senza il bisogno dell'automobile. Un'opportunità che purtroppo non ha mai avuto qualcuno che si prendesse la briga di portarla avanti. Alcuni mezzi elettrici di oggi, inoltre, potrebbero permettere la nascita, accanto, di una moderna ciclovia, altra struttura leggera finanziabile con fondi europei. Veramente una bellissima cosa, certamente gradita ai più. La quale, purtroppo, non trova oggi nelle politiche chiuse tra campanili, la spinta per partire.

Paolo Moschi

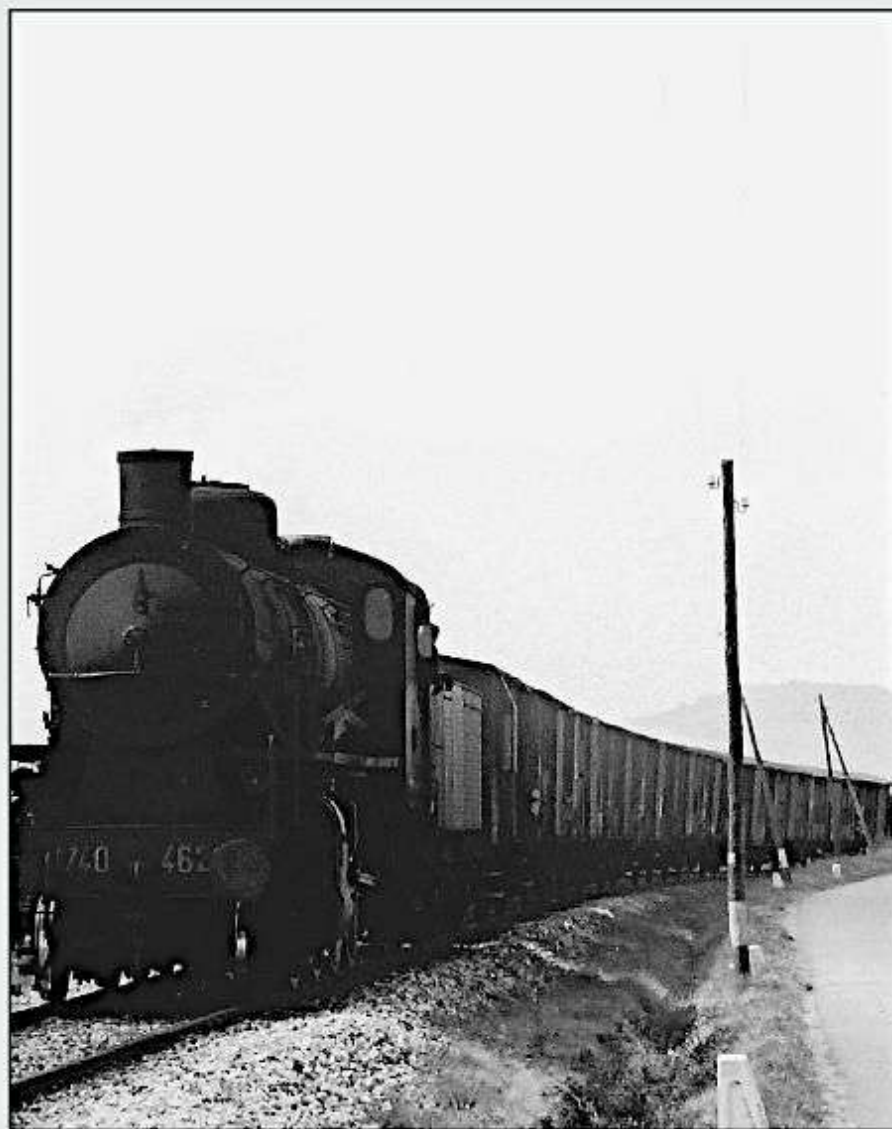


Foto storica del tratto ferroviario Saline - Cecina