

FERROVIE DELLO STATO S.p.A.
Direzione Generale di Gruppo per le
Risorse Umane
Politiche Sociali

Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Direzione Movimento
Terminali Viaggiatori e Merci

LE STAZIONI RIFIORISCONO

Il recupero delle stazioni impresenziate italiane
per scopi sociali, turistici e culturali

- Giugno 2003 -

Agenzia d'Informazione Redattore Sociale
www.redattoresociale.it

INDICE

Introduzione	p. 5
Liguria.....	p. 11
Piemonte e Valle d’Aosta.....	p. 29
Lombardia	p. 37
Veneto	p. 71
Trentino Alto Adige	p. 97
Emilia Romagna.....	p. 105
Toscana e Umbria	p. 131
Marche	p. 147
Lazio e Abruzzo	p. 157
Campania	p. 171
Basilicata.....	p. 179
Puglia	p. 183
Calabria	p. 189
Sicilia	p. 195

INTRODUZIONE

Le stazioni rifioriscono. Alla luce dei risultati emersi da questa ricerca, che si è svolta nell'arco di alcuni mesi a cavallo tra il 2002 e il 2003, il titolo di questo censimento-reportage può essere interpretato come un'affermazione o, più sommessamente, come un auspicio. Il processo avviato dalle Ferrovie dello Stato a partire dalla metà degli anni Novanta, con la cessione in locazione o comodato d'uso gratuito a enti locali, privati e associazioni non profit di numerose stazioni impresenziate, ovvero quelle in cui non opera più personale ferroviario addetto alla circolazione dei treni e ai servizi commerciali, deve essere considerato, infatti, ancora *in fieri*, e in molti casi, dopo una gestazione durata alcuni anni, comincia solo ora a dare i frutti sperati.

Questa ricerca, promossa e coordinata dal Dipartimento delle Politiche Sociali delle Ferrovie dello Stato Spa in collaborazione con l'agenzia d'informazione Redattore Sociale, ha concentrato la sua attenzione sugli impianti ferroviari impresenziati la cui gestione è stata affidata a enti locali e associazioni esclusivamente per scopi sociali, turistici o culturali. Attraverso una fitta serie di sopralluoghi sul campo e la raccolta di informazioni da numerose fonti, ufficiali e non, si è cercato di descrivere quale sia stato o quale sarà il destino riservato a centinaia di queste stazioni. Va precisato subito, comunque, che alcune stazioni sono sicuramente sfuggite alle maglie di questo studio, sebbene avessero tutti i requisiti per esservi incluse. Come è già stato sottolineato, infatti, la situazione delle stazioni impresenziate è in continua evoluzione e molti dei contatti avviati tra Ferrovie e soggetti pubblici o privati si sono probabilmente concretizzati quando l'elenco delle strutture da inserire nello studio era già stato stilato.

Ciononostante, lo scenario descritto all'interno di questo reportage è sufficientemente ampio per fornire alcuni preziosi elementi di riflessione in merito ai risultati raggiunti finora attraverso il recupero delle stazioni impresenziate per scopi di carattere sociale, turistico o culturale. La prima e forse più scontata considerazione riguarda la distribuzione geografica delle stazioni prese in considerazione dalla ricerca, concentrate per la stragrande maggioranza nelle regioni centro-settentrionali della penisola, a conferma di un divario nord-sud che, come in altri settori, vede purtroppo penalizzato il Meridione.

I risultati emersi da questa ricerca sembrano anche smentire il pessimismo di chi considera quella che è stata definita la "stagione dei comodati" un'esperienza fallita. Se è vero, infatti, che l'affidamento a titolo gratuito delle stazioni impresenziate a enti locali e organizzazioni non profit, in cambio dell'impegno a mantenere le strutture pulite e funzionanti, in diversi casi non ha prodotto finora i risultati auspicati, è altrettanto vero che in molte realtà la possibilità di

usufruire degli spazi messi a disposizione dalle Ferrovie nell'ambito delle stazioni ha portato alla luce idee e progetti di grande valore socio-culturale, che senza questa opportunità sarebbero stati impossibili da realizzare.

Chi tende a liquidare come un fallimento il recupero delle stazioni a uso sociale sottovaluta, inoltre, un altro aspetto che sembra invece rivestire un'importanza cruciale. Si tratta di un aspetto legato alla percezione collettiva del luogo "stazione", ancora largamente identificato solo e soltanto come spazio di transito e sosta dei treni, di pertinenza esclusiva dei ferrovieri. La novità rappresentata dall'introduzione delle tecnologie che consentono l'allontanamento del personale ferroviario dalle stazioni medio-piccole ha rappresentato, infatti, un piccolo shock culturale che non è stato ancora del tutto assorbito e interiorizzato nel nostro paese. Si spiega anche così la lentezza con cui molte amministrazioni comunali e associazioni si sono mosse per chiedere di poter sfruttare in locazione o in comodato d'uso gratuito le aree e i locali resisi disponibili nell'ambito delle stazioni impresenziate.

Nel corso di questo lavoro sono emerse anche alcune difficoltà legate ai tempi burocratici degli enti locali coinvolti. Molti accordi conclusi diversi anni fa, infatti, soltanto di recente hanno cominciato a produrre risultati concreti. Specularmente, anche da parte delle Ferrovie la risposta alle richieste di comuni e associazioni non profit per la gestione di locali e aree nell'ambito delle stazioni non è sempre stata puntuale e tempestiva, finendo talvolta per risultare scoraggiante. Del resto, rispetto a un fenomeno relativamente nuovo come quello rappresentato dalle stazioni impresenziate, e dalla necessità di mutarne la destinazione d'uso, difficoltà e ritardi di questo tipo sono del tutto comprensibili e scontati.

Da qui la necessità di concentrare l'attenzione soprattutto sulle tante esperienze positive di recupero delle strutture ferroviarie per scopi sociali, turistici o culturali, in modo da individuare le modalità più adatte per fare in modo che sempre più stazioni impresenziate possano rifiorire davvero, recuperando la dignità e il ruolo sociale che la tecnologia sembra, almeno in parte, avere loro tolto.

Cosa sono le stazioni impresenziate. Come è già stato accennato in precedenza, per stazioni impresenziate si intendono quelle strutture in cui non opera più personale ferroviario addetto alla circolazione dei treni e ai servizi commerciali. L'impresenziamento delle stazioni è frutto dell'evoluzione tecnologica della rete ferroviaria, rappresentata in particolare dall'introduzione, a partire dal 1980, del sistema Ctc (Controllo Traffico Centralizzato), che ebbe la sua prima applicazione sulla linea sarda Olbia-Macomer e sulla cintura di Bologna.

Questo sistema consente di poter regolare la circolazione dei treni e di gestire tutte le operazioni tecniche connesse, svolte normalmente in ogni stazione

ubicata sulla linea ferroviaria dagli addetti al movimento, da un unico posto operativo che sovrintende tratte di linea e comanda tali operazioni (aprire e chiudere i segnali, predisporre itinerari e instradamenti, comandare i passaggi a livello...) a distanza, senza l'ausilio della presenza del personale in loco. Anche gli avvisi ai viaggiatori in stazione sono comandati a distanza mediante messaggi registrati.

Con l'introduzione del sistema Ctc, anche il servizio commerciale svolto in stazione ha subito, seppure indirettamente, delle sostanziali modifiche. Nelle piccole stazioni, infatti, la vendita dei biglietti era affidata al capostazione, che oltre ad avere il compito di gestire la circolazione dei treni era anche la persona che materialmente si occupava della vendita dei biglietti alla clientela. Il superamento della figura del capostazione, e quindi la destinazione del personale ad altri incarichi, ha di fatto imposto anche la chiusura delle biglietterie, in particolare nelle piccole stazioni, dove i volumi di ricavi non giustificavano economicamente la presenza di personale dedicato esclusivamente alle mansioni di vendita.

Senza dubbio, ciò ha creato qualche problema alla clientela abituata a certi comportamenti di acquisto, ma l'introduzione dei biglietti a fasce chilometriche e degli abbonamenti reperibili presso edicole, bar e tabaccherie, insieme alla possibilità di acquistare il biglietto sul treno senza incorrere in penali e all'installazione di biglietterie automatiche all'interno delle stazioni, ha rappresentato un'alternativa per i clienti di questi piccoli centri, interessati di norma a un traffico di breve gittata, fondamentalmente pendolare.

Come è già stato sottolineato da altri studi sulle stazioni impresenziate condotti negli anni passati, le stazioni impresenziate costituiscono, allo stesso tempo, un problema e un'opportunità. Un problema perché le stazioni rimaste prive del personale ferroviario risultano spesso scomode, sgradevoli e insicure per i passeggeri, oltre a imporre alle Ferrovie costi notevoli per la manutenzione ordinaria e straordinaria. Un'opportunità perché queste strutture in molti casi si prestano a un uso sociale potenzialmente molto interessante per le amministrazioni locali e le varie realtà dell'associazionismo. Da questa consapevolezza è nato in seno alle Ferrovie un programma stazioni impresenziate, che consiste nell'affidare le strutture disponibili alla gestione in comodato d'uso gratuito, e talvolta in locazione, di enti locali e associazioni non profit, chiedendo loro in cambio l'impegno a mantenere lo stabile pulito e funzionante.

Nota introduttiva alla lettura delle tabelle. Le stazioni impresenziate oggetto di questo studio sono state suddivise per regioni geografiche. La descrizione delle stazioni di ogni regione è seguita da una tabella che riassume alcune

informazioni relative ai singoli impianti. Ogni tabella è suddivisa in otto colonne.

Nella prima colonna (**Stazione**) sono indicati i nomi delle stazioni impresenziate, suddivise per linea ferroviaria, ai fini di una più facile comprensione della loro collocazione geografica.

Nella seconda colonna (**Provincia**) è indicata la sigla della provincia nel cui territorio rientra la stazione, sempre allo scopo di facilitare l'individuazione geografica delle strutture.

Nella terza colonna (**Stato di conservazione**) viene riportata la valutazione sullo stato di conservazione complessivo dei locali delle stazioni, indicato in una scala di valore crescente come "pessimo", "cattivo", "discreto", "buono" e "ottimo". Questa valutazione, di norma, è frutto dei sopralluoghi effettuati nelle singole stazioni, ma in alcuni casi è stata ricavata da studi precedenti condotti dalle Ferrovie dello Stato.

Nella quarta colonna (**Distanza centro abitato**) viene indicata la distanza approssimativa degli immobili dal centro abitato più vicino.

La quinta colonna (**Contatti avviati**) si riferisce alle trattative in corso, ma non ancora concluse, ai fini dell'utilizzo di locali e aree nell'ambito delle stazioni da parte di enti locali, privati o associazioni, in affitto (A) o comodato d'uso gratuito (C). Questa colonna si riferisce solo ed esclusivamente alle trattative avviate per l'utilizzo delle stazioni per scopi sociali, turistici e culturali, e non prende dunque in considerazione trattative avviate per altri fini (per esempio l'affitto di locali a scopo commerciale o abitativo).

Nella sesta colonna (**Accordi definiti**) vengono invece riportati i contratti definiti di affitto (A) o comodato (C). Le due sigle compaiono insieme (A+C) nel caso in cui siano stati conclusi accordi misti di affitto e comodato. Va sottolineato che anche in questo caso la colonna si riferisce solo ed esclusivamente agli accordi definiti per l'utilizzo delle stazioni per scopi sociali, turistici e culturali, e non prende dunque in considerazione i contratti stipulati per altri fini (per esempio l'affitto di locali o aree nell'ambito delle stazioni a scopo commerciale o abitativo).

Nella settima colonna (**Scopo**) vengono riportati i tipi di utilizzi ipotizzati (per le trattative in corso) o effettivi (per gli accordi già definiti) delle stazioni, suddivisi in sociali (SO), turistici (TU) e culturali (CU). La categoria che ricorre con più frequenza è quella degli scopi sociali, che sta a indicare attività che spaziano

dalla semplice manutenzione della sala d'attesa a iniziative di aggregazione, sportive o di solidarietà.

Nell'ottava e ultima colonna (**Vicinanza altre attività**) viene indicato, invece, se la stazione si trova in prossimità di altre attività di tipo turistico o commerciale.

Nei casi in cui non è stato possibile risalire ad alcune informazioni, le relative caselle sono state lasciate in bianco.

Roma, giugno 2003

LIGURIA



Le stazioni impresenziate della Liguria prese in considerazione da questa ricerca sono 18, concentrate soprattutto nella provincia di Genova (9 stazioni), seguita da quelle di Savona (6), La Spezia (2) e Imperia (1). I frutti degli accordi conclusi tra Ferrovie e amministrazioni locali per la gestione di locali e aree nell'ambito di questi impianti sono evidenti quasi ovunque, e si contraddistinguono per il tipo di interventi privilegiati, orientati molto spesso al recupero delle stazioni allo scopo di migliorare la ricettività turistica. *Nella foto, il centro informativo dell'Ente Parco delle Cinque Terre ricavato all'interno della stazione di Manarola, in provincia di La Spezia.*

Linea La Spezia-Genova

MANAROLA (SP)

Nello splendido paesaggio offerto dalle Cinque Terre, entrate a far parte della lista del patrimonio dell'umanità dell'Unesco nel 2000 e nel 2002, il treno rappresenta il mezzo di trasporto ideale. Le auto, infatti, devono fare i conti con

strade strette e tortuose, che impongono tempi di percorrenza lunghissimi, e con severe restrizioni di accesso ai piccoli centri abitati di Riomaggiore, Manarola, Corniglia, Vernazza e Monterosso, posti lungo il tratto di costa della riviera ligure compreso tra La Spezia e Levante.

A partire dal 1999, le Cinque Terre sono diventate Area Marina Protetta e Parco Nazionale, e proprio l'Ente Parco ha stipulato una serie di contratti di comodato con le Ferrovie per aprire nelle stazioni di ogni paese dei centri informativi, destinati ad accogliere i turisti fornendo loro una serie di informazioni sui treni e gli alloggi, oltre alla possibilità di telefonare e navigare in Internet. In questi centri i visitatori possono anche acquistare la Carta Cinque Terre (da uno, tre o sette giorni) nel prezzo della quale sono compresi un numero illimitato di viaggi in treno nella tratta La Spezia-Levanto, l'utilizzo di bus elettrici e ascensori, nonché l'accesso ai sentieri del Parco.

Gli introiti ottenuti dalla vendita di queste carte sono destinati al ripristino e alla conservazione dei terrazzamenti e dei muretti a secco utilizzati per la coltivazione della vite e degli ulivi, tipici di questo paesaggio, che costituiscono per molti una fonte di grande fascino, ma sono minacciati dalle frane che stanno devastando il territorio. Non a caso, il Parco Nazionale delle Cinque Terre è stato il primo parco italiano creato per salvaguardare un paesaggio costruito in gran parte dall'uomo e cerca di incoraggiare un turismo responsabile e sostenibile. In quest'ottica il Parco ha inoltre fissato, in collaborazione con il Ministero dell'Ambiente, Slow Food e Legambiente, una serie di linee-guida per assicurare che i prodotti e i servizi forniti al suo interno siano non solo di alta qualità, ma anche rispettosi dell'ambiente. Ciò che inizialmente era stato pensato per prodotti agricoli come lo Sciacchetrà delle Cinque Terre, un vino dolce, è stato in seguito esteso fino a includere gli alloggi e gli altri servizi. E' inoltre possibile, per piccoli gruppi di 15 persone, effettuare lunghe escursioni guidate e tour delle Cinque Terre in mountain bike, lungo percorsi disegnati dal Parco, così da poter apprezzare fino in fondo questo affascinante paesaggio.

L'accordo tra Ferrovie e Ente Parco per la gestione della stazione di Manarola, cui si accede attraverso un lungo tunnel pedonale che parte dal centro del paese, risale al 2001 e in meno di due anni ha prodotto risultati molto significativi. Il corpo della stazione che ospita il centro di informazioni turistiche, infatti, è stato completamente rinnovato ed ha aperto ufficialmente i battenti nell'agosto del 2002. Il suo interno è stato suddiviso su due piani: al piano terra sono stati ricavati gli sportelli degli operatori che, oltre a fornire informazioni, si occupano anche della vendita di souvenir e biglietti ferroviari, mentre il piano superiore ospita alcune postazioni dotate di computer e una mostra dedicata a strumenti e oggetti della tradizione rurale. In condizioni pressoché perfette sono anche i servizi igienici, cui si accede da una porta situata su un altro versante dell'edificio. Sul marciapiede del secondo binario, cui si giunge attraverso un sottopassaggio, i viaggiatori possono inoltre attendere il treno all'interno di una piccola sala d'attesa, in discrete condizioni.

Come spesso accade, però, non tutti sembrano aver accolto queste novità con lo stesso entusiasmo. Se da un lato, infatti, i lavori di ammodernamento portati avanti dall'Ente Parco all'interno delle stazioni delle Cinque Terre sono stati generalmente apprezzati dalla popolazione locale, dall'altro alcuni dei turisti più affezionati ed esigenti, che da molti anni a questa parte hanno fatto di questi luoghi la sede fissa delle loro vacanze, hanno espresso qualche perplessità. A loro avviso, infatti, questi interventi avrebbero tolto al territorio un po' della sua purezza originaria.

Quello delle Cinque Terre, a dispetto di queste critiche, rimane comunque uno dei casi più riusciti di recupero delle stazioni a uso sociale. A questo proposito, non va sottovalutato l'impatto che questi interventi hanno avuto e avranno anche sotto il profilo occupazionale, in una zona pesantemente segnata nel corso degli ultimi decenni da un forte esodo della popolazione verso aree più urbanizzate. Il centro di informazioni turistiche di Manarola, così come quelli attivati nell'ambito delle altre stazioni delle Cinque Terre, viene gestito infatti dalla cooperativa Via dell'Amore, che dà lavoro ad alcune decine di giovani.

La cooperativa prende il nome dal percorso turistico-escursionistico che corre a picco sul mare, quasi costantemente in piano, tra Riomaggiore e Manarola, e rappresenta uno dei sentieri più celebri d'Italia. Chiunque, in visita alle Cinque Terre, ne ricerca l'imbocco tra le variopinte case di Riomaggiore e lo raggiunge attraverso una scalinata che consente di passare sopra alla ferrovia. Pochi sanno, però, che la storia della via è legata a doppio filo a quella della linea ferroviaria Genova-La Spezia. Agli inizi del Novecento, infatti, durante i lavori di ammodernamento di questa tratta si rese necessaria la realizzazione della galleria tra Riomaggiore e Manarola.

Questa opera, però, poteva essere realizzata solo facendo uso delle mine, cosa che implicava la creazione di una polveriera a una certa distanza dai due centri abitati. Divenne quindi indispensabile scavare due sentieri a picco sul mare, uno proveniente da Manarola e uno da Riomaggiore, per raggiungere un luogo sicuro e che fosse di non facile accesso. Terminati i lavori ferroviari, la polveriera venne smantellata. Rimasero, invece, i due sentieri che la raggiungevano. Quasi subito gli abitanti dei due borghi marinari capirono che questa poteva essere un'occasione irripetibile per collegare, con un percorso breve e veloce, le due località delle Cinque Terre.

Dietro la promessa della cospicua somma, almeno per l'epoca, di diecimila lire, due esperti del posto, Pietro Manara e Pin dei Dria, si incaricarono dell'allargamento e del collegamento dei due sentieri per costruire quella che, per le popolazioni locali, rappresentava la "Strada Nuova". L'opera non fu di facile realizzazione e i due incontrarono grosse difficoltà di carattere tecnico, soprattutto là dove la roccia si presentava dritta e levigata. Queste difficoltà non impedirono però di portare a termine il lavoro in maniera esemplare, dato che per molte decine di anni non furono mai necessarie grandi opere di ristrutturazione e adeguamento. Furono gli anni in cui la via fu scoperta anche

dai turisti, che rimanevano inevitabilmente affascinati dal sapore romantico di questi luoghi. Per questo qualcuno pensò di ribattezzarla con un nome più suggestivo, e la strada divenne la “Via dell’Amore”. Il tempo e la salsedine, però, continuavano a erodere e degradare la via, tanto che, alla fine degli anni Ottanta, cominciò a franare in molti tratti. Ciò rese inevitabile la sua chiusura.

Solo l’intervento dell’Unione Europea, con uno stanziamento di oltre due miliardi di vecchie lire, ha consentito il ripristino e la riapertura del sentiero, avvenuta nel 1995. Oggi l’itinerario, nel periodo invernale, si presenta come una tranquilla e solitaria passeggiata da affrontare in tutta calma, magari integrandola con un gustoso pranzo a base di pesce nei tipici ristoranti di Manarola o Riomaggiore. Nel periodo estivo, invece, la Via dell’Amore rappresenta il migliore percorso di accesso per un tuffo in mare dalle scogliere.

VERNAZZA (SP)

Rispetto alla stazione di Manarola, quella di Vernazza, assegnata in comodato d’uso all’Ente Parco delle Cinque Terre per il quinquennio 2000-2005, per il momento ha ancora l’aspetto di un cantiere. Numerosi operai, infatti, sono al lavoro per adattare il vecchio edificio della stazione alle esigenze operative del Parco. In attesa del completamento dei lavori, destinati a trasformare l’aspetto dell’edificio principale, è stato comunque già aperto un ufficio di informazioni turistiche, ospitato all’interno di un piccolo vano ricavato nello spazio tra le due gallerie da cui sbucano i treni, che attraverso le montagne giungono proprio nel cuore del paese.

Anche in questo caso l’ufficio è gestito dalla cooperativa Via dell’Amore e, oltre a fornire informazioni ai visitatori, si occupa della vendita di gadget e biglietti ferroviari. Nell’ex magazzino merci, una piccola struttura che si trova sul versante opposto dei binari rispetto all’edificio principale, il Comune di Vernazza a partire dal 1996 ha ricavato invece la sede della polizia municipale. L’intervento del Comune è consistito, in particolare, nella creazione di finestre lungo il perimetro dello stabile e nella riorganizzazione complessiva dello spazio al suo interno, in modo da renderlo più adatto alla sua nuova funzione. L’amministrazione locale, che per usufruire dell’ex magazzino versa un canone annuo, si è assunta inoltre l’onere di provvedere alla pulizia della stazione.

MONEGLIA (GE)

Come nel caso delle Cinque Terre, anche a Moneglia la stazione conferma di avere una vocazione prevalentemente turistica. Il paesaggio circostante, per quanto suggestivo, non può competere con la bellezza del tratto costiero

compreso tra Riomaggiore e Monterosso, ma ciononostante anche qui il Comune ha scelto di destinare i locali della stazione ottenuti in comodato all'accoglienza dei visitatori. In una stanza che si affaccia sul lato dell'edificio che dà sul piazzale è stato infatti ricavato un Tourist Point Bandiera Blu, aperto dal lunedì al venerdì dalle 6,15 alle 11,45 e dalle 13,30 alle 18, e il sabato e la domenica con orario continuato dalle 8 alle 18. L'ufficio di informazioni turistiche funziona anche come biglietteria ferroviaria e, fatto da non sottovalutare, accetta anche carte di credito, bancomat e travel check come mezzo di pagamento.

All'interno dell'edificio principale, che nel complesso è in uno stato di conservazione più che buono, è a disposizione dei viaggiatori anche una sala d'attesa ampia e pulita, con alcune panchine e una biglietteria self-service, cui si somma un'altra piccola sala d'attesa sul marciapiede tra il secondo e il terzo binario. Il primo piano è abitato e il presidio della stazione è garantito anche da un bar, che si trova sul versante sinistro dello stabile dando le spalle ai binari. Il bar è aperto dalle 6 alle 23 nei giorni feriali, giovedì escluso, e dalle 7 alle 23 nei festivi, ma rimane chiuso nei mesi estivi. Sul versante del piazzale in prossimità del bar c'è anche un piccolo spiazzo dove è stato posizionato uno scivolo variopinto per i bambini, con la struttura di una locomotiva. I servizi igienici si trovano in un edificio separato rispetto al corpo principale e sono funzionanti e in discrete condizioni, anche se un po' carenti dal punto di vista della pulizia.

L'area circostante l'ex magazzino merci viene utilizzata invece come area di parcheggio a pagamento, aperto, come recita il cartello installato al suo ingresso, nella fascia oraria compresa tra le 6 e le 24, al costo di un euro all'ora e di 12 euro per l'intera giornata. Il parcheggio, però, come precisato dai vigili urbani, non è gestito dal Comune di Moneglia e non è chiaro come sia possibile pagare, vista l'assenza di macchinette per l'emissione dei biglietti e di personale addetto alla sorveglianza.

CAVI DI LAVAGNA (GE)

L'edificio della stazione è in cattive condizioni, soprattutto sul versante che dà sui binari. L'ingresso principale dello stabile conduce agli uffici della sede locale dell'Azienda di Promozione Turistica del Tigullio, ospitata all'interno dei locali concessi in comodato al Comune di Lavagna a partire dal dicembre del 2001, mentre il primo piano è abitato. L'ufficio di informazione e accoglienza turistica è aperto al pubblico solo nel periodo estivo, dal 15 giugno al 15 settembre, tutti i giorni della settimana, nelle fasce orarie comprese tra le 9,30 e le 12,30 e tra le 16,30 e le 19,30.

I bagni, pur essendo aperti, non sono molto puliti e sono posizionati all'altezza del sottopassaggio che conduce al secondo binario e a struttura coperta che, di fatto, fa le veci della sala d'attesa. L'ambiente è molto spoglio,

ma ci si può consolare sporgendo la testa all'esterno. A poche decine di metri di fronte alla stazione, infatti, c'è il mare. I due versanti laterali rispetto al corpo principale della struttura sono occupati da aree verdi alberate, e nello spazio compreso tra l'edificio e il sottopassaggio c'è un'edicola che si affaccia sulla trafficatissima statale numero 1, che costeggia la Riviera di Levante correndo parallela alla ferrovia.

LAVAGNA (GE)

Il Comune di Lavagna, oltre alla stazione di Cavi, a partire dall'agosto del 2001 ha stipulato un comodato quinquennale per la gestione di alcuni locali nello stabile ferroviario di Lavagna. L'edificio, che si trova in posizione centrale rispetto al paese, è in discrete condizioni e ospita un ufficio informazioni che funziona anche come biglietteria, aperto tutti i giorni dalle 5,40 alle 12,30, e il sabato e la domenica anche il pomeriggio, fino alle 19,30.

La sala d'attesa, graffiata a parte, è abbastanza pulita e, oltre allo sportello della biglietteria, comprende anche alcuni posti a sedere, un display elettronico degli orari e una biglietteria self-service. Il piano superiore dell'edificio è abitato, al pari di un altro stabile su due piani che affianca quello principale e che al piano terra ospita i servizi igienici, un po' carenti dal punto di vista strutturale ma impeccabili sotto il profilo della pulizia. In prossimità dei bagni c'è anche l'area dell'ex scalo merci, utilizzata come parcheggio per auto, motorini e biciclette, mentre all'interno del fabbricato dell'ex magazzino sono ammassati materiali di scarto e oggetti di vario genere.

In una struttura più recente, che si sviluppa su un piano solo e affianca l'edificio principale lungo il marciapiede che costeggia il primo binario, è stato invece ricavato un bar.

ZOAGLI (GE)

Un museo delle sete e dei velluti. Sarà questa la destinazione principale della stazione di Zoagli secondo quanto stabilito dall'amministrazione comunale, che a partire dalla primavera del 2002 ha preso in gestione, parte in affitto e parte in comodato d'uso gratuito, tre salette e la sala atrio della struttura. Proprio nell'atrio verrà ospitato il museo, dedicato alle specialità di questa località della provincia genovese, che dovrebbe aprire ufficialmente i battenti entro l'estate del 2003. Come sottolineato dall'assessore alle relazioni esterne, Rita Nichel, il museo, nelle intenzioni del Comune, "dovrebbe estendersi anche al vicino magazzino, e a questo scopo è già stata creata una struttura di collegamento tra

l'edificio principale e il magazzino". I piani dell'amministrazione devono però fare i conti con il fatto che allo stato attuale il magazzino è affittato a un privato.

Per quanto riguarda gli altri locali della stazione gestiti dal Comune, ha precisato l'assessore Nichel, "uno è stato adibito ad archivio storico comunale ed è destinato a diventare di consultazione pubblica, a beneficio di studenti e cittadini. Due stanze che si affacciano sui binari sono invece state destinate ad associazioni culturali e sportive del territorio". Si tratta di un'associazione di pesca sportiva, dell'associazione culturale Due Torri, della Stella sportiva, della Canottieri Zoagli 2000, e del Comitato Madonna del Mare, che cura una serie di iniziative incentrate attorno alla tradizionale commemorazione della Madonna del 6 agosto.

Questi due locali rappresentano una risorsa importante per il Comune. In precedenza, infatti, le associazioni si riunivano in una scuola e, grazie al loro trasferimento all'interno della stazione, è stato possibile creare una mensa per i bambini nell'ambito dell'edificio scolastico, risparmiando così agli studenti il fastidio di dover uscire dalla scuola per pranzare. I progetti del Comune legati all'area della stazione comprendono inoltre la realizzazione di un parcheggio, che dovrebbe sorgere al posto di un campo da bocce del dopolavoro ferroviario posizionato ai margini della struttura, abbandonato da anni e in condizioni di grande degrado.

Oltre all'affitto, pari a 12 milioni di vecchie lire, versato ogni anno a Metropolis, per poter utilizzare la struttura il Comune di Zoagli ha dovuto provvedere anche alla messa a norma dell'impianto elettrico, alla sostituzione degli infissi e delle porte dell'atrio e dell'archivio, al rifacimento degli intonaci, alla ritinteggiatura, e ad alcuni interventi strutturali per adattare i locali alle loro nuove funzioni.

I viaggiatori possono accedere ai binari aggirando l'edificio principale sulla sinistra. Sotto una tettoia posizionata accanto al varco di ingresso è installata una biglietteria self-service e, sempre su questo lato, ci sono i bagni, in discrete condizioni. Sul secondo binario, invece, è presente una piccola sala d'attesa, aperta su un lato e in buone condizioni, con alcune panchine e una macchinetta per timbrare i biglietti.

CAMOGLI (GE)

Quella di Camogli è una stazione che, con un po' di enfasi, si potrebbe definire gargantuesca. Il filo conduttore che lega i vari elementi che la compongono, infatti, è rappresentato dalla grandezza. A partire dall'edificio principale, che si sviluppa su tre piani, mimetizzandosi con i palazzi circostanti, e dal parcheggio, un Metropark a pagamento che si estende su una superficie molto vasta ed è gestito, come si intuisce dal nome, direttamente da Metropolis.

Se si prende in considerazione l'edificio principale, però, gli spazi, per quanto ampi, allo stato attuale non sono utilizzati al meglio delle loro potenzialità. E' il caso, in particolare, della sala d'attesa, alla cui funzione è stato destinato soltanto un piccolo corridoio, che conduce a un'ampia sala, aperta ma non agibile a causa della sporcizia e di numerose panchine ammassate l'una accanto all'altra. Il corridoio che funge, di fatto, da sala d'attesa è centrale rispetto allo stabile e si trova al primo piano, all'altezza dei binari. Il secondo piano, invece, è occupato da alcune abitazioni private, mentre il piano terra, all'altezza della strada che costeggia la stazione, ospita un bar e l'imboccatura del sottopassaggio che conduce al secondo binario.

Per quanto riguarda il possibile futuro della stazione, dalle informazioni fornite dalla Direzione Compartimentale Movimento di Genova risulta che il Comune di Camogli avrebbe intenzione di prendere in gestione attraverso un comodato alcuni locali, per trasformarli in un ufficio di informazioni turistiche, sulla falsariga di quanto avvenuto in molte altre stazioni impresenziate di questa regione.

BOGLIASCO (GE)

La vocazione turistica delle stazioni liguri viene confermata anche nel caso di Bogliasco, nota località che confina con il Comune di Genova. La Pro Loco e l'ufficio Iat (Informazione e Accoglienza Turistica) del paese, infatti, dal 7 aprile del 1997 ha trasferito la sua sede all'interno della stazione. Il contratto di affitto dei locali, presi in locazione tramite Metropolis, è intestato al Comune ed è stato stipulato nell'ottobre del 1996.

“La nostra attività – spiega il presidente della Pro Loco, Angelo Canevelli – al di là dell'aspetto prettamente turistico, consiste anche nella vendita della biglietteria ferroviaria a fascia chilometrica, manuale e con emettitrice automatica, nella vendita di biglietti e abbonamenti dell'autobus, delle schede ricaricabili per i cellulari, delle schede telefoniche, delle tessere Viacard per l'autostrada, nella prenotazione e vendita di biglietti per i principali teatri di Genova, e nella bollettazione, per conto dei Comuni di Bogliasco e Pieve Ligure, delle pubbliche affissioni e della pubblicità temporanea”.

La sede della Pro Loco, aperta tutti i giorni, tranne la domenica e il lunedì mattina, dalle 9 alle 11,30 e dalle 15,30 alle 18,30, si sviluppa su due piani. Il piano terra è dedicato all'accoglienza del pubblico ed è suddiviso in due aree da un lungo bancone, sul quale sono esposti in bella mostra decine di depliant e locandine di carattere turistico e culturale, mentre il secondo piano, ricavato attraverso la costruzione di un soppalco, ospita l'ufficio del presidente della Pro Loco.

All'interno dell'edificio, nel complesso in discrete condizioni di conservazione, è aperta anche una sala d'aspetto pulita e spaziosa, all'interno della quale, oltre ad alcune panchine, sono presenti anche un display elettronico degli orari e una biglietteria self-service. Il lato dolente, invece, è rappresentato dalla mancanza dei servizi igienici e dalla penuria di spazi per il parcheggio, che nelle ore di punta si traduce in una caotica congestione di vetture, che finiscono per occupare per intero i pochi metri quadrati di asfalto che circondano l'edificio. La stazione, infatti, si trova a ridosso di una curva che immette in un tunnel e quasi tutto lo spazio che la circonda è riservato ai taxi, agli autobus del trasporto pubblico locale e alle auto dei dipendenti della Pro Loco, cui spetta l'area antistante l'ingresso dell'ufficio.

Linea Genova-Ventimiglia

CELLE LIGURE (SV)

Il recupero delle stazioni impresenziate per scopi sociali può assumere davvero tantissime forme, anche le più imprevedibili. Lo dimostra il caso di Celle Ligure, dove la stazione periodicamente si trasforma in una sala da ballo. Il merito è del circolo Auser "I giovani di ieri", cui il Comune ha assegnato un ampio locale del primo piano ottenuto in comodato per cinque anni a partire dal settembre del 2000. Lo stanzone occupato dall'Auser si trova in cima alla scala che dall'ingresso della stazione conduce al primo piano, che si trova all'altezza dei binari, e confina con la sala d'attesa, una piccola stanza interamente ricoperta di graffiti.

Le attività dell'Auser non si limitano al ballo liscio, che anima la stazione una volta al mese. All'interno del circolo, aperto tutti i giorni nel pomeriggio, si gioca infatti anche a carte e a tombola, e vengono svolte numerose attività artistiche, dalla ceramica al disegno. L'Auser organizza anche delle gite e la partecipazione a mostre e a spettacoli teatrali, con trasferte in tutta la Liguria, e in particolare al teatro "Carlo Felice" di Genova. Il numero delle persone coinvolte in queste attività è piuttosto ampio, anche perché per partecipare non è necessario essere iscritti, e, contrariamente a quanto si potrebbe pensare, non si tratta solo di anziani.

Oltre a rappresentare un importante luogo di incontro e socializzazione per una buona fetta della popolazione del paese, il circolo dell'Auser non ha mancato, però, di suscitare qualche mugugno da parte dei pendolari che transitano quotidianamente nella stazione. Il motivo del contendere è

rappresentato dall'ampiezza del locale assegnato all'Auser in confronto con le dimensioni ridotte della sala d'attesa, che non sembra essere adeguata al suo scopo. Su questo punto, però, l'Auser ha mostrato una disponibilità totale. “La nostra sede – ha spiegato infatti la presidente, Ada Paonasso – a causa della sua ampiezza e dei vetri che la circondano è molto difficile da riscaldare, nonostante sia stato installato un nuovo impianto di riscaldamento. Per questo abbiamo pensato che la sua superficie potrebbe essere ridotta per lasciare più spazio alla sala d'attesa e venire così incontro alle esigenze dei pendolari”.

Un altro problema è rappresentato dai ripetuti atti di vandalismo che hanno preso di mira la stessa sala d'attesa e i vetri che delimitano la sede dell'Auser. In particolare, due vetri della porta del circolo sono stati rotti e rimpiazzati, almeno per il momento, con pannelli di cartone. Il perimetro della stanza è “protetto”, in realtà, da una bruttissima saracinesca che però è stata installata all'interno rispetto ai vetri, semplificando così l'opera dei vandali. A dispetto di questi spiacevoli inconvenienti, però, questo angolo della stazione ha sicuramente giovato dell'accordo raggiunto tra amministrazione locale e Ferrovie. In precedenza, infatti, il locale occupato dall'Auser era stato arbitrariamente trasformato da una coppia nella propria abitazione di fortuna.

Il circolo “I giovani di ieri” non è l'unica realtà a essere ospitata all'interno della stazione. Al piano terra, infatti, c'è un bar-tavola calda che utilizza anche una porzione dell'area esterna, occupata con numerosi tavolini, mentre al primo piano, sul versante opposto dell'edificio rispetto all'Auser, è stata ricavata la sede del Cse (Centro Socio Educativo) di Celle, che si occupa di attività di riabilitazione e socializzazione a favore di persone portatrici di handicap.

ALBISOLA (SV)

Parlare di stazione impresenziata, nel caso di Albisola Superiore, può sembrare paradossale visto che all'interno della struttura è presente, dalla primavera del 2002, il comando della polizia municipale, che garantisce un presidio costante dalle prime ore della mattina fino alle 7 del pomeriggio. Il trasferimento della sede dei vigili urbani nella stazione è stato reso possibile dal comodato quinquennale stipulato nel maggio del 2001 tra l'amministrazione comunale e le Ferrovie. La presenza della polizia municipale, però, non ha evitato che molte aree dello stabile venissero ricoperte da graffiti.

Il comando dei vigili si trova al primo piano dell'edificio, all'altezza dei binari, e occupa quelli che in passato erano i locali della biglietteria e della sala d'attesa. Al piano terra, invece, accanto all'imboccatura del tunnel che conduce al secondo binario è presente un bar, che occupa una superficie ampia e vende anche riviste e giornali. Di fianco al bar, c'è anche un negozio di riparazione

degli elettrodomestici, che si affaccia sullo spiazzo antistante la stazione, in grado di ospitare centinaia di autovetture.

SPOTORNO – NOLI (SV)

Sulla falsariga di quanto avvenuto ad Albisola Superiore, anche a Spotorno la stazione ha finito per ospitare la sede del comando locale della polizia municipale. Come precisato dal signor Peluffo, dell'ufficio Patrimonio e Demanio del Comune, l'accordo tra amministrazione locale e Ferrovie "è stato perfezionato con un comodato con decorrenza dal primo giugno 2000 fino al 31 agosto del 2008, e prevede la gestione da parte del Comune dell'atrio, della sala d'attesa, dei servizi igienici, e del lato dell'edificio lungo i binari. Altri locali, come il magazzino, sono rimasti invece in uso alle Ferrovie".

Nei locali concessi in comodato, che si trovano al primo piano dell'edificio all'altezza dei binari, di fronte alla sede della polizia municipale ha trovato posto anche il centro operativo comunale della protezione civile, cui il Comune ha assegnato l'area dell'ex bar. Lo spazio compreso tra le sedi della polizia municipale e della protezione civile funge da sala d'attesa, mentre all'esterno, sempre all'altezza dei binari, è stato creato anche un parcheggio di servizio per i mezzi dei vigili urbani e della protezione civile. A uso dei viaggiatori c'è, inoltre, una piccola sala d'attesa sul marciapiede del secondo binario.

Il corpo principale della stazione è collegato a un palazzo residenziale che si estende su tre piani e nello spiazzo di fronte sono attualmente in corso dei lavori per la realizzazione di un parcheggio interrato, mentre nel tratto coperto che conduce all'imboccatura del sottopassaggio per il secondo binario e alla scala per raggiungere il primo piano vengono parcheggiati motorini e biciclette. All'altezza dell'imboccatura del sottopassaggio, sono stati invece installati un display elettronico degli orari, una biglietteria self-service e un telefono pubblico.

CERVO – SAN BARTOLOMEO (IM)

I vigili urbani incombono anche sul futuro della stazione di Cervo – San Bartolomeo. Il Comune di Cervo, infatti, è in attesa del via libera ufficiale delle Ferrovie per insediare all'interno dell'edificio il comando della sua polizia municipale. Come specificato dal signor Fontana, dell'ufficio tecnico, i locali dello stabile che finiranno sotto la gestione dell'amministrazione locale attraverso un contratto di comodato d'uso gratuito sono destinati anche a ospitare un ufficio di informazioni e accoglienza per i turisti. E non a caso, visto che la stazione è frequentata soprattutto d'estate dai turisti che si recano al mare. Prima

che ciò avvenga, però, il Comune dovrà effettuare alcuni lavori di tinteggiatura e provvedere alla messa a norma dell'impianto elettrico.

Sebbene l'accordo tra Comune e Ferrovie sia in corso di stipula, l'edificio si presenta già in buone condizioni. La sala d'attesa, in particolare, è in uno stato pressoché perfetto ed è stata ritinteggiata di recente. Al suo interno sono installati un display elettronico degli orari, una biglietteria self-service e una macchinetta per l'obliterazione dei biglietti, e, cosa abbastanza curiosa, c'è la porta che conduce alle abitazioni private del piano superiore. Ancora più curiosa è la gabbia con uccellini che si incontra percorrendo il marciapiede che costeggia il primo binario. L'unica nota davvero dolente è rappresentata dai servizi igienici, situati a lato dell'edificio principale. Per raggiungerli, infatti, bisogna avere il coraggio di avventurarsi in discesa lungo una scala sporca, puzzolente e con materiale di vario genere accatastato ovunque alla rinfusa. Una volta giunti a destinazione, poi, si scopre che i bagni non sono funzionanti.

Linea Savona-San Giuseppe di C.

SANTUARIO (SV)

Quella di Santuario è una delle tre stazioni impresenziate dell'entroterra savonese individuate come possibili sedi dei punti informativi e dei centri di documentazione e promozione delle attività del progetto Treno (Tradurre le Risorse Endogene delle aree rurali in Nuova Occupazione). Dei quattro progetti finanziati dalla iniziativa comunitaria Equal, che mira a promuovere approcci innovativi per lo sviluppo integrato di territori a forte disoccupazione o comunque a rischio di emarginazione sociale, questo è l'unico a carattere nazionale. Riguarda, infatti, quattro aree rurali in quattro diverse regioni italiane: il Piemonte, la Toscana, la Sicilia e, appunto, la Liguria.

Il progetto si propone di individuare nuove nicchie di occupazione e di autoimpiego, nuove possibilità di accoglienza diffusa e di offerta personalizzata nel settore turistico-ambientale, creando marchi di origine controllata che contraddistinguono una formula di turismo personalizzato e accessibile a tutti. Per raggiungere questi obiettivi, il progetto intende individuare i prodotti e i servizi commerciabili in ciascuna area, sensibilizzare gli abitanti rispetto a questi temi, valorizzare le risorse umane locali nell'ambito di programmi di recupero del patrimonio artistico-culturale e in quelli di promozione turistica, oltre a elaborare un piano di marketing e a creare punti informativi e centri di documentazione, che, come è già stato sottolineato, dovrebbero essere ospitati all'interno di alcune stazioni impresenziate.

La partnership promotrice del progetto, finanziato con circa 1.350.000 euro, è capeggiata dall'associazione Mecenate '90 e comprende, tra gli altri, anche il Centro Italiano Opere Femminili Salesiane (Ciofs), con la sua struttura di formazione professionale. Il Ciofs, in particolare, figura come interlocutore delle Ferrovie nella trattativa per la concessione in comodato d'uso gratuito delle tre stazioni impresenziate di Santuario, Maschio e Altare, cui si aggiunge, sempre sulla linea Savona-San Giuseppe C., quella presenziata di Ferrania.

Per quanto riguarda, più specificatamente, la stazione di Santuario, va sottolineato che si trova alcune decine di metri più in alto rispetto al centro abitato e può essere raggiunta solo attraverso una stradina molto stretta, dove la circolazione nei due sensi è regolata attraverso dei semafori installati alle sue estremità. La stazione è in cattive condizioni, soprattutto dal punto di vista della manutenzione ordinaria. L'unico locale accessibile, allo stato attuale, è quello della sala d'attesa, una stanzetta non molto grande, che ricorda una santabarbara a causa del numero impressionante di brandelli di petardi accumulati al suo interno. La sala comprende alcune panchine, un tavolo e due macchinette per timbrare i biglietti, una delle quali è fuori uso perché spezzata in due.

La stazione è preceduta da un piccolo spiazzo, in grado di ospitare alcune vetture, e al piano superiore sembra abitata, almeno a giudicare dall'ingresso, con annessa buca delle lettere, posizionato su uno dei lati corti dell'edificio.

MASCHIO (SV)

La seconda stazione ligure coinvolta nel progetto Treno, quella di Maschio, si trova all'estremità di una stradina molto ripida e stretta, alcune decine di metri più in alto rispetto al centro abitato, in una zona isolata immersa nel verde, interrotto solo da una manciata di abitazioni sparse. L'edificio si estende su un piano unico ed esternamente appare in discrete condizioni. Nessun locale, però, è accessibile e l'unico visibile dall'esterno è quello occupato in passato dal capostazione, che conferma l'impressione che la stazione sia stata abbandonata da tempo al suo destino. Del resto, è sufficiente una verifica dell'orario ufficiale di Trenitalia per avere la certezza che la stazione è stata dismessa, anche se la sua presenza continua a essere indicata da un cartello stradale all'imboccatura della stradina che la collega al paese.

ALTARE (SV)

A differenza delle stazioni di Santuario e Maschio, quella di Altare sorge in un'area centrale rispetto al centro abitato, e dunque strategicamente più appetibile nell'ottica degli obiettivi del progetto Treno. L'edificio principale

della stazione, dove ormai si fermano pochissimi treni, utilizzati soprattutto dagli studenti che frequentano le scuole di Savona, è preceduto da un ampio spiazzo che include anche un giardinetto ben curato, all'interno del quale sono installate alcune panchine e dei giochi per bambini.

L'edificio principale versa in condizioni cattive e non è accessibile da parte dei viaggiatori, che si devono accontentare del foglio cartaceo degli orari dei treni, esposto sulla porta a vetri di ingresso, sbarrata all'interno da una panchina posta di traverso. A differenza dei muri esterni, però, i locali all'interno sono puliti e in un discreto stato di conservazione, che dovrebbe rendere più agevole il loro recupero nel caso in cui l'ipotesi di utilizzo della stazione nell'ambito del progetto Treno dovesse concretizzarsi.

L'area ferroviaria comprende anche l'ex scalo merci, occupato da un binario morto, sul quale sostano alcuni vagoni, e dal fabbricato dell'ex magazzino, che è in condizioni cattive. In condizioni cattive sono anche i servizi igienici, ospitati in una piccola struttura indipendente che non è accessibile.

Linea Genova-Ovada

MELE (GE)

Il recupero a fini sociali della stazione di Mele, ubicata nella frazione di Fado, si è concretizzato a partire dal gennaio del 2002, quando il Comune ha preso in gestione con un comodato quinquennale il fabbricato dell'ex magazzino merci e una porzione dell'area circostante. La struttura è stata destinata a posto di servizio della protezione civile, impegnata in particolare nel servizio regionale antincendio boschivo, e ospita anche la Società Pesca Sportiva Mele, che qui si riunisce tutti i giovedì, dalle 20,30 alle 22,30. L'aspetto che più colpisce è rappresentato dal fatto che il magazzino è stato ristrutturato per la porzione di pertinenza della protezione civile, compresa l'area antistante che include alcune panchine e delle decorazioni variopinte, mentre il versante sul retro del fabbricato, occupato dalla società di pesca sportiva, è in condizioni decisamente precarie.

L'edificio principale della stazione si estende su tre piani. I due piani superiori sono occupati da abitazioni private, mentre il piano terra è suddiviso tra l'ex ufficio del capostazione e la sala d'attesa, all'interno della quale sono installati un display elettronico degli orari, una biglietteria self-service e una macchinetta per timbrare i biglietti. La sala destinata ai viaggiatori è arredata con

un tavolo e tre panchine e, fenomeno purtroppo raro nel panorama delle stazioni impresenziate, è priva di graffiti sui muri.

Accanto all'edificio principale, sul marciapiede che costeggia i binari, si affaccia anche una struttura in legno che arriva all'altezza del primo piano della stazione. Al suo interno è ospitato un bar ristorante tabaccheria. Subito dopo, proseguendo lungo il marciapiede, ci si imbatte nei servizi igienici, che sono aperti al pubblico ma un po' carenti dal punto di vista della pulizia.

CAMPO LIGURE – MASONE (GE)

A Campo Ligure la collaborazione tra amministrazione locale e Ferrovie si è concretizzata nella realizzazione di un parcheggio in grado di ospitare 74 vetture, oltre a biciclette e motorini. Il parcheggio, aperto nel novembre del 2002, è stato ricavato sfruttando l'ampia area dell'ex scalo merci, che il Comune ha ottenuto in comodato d'uso dopo un'attesa di alcuni anni. “Si trattava di una struttura necessaria da tempo – ha spiegato Enrico Oliveri, dell'ufficio tecnico comunale – perché la stazione è utilizzata anche dagli abitanti di Masone, un paese limitrofo”. Che la stazione sia molto frequentata lo si intuisce del resto dando una semplice occhiata proprio al parcheggio, che è stracolmo di vetture. “In base al comodato stipulato con le Ferrovie – ha aggiunto Oliveri – il nostro Comune assicura la manutenzione ordinaria della stazione, e in particolare dei servizi igienici, delle porte e delle finestre”.

All'interno dell'edificio principale, in una porzione dei locali precedentemente adibiti a biglietteria, ha trovato invece posto la cooperativa “Fuori Fila”, fondata da alcuni giovani del posto. La cooperativa si occupa della vendita di biglietti per treni e autobus e della rivendita di ricariche per telefonini, e gestisce anche un'edicola, garantendo così un presidio quotidiano nella struttura. L'atrio su cui si affacciano l'edicola e la biglietteria è piuttosto ampio, e a disposizione dei viaggiatori ci sono anche due sale d'attesa, mentre i servizi igienici sono stati chiusi a seguito di atti vandalici e per poterli utilizzare è necessario chiedere la chiave al personale della biglietteria, che è aperta dal lunedì al venerdì dalle 5,50 alle 12,40, e il mercoledì e venerdì anche dalle 13,45 alle 16, mentre rimane chiusa il sabato e nei giorni festivi.

ROSSIGLIONE (GE)

Dal 1996 in tre stanze all'interno della stazione hanno sede l'ufficio decentrato della Camera del Lavoro della Cgil della Valle Stura, il Sindacato Pensionati Italiani (Spi) di Rossiglione e Scs Lavoro srl, una società di servizi convenzionata con il Caaf Cgil Liguria. La Cgil ha preso in gestione i locali

attraverso una convenzione con il Comune, che a sua volta li ha ottenuti in comodato d'uso gratuito dalle Ferrovie.

Come precisato dai responsabili della Camera del Lavoro, per adattare la stazione alla sua nuova funzione è stato necessario il rifacimento dell'impianto elettrico, la sistemazione del pavimento e del soffitto, e l'adeguamento dei locali alle esigenze dell'ufficio. In particolare, due stanze vengono utilizzate come uffici veri e propri, mentre nell'atrio di ingresso è stata ricavata una sala d'aspetto, arredata con numerose seggiole e decorata con poster, fotografie, bandiere e volantini appesi alle pareti.

Col passare degli anni, la stazione si è rivelata una cornice ideale per i servizi offerti dalla Cgil, trasformandosi in un punto di riferimento importante per i lavoratori e i pensionati della zona. L'unico inconveniente significativo riguarda l'impianto di riscaldamento, che si è guastato, è stato riparato una volta, finendo però per guastarsi di nuovo. Il problema riguarda sia la sede della Cgil, che vi ha posto rimedio in proprio dotandosi di un impianto di riscaldamento elettrico, sia la sala d'attesa destinata ai viaggiatori, dove le Ferrovie hanno provveduto a installare due piccoli caloriferi elettrici, che non sembrano però sufficienti per riscaldare adeguatamente il locale, che è piuttosto ampio.

I servizi igienici, invece, sono stati rimossi dopo l'inizio della costruzione, tuttora in corso, del sottopasso pedonale per raggiungere il secondo binario. Nel novembre 2000, inoltre, il Comune ha avviato la costruzione, nelle immediate vicinanze della stazione, di un sottopasso carrabile, che una volta concluso porterà alla soppressione di un passaggio a livello.

LIGURIA - Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea La Spezia-Genova</i>							
Manarola	SP	Ottimo	Km 0,1		C	TU	No
Vernazza	SP	Ristrutturazione in corso	Centrale		C+A	TU SO	Si
Moneglia	GE	Buono	Centrale		C	TU	Si
Cavi di Lavagna	GE	Cattivo	Centrale		C	TU	Si
Lavagna	GE	Discreto	Centrale		C	TU	Si
Zoagli	GE	Buono	Centrale		C+A	SO CU	No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
Camogli	GE	Discreto	Centrale	C		TU	Sì
Bogliasco	GE	Discreto	Centrale		A	TU	Sì
<i>Linea Genova-Ventimiglia</i>							
Celle Ligure	SV	Discreto	Centrale		C	SO	Sì
Albisola	SV	Discreto	Centrale		C	SO	Sì
Spotorno – Noli	SV	Buono	Centrale		C	SO	Sì
Cervo – San Bartolomeo	IM	Buono	Centrale	C		TU SO	No
<i>Linea Savona-San Giuseppe di C.</i>							
Santuario	SV	Cattivo	Km 0,2	C		TU SO	No
Maschio	SV	Discreto	Km 0,4	C		TU SO	No
Altare	SV	Cattivo	Centrale	C		TU SO	No
<i>Linea Genova-Ovada</i>							
Mele	GE	Discreto	Centrale		C	SO	Sì
Campo Ligure – Masone	GE	Discreto	Centrale		C	SO	Sì
Rossiglione	GE	Buono	Centrale		C	SO	No

PIEMONTE E VALLE D'AOSTA



Le stazioni piemontesi prese in considerazione da questa ricerca sono otto, tutte concentrate nella provincia di Alessandria, sulle linee Milano-Genova, Ovada-Acqui Terme e Ovada-Alessandria. A eccezione degli impianti di Pontecurone e Ovada Nord, le altre stazioni elencate nelle prossime pagine rientrano nel campo di azione del progetto Equal AL&AT Express, promosso da numerosi consorzi di Comuni, consorzi di cooperative sociali, associazioni agrituristiche, dalla cooperativa sociale Oesse – Officina Sociale, dall'Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) e dal Politecnico di Torino.

Il progetto, finanziato dal Fondo Sociale Europeo con un 1.300.000 euro, intende promuovere il turismo sociale, l'agricoltura biologica e l'artigianato tradizionale nelle province di Alessandria e Asti, per favorire l'inserimento lavorativo dei soggetti deboli. Le stazioni indicate dai responsabili del progetto come possibili sedi delle attività promosse da AL&AT Express allo stato attuale sono tre nel comparto di Torino (Terzo, Gamalero e Agliano), una nel comparto di Milano (San Giuliano Nuovo) e cinque in quello di Genova (Molare, Novi Ligure, Ovada, Predosa e Rocca Grimalda), cui vanno sommate altre 13 stazioni (Bosco Marengo, Castellazzo Bormida, Castelspina, Frugarolo, Villalvernia, Ponti, Strevi, Bergamasco, Oviglio, Bazzana, San Marzanotto, Mombaruzzo e Spinetta) che devono ancora essere visionate. Il progetto, infatti, è nella sua fase

embrionale, e in molti casi resta ancora da verificare l'effettiva disponibilità delle strutture che i suoi promotori vorrebbero sfruttare.

La questione relativa al recupero a fini sociali delle stazioni impresenziate è stata affrontata di recente anche dalla Regione Piemonte. Nel febbraio scorso, infatti, il vicepresidente della Giunta Regionale, William Casoni, ha promosso un incontro presso gli uffici dell'assessorato regionale ai Trasporti per discutere il futuro degli impianti impresenziati della linea Chiasso-Aosta. All'incontro hanno partecipato i rappresentanti dei Comuni di Montanaro, Caluso, Candia, Strambino e Montalto Dora, oltre all'ingegner Paolo Cuzzola, della Rete Ferroviaria Italiana, che ha ribadito la disponibilità di Rfi a cedere in comodato d'uso gratuito le stazioni, in cambio dell'impegno da parte delle amministrazioni comunali di farsi carico della pulizia degli spazi dedicati ai viaggiatori. Cuzzola si è anche impegnato a effettuare in tempi brevi dei sopralluoghi nelle singole stazioni con i rappresentanti dei vari Comuni, e dunque è probabile che nell'arco dei prossimi mesi il numero degli impianti impresenziati del territorio piemontese affidati in gestione agli enti locali finirà per crescere sensibilmente.

In Valle d'Aosta, invece, sulla falsariga di AL&AT Express un altro progetto Equal, denominato TE.SE.O, si propone di rafforzare l'economia sociale del territorio, consolidando la rete dei soggetti del terzo settore all'interno dell'economia locale, favorendo l'apertura al mercato privato delle cooperative sociali impegnate nei servizi alla persona, e creando nuove opportunità di inserimento lavorativo di soggetti deboli nell'ambito delle cooperative sociali integrate. Questo progetto, che ha ottenuto dal Fondo Sociale Europeo un finanziamento pari a 939.000 euro, ha come principale referente il Consorzio Trait d'Union, affiancato da una serie di cooperative sociali, enti di formazione e di volontariato, e si propone di utilizzare, grazie a un accordo con le Ferrovie dello Stato, alcune stazioni impresenziate e casermette della tratta valdostana, soprattutto nel tratto compreso tra Pont Saint Martin e Pré Saint Didier. Anche in questo caso, però, i lavori, che hanno preso il via nella seconda metà del 2002, sono ancora nella fase preliminare e incontrano qualche difficoltà nell'individuare con precisione gli impianti ferroviari impresenziati che potrebbero essere utilizzati. Le stazioni prescelte sono comunque destinate a essere trasformate in centri di sviluppo di azioni imprenditoriali nel settore turistico e di altre attività con finalità sociali. *Nella foto in alto, uno scorcio della stazione di Rocca Grimalda.*

Linea Milano-Genova

PONTECURONE (AL)

La firma del contratto di comodato con cui il Comune di questo piccolo paese

dell'alessandrino, ai confini con la Lombardia, ha ottenuto in gestione dalle Ferrovie i locali al piano terra della stazione risale all'ottobre del 1999. A distanza di quattro anni, i frutti di questo accordo sono evidenti sia nei locali dell'impianto destinati ai viaggiatori, sia nella porzione della struttura all'interno della quale sono state ricavate le sedi della Pro Loco di Pontecurone e della sezione locale del Sindacato Pensionati Italiani (Spi) - Patronato Inca della Cgil. Il sindacato, come specificato sulla targa appesa all'ingresso, è aperto il lunedì, dalle 15 alle 18, e il mercoledì e venerdì, dalle 9 alle 11, e si occupa in particolare di fornire la propria assistenza e consulenza per le pratiche pensionistiche, fiscali, di invalidità, disoccupazione, malattia, infortuni e maternità.

La sala d'aspetto per i viaggiatori, preceduta da un piccolo atrio, è illuminata, molto spaziosa e con numerosi posti a sedere, e si caratterizza, soprattutto, per la pulizia e per l'assoluta mancanza di graffiti sui muri. Nel locale sono presenti anche una macchinetta obliteratrice e una biglietteria self-service. Le sedi di Pro Loco e Cgil, invece, occupano i locali sul versante opposto del piano terra, sulla sinistra guardando l'ingresso principale, dove spicca un'altra sala d'attesa, arredata con divani, poltrone e quadri alle pareti, che è accessibile solo negli orari di apertura degli uffici del sindacato. L'area della stazione comprende anche un magazzino merci di notevoli dimensioni, che finora, però, non sembra aver trovato una destinazione chiara. Al suo interno, infatti, sono accatastati in ordine sparso materiali di vario tipo.

VILLALVERNIA (AL)

L'unico locale accessibile di questa stazione, che rientra tra quelle potenzialmente coinvolte nel progetto AL&AT Express, è rappresentato da quella che viene indicata come la sala d'attesa di prima classe, che è molto pulita, arredata in modo sobrio con un paio di panchine, una bacheca con il foglio degli orari e una macchinetta per timbrare i biglietti, ma priva di illuminazione. All'interno del corpo principale della stazione, che si estende su due piani e non è abitata, sono presenti altri locali piuttosto ampi, a partire dall'atrio di ingresso, che si può osservare attraverso la porta a vetri sul versante opposto rispetto ai binari.

I bagni si trovano in una piccola struttura separata rispetto all'edificio principale e sono accessibili ma in condizioni fatiscenti e dunque, di fatto, inutilizzabili, mentre nell'area antistante l'ex magazzino merci, che si trova a un centinaio di metri di distanza rispetto all'edificio principale della stazione, c'è un'ampia area verde. Il secondo binario può essere raggiunto attraverso un sottopasso che è in cattive condizioni, al pari del resto della struttura, che nel complesso avrebbe bisogno di robusti interventi di ristrutturazione.

Linea Ovada-Acqui Terme

MOLARE (AL)

A chi percorre da est verso ovest la statale numero 456 detta del Turchino, che collega Genova ad Acqui Terme, sorpassata la piana di Ovada, prima che la strada prenda a salire verso il passo del Cremolino, si offre lo spettacolo di un agglomerato di case arroccate su di un poggio. Molare è sorto, come tanti altri borghi della zona, all'ombra di un castello, e la sua stazione, che si trova in un'area che precede l'ingresso nel centro abitato, è stata giudicata idonea e molto interessante per lo sviluppo delle attività di AL&AT Express, anche se i responsabili del progetto devono verificare con Metropolis la sua effettiva disponibilità. Questo immobile, infatti, sarebbe già stato messo in vendita dalla società che gestisce il patrimonio delle Ferrovie.

La struttura della stazione nel complesso è in condizioni discrete, ma la sala d'attesa, costituita da un locale piuttosto ampio, è piuttosto sporca e con i muri scrostati e ricoperti di graffiti, oltre che fredda per la mancanza del riscaldamento. In alternativa alla sala d'attesa, i viaggiatori possono optare per una pensilina esterna, anch'essa letteralmente ricoperta da graffiti, collocata sulla sinistra dell'edificio principale dando le spalle ai binari. I servizi igienici sono in condizioni pessime e un altro locale, immediatamente accanto alla sala d'attesa, è chiuso. Forse è proprio questo il motivo per cui si è conservato in condizioni decisamente migliori rispetto a quelle dei locali aperti al pubblico.

Linea Ovada-Alessandria

OVADA NORD (AL)

Ovada sorge al centro di un'ampia vallata e il suo centro urbano è incorniciato dai torrenti Orba e Stura. La stazione di Ovada Nord si trova in una posizione più defilata e molto più tranquilla rispetto al caos del centro, ed è costituita da un edificio in discrete condizioni di conservazione che si sviluppa su due piani e che allo stato attuale è chiuso totalmente, sia al primo piano sia al pian terreno, dove non è possibile neppure sbirciare all'interno, perché porte e finestre sono oscurate da pannelli. In base alle informazioni fornite dalla Direzione Compartimentale Movimento di Genova, però, alcuni locali all'interno dell'edificio a partire dal 2002 sarebbero stati concessi in comodato d'uso per

cinque anni all'associazione Amici della Missione, impegnata nel volontariato a sostegno delle missioni.

Per il momento, comunque, l'unico elemento che testimonia l'effettivo utilizzo della stazione è rappresentato dal foglio degli orari aggiornato, esposto all'interno di una bacheca appesa all'interno di una pensilina segnata da graffiti e bruciature. Lo stesso degrado caratterizza anche la struttura dei servizi igienici, posizionata sul versante dell'edificio principale opposto a quello della pensilina. Nel caso dei bagni, però, il problema non è rappresentato dai graffiti, ma dalla notevole quantità di foglie, carte e cartoni accumulata all'interno. Poco più in là rispetto ai bagni, l'area della stazione comprende anche un altro immobile su un unico piano, che appare in uno stato di totale abbandono.

ROCCA GRIMALDA (AL)

La raccomandazione d'obbligo, per chi si reca alla stazione di Rocca Grimalda, giudicata interessante e idonea allo sviluppo delle attività del progetto AL&AT Express, è quella di tenere gli occhi rivolti all'insù. Come segnalato da un'inquilina che vive in uno degli appartamenti del primo e secondo piano, e che fino al 1987 ha lavorato come ferroviere proprio in questa stazione, lo stato dei serramenti dell'edificio è pessimo, tanto da costituire un pericolo per l'incolumità delle persone. E' già capitato, infatti, che un'imposta delle finestre si sia staccata franando al suolo.

Il cattivo stato dei serramenti riflette, in peggio, quello complessivo dell'edificio, che colpisce per le sue dimensioni notevoli, ma in compenso la sala d'attesa è curata in modo impeccabile, ed entrando si viene accolti da una piacevolissima e inconsueta fragranza di pulito. All'interno, però, l'arredamento è ridotto all'osso: due panchine, il foglio degli orari dei treni e la macchinetta per timbrare il biglietto prima di salire a bordo. La sala d'attesa è anche l'unico locale dell'edificio aperto al pubblico. Ma solo nelle ore diurne, perché durante la notte spesso viene chiusa. Una misura precauzionale che è stata adottata dopo che in passato questa stanza aveva finito per trasformarsi in un riparo improvvisato per senzatetto e tossicodipendenti. I servizi igienici, invece, pur essendo segnalati da cartelli extra large, sono chiusi a tempo pieno.

E' sufficiente dare un'occhiata al numero delle auto parcheggiate nell'ampio spiazzo che precede la stazione per capire che la stazione viene utilizzata parecchio dai pendolari che lavorano ad Alessandria. Eppure sembra che la mancanza di un presidio costante nella zona abbia spinto molti a preferire l'auto al treno come mezzo di trasporto. Basta guardarsi intorno per comprendere che, tutto sommato, questo atteggiamento è giustificato. La stazione, infatti, si trova al di fuori del centro abitato, in una zona circondata dal verde molto tranquilla. Forse troppo per chi deve lasciare qui l'auto incustodita per tutta la giornata.

PREDOSA (AL)

“Molto interessante è l’area adiacente la stazione, che comprende un edificio con un piccolo giardino. L’edificio ha grandissime potenzialità per lo sviluppo delle attività in quanto si presta a ospitare diverse tipologie di iniziative (giardinaggio, punto informativo, ecc.) ed è forse l’unico edificio in grado di accogliere attività di tipo residenziale. Grazie a queste caratteristiche è stato segnalato per diventare sede utilizzabile da tutta la partnership di sviluppo”.

Questo, in sintesi, il giudizio espresso dai responsabili del progetto AL&AT Express in merito alla stazione di Predosa, che per molti aspetti ricorda quella di Rocca Grimalda. Anche in questo caso, infatti, l’edificio principale si sviluppa su tre piani, ed è abitato al primo e al secondo. Come a Rocca Grimalda i servizi igienici, ubicati in una struttura indipendente, non sono accessibili. Anche in questo caso, inoltre, la stazione è preceduta da uno spiazzo molto ampio e anche qui la sala d’attesa emana un profumo davvero gradevole.

Le somiglianze con Rocca Grimalda finiscono qui, perché a Predosa, profumo a parte, la sala d’attesa è leggermente più grande e i suoi muri sono deturpati da parecchi graffiti. All’esterno, però, lo stato di conservazione dell’edificio è complessivamente migliore e, in particolare, i serramenti dei due piani superiori sono nuovi, mentre il piano terra non è altrettanto curato.

CASTELSPINA – PORTANOVA (AL)

Se non fosse per il foglio con l’orario aggiornato dei treni appeso all’interno della pensilina per i viaggiatori sul marciapiede che costeggia i binari, tutto farebbe pensare che la stazione di Castelspina – Portanova non sia più attiva. L’edificio principale, infatti, è in condizioni fatiscenti e, fatta eccezione per un locale che contiene cartelli segnaletici ferroviari, delle porte di metallo chiudono tutti gli accessi, impedendo di vedere all’interno.

La sensazione di abbandono che sembra emanare dalla stazione è accresciuta dalla presenza di spazzatura in tutta l’area circostante e dal fatto che la fermata si trova in aperta campagna, esattamente a metà strada tra i due paesi che le danno il nome, Castelspina e Portanova, in una zona dove il silenzio è rotto parzialmente solo dal rumore delle auto che transitano lungo l’autostrada A26, che corre parallela alla ferrovia a poche centinaia di metri di distanza. L’unico elemento che restituisce un po’ di calore e colore alla stazione sono i graffiti variopinti che ricoprono la pensilina e i muri degli edifici. Compreso quello dei servizi igienici, che sono inutilizzabili e in condizioni a dir poco precarie.

Le possibilità di un recupero a uso sociale della struttura in questo caso, assai più che altrove, appaiono dunque legate a doppio filo all’evolversi della trattativa per il suo utilizzo nell’ambito del progetto AL&AT Express. I

responsabili del progetto, però, finora si sono limitati a manifestare un generico interesse per questa stazione.

CASTELLAZZO – CASALCERMELLI (AL)

Proseguendo per altri otto chilometri lungo la linea Ovada-Alessandria, in direzione del capoluogo provinciale, si giunge alla stazione di Castellazzo – Casalcermelli, che si trova nella zona periferica del Comune di Castellazzo Bormida. Anche questa fermata interessa i responsabili del progetto Al&At Express, e anche qui, al pari della stazione di Castelspina, la struttura versa in uno stato di abbandono pressoché totale.

Nessun locale all'interno dell'edificio principale, infatti, è accessibile, anche se attraverso la porta a vetri dell'ingresso principale è possibile intravedere la sala d'attesa, il locale dell'ex biglietteria e un altro locale che viene indicato come "alloggi". Percorrendo il perimetro dell'edificio alla ricerca di qualche altro spiraglio per dare un'occhiata all'interno, ci si imbatte nella finestra dei bagni, che appaiono anch'essi in condizioni pessime come il resto della struttura, i cui serramenti cadono letteralmente a pezzi.

L'unica parte della stazione ancora destinata ai viaggiatori è la solita pensilina coperta di graffiti e con il foglio degli orari, che si trova sulla sinistra dell'immobile, guardando l'ingresso principale, mentre l'area dell'ex magazzino merci è recintata e utilizzata dal Centro Edile Gamondio, che si occupa della vendita di materiale da costruzione. Nell'aria si avverte anche l'odore acre della polvere da sparo dei petardi che alcuni ragazzi si divertono a far scoppiare lungo il marciapiede che costeggia i binari e nel grande spiazzo antistante la stazione.

PIEMONTE - Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Milano-Genova</i>							
Pontecurone	AL	Discreto	Centrale		C	SO	No
Villalvernia	AL	Cattivo		C		SO+TU	No
<i>Linea Ovada-Acqui Terme</i>							
Molare	AL	Discreto				SO+TU	No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Ovada-Alessandria</i>							
Ovada Nord	AL	Discreto			C	SO	No
Rocca Grimalda	AL	Cattivo		C		SO+TU	No
Predosa	AL	Discreto		C		SO+TU	No
Castelspina – Portanova	AL	Pessimo		C		SO+TU	No
Castellazzo – Casalcermelli	AL	Pessimo		C		SO+TU	No

LOMBARDIA



Le stazioni impresenziate della Lombardia prese in esame nelle pagine successive sono 36 e fanno di questa regione una delle più rappresentate all'interno della ricerca. Con sette impianti ciascuna, le province in cui si concentrano il maggior numero di stazioni sono quelle di Mantova e Lecco, seguite da quella di Varese (6), da quelle di Milano e Sondrio (5), da Como e Cremona (2), e da Brescia e Lodi (1). *Nella foto di Laila Pozzo, l'interno dell'ex magazzino merci della stazione di Corsico, in provincia di Milano, trasformato dall'associazione Gheroarté in uno spazio culturale polivalente.*

Linea Monza-Molteno

MONZA SOBBORGHİ (MI)

Sono circa 600, e il numero è in costante aumento, i viaggiatori che ogni giorno prendono il treno alla stazione di Monza Sobborgħi, snodo strategico verso la metropoli milanese. La stazione di via Carlo Rota è infatti diventata un'alternativa interessante per i pendolari monzesi residenti nella zona nord,

nord-est della città, grazie al fatto che nelle ore di punta sosta un treno diretto a Porta Garibaldi, Greco o Sesto San Giovanni ogni venti minuti. Fino al marzo del 2001, però, la stazione, trasformata in fermata impresenziata all'inizio degli anni Novanta, sembrava inesorabilmente avviata verso una triste sorte di abbandono e trascuratezza. Le cose sono cambiate, decisamente in meglio, grazie all'accordo con cui le Ferrovie hanno ceduto al Comune, in comodato gratuito per sette anni, gran parte dei locali al piano terra della stazione, che l'amministrazione locale ha deciso di destinare a nuova sede dell'associazione di protezione civile Monza Soccorso.

Fondata nel 1995 da una decina di persone desiderose di fare del volontariato di protezione civile, l'associazione fino al 2001 aveva sede nell'abitazione privata del suo fondatore e presidente, Italo Drago, e col passare degli anni è cresciuta costantemente, fino a quadruplicare il numero dei volontari, che intervengono in situazioni nelle quali gli organici delle forze dell'ordine e dei vigili del fuoco siano insufficienti ad affrontare le emergenze. Il progressivo aumento dei volontari ha reso però necessaria l'individuazione di una nuova sede, e in questo senso i 200 metri quadrati della stazione rappresentavano la soluzione ideale. "Crediamo molto in questa nuova struttura, grazie alla quale Monza si è potuta dotare per la prima volta di un piano di protezione civile – ha spiegato il sindaco Roberto Colombo – Le esondazioni del Lambro, così come il tornado del luglio 2001 in Brianza, hanno infatti dimostrato l'importanza del ruolo svolto dai volontari di Monza Soccorso. Il comodato stipulato con le Ferrovie rappresenta inoltre un segno di rinascita per il quartiere della stazione".

La presenza dei volontari di Monza Soccorso, che qui si riuniscono, soprattutto nelle ore serali, per pianificare le loro attività, rappresenta anche un significativo elemento di assicurazione per i pendolari e costituisce un serio deterrente per i vandali, che in precedenza potevano scorazzare liberamente per la stazione. I volontari, inoltre, garantiscono un costante lavoro di ripristino di locali e infissi, oltre alla manutenzione di piante e fiori. Le Ferrovie, dal canto loro, hanno contribuito ripristinando la sala d'attesa, che è stata dotata di una macchinetta emettrice di biglietti e abbonamenti, e di un sistema di chiusura automatica delle porte d'accesso dopo la partenza dell'ultimo treno della sera, in modo da evitare l'ingresso di malintenzionati. In più, alla vigilia dell'inaugurazione ufficiale della nuova sede di Monza Soccorso, avvenuta il 20 ottobre 2001, le Ferrovie hanno anche pulito l'ampio piazzale dell'ex scalo merci, situato sul versante sinistro della struttura, dando le spalle ai binari, e ritinteggiato i muri esterni dell'edificio principale.

A distanza di circa un anno e mezzo dall'inaugurazione, alcuni graffiti hanno fatto di nuovo la loro comparsa sui muri, ma nel complesso la struttura e l'area circostante si sono conservate in condizioni più che buone. Nel frattempo si è risolto anche il problema dell'accesso alla stazione, che ha risentito a lungo per i lavori di realizzazione di un sottopasso nelle immediate vicinanze della piccola area parcheggio antistante l'edificio.

BIASSONO – LESMO PARCO (MI)

Il connubio stazione-protezione civile di Monza Sobborghi vale anche per la fermata di Biassono – Lesmo Parco. La differenza più vistosa tra i due casi è rappresentata dalle dimensioni delle due strutture. Quella di Biassono, infatti, è una stazione piuttosto piccola, che si estende su un piano soltanto, suddiviso equamente tra la sala d'attesa, con ingresso sul lato binari della struttura, e la sede dell'Associazione Volontari Protezione Civile di Biassono, cui si accede da una porta situata sul versante dell'edificio che dà sulla strada.

Le tappe principali che hanno portato i volontari della protezione civile a occupare questa porzione della stazione sono due. La prima risale al febbraio 2001, mese in cui il Comune di Biassono ha ottenuto in comodato dalle Ferrovie alcuni locali della struttura, sui quali sono stati compiuti lavori edili allo scopo di ripristinarne la normale fruizione. La seconda, invece, è quella del maggio successivo, quando l'amministrazione locale ha stipulato un analogo contratto con la sezione della protezione civile, che utilizza questi spazi per tenere le proprie riunioni e svolgere le varie attività sociali.

L'Associazione Volontari Protezione Civile Biassono è stata fondata nel 1992 e conta una trentina di soci, impegnati in una serie di attività di prevenzione svolte a 360 gradi, dalla cura della sponda del fiume Lambro, in stretta sinergia con la guardia forestale, al costante monitoraggio del territorio, per segnalare all'amministrazione comunale eventuali anomalie, quali semafori o lampioni non funzionanti, discariche abusive e quanto altro sia fonte di pericolo per i cittadini. L'associazione si occupa inoltre del progetto "Scuola Sicura", attraverso il quale i suoi volontari predispongono un piano di evacuazione che richiede, dopo attenti sopralluoghi, discussioni con il personale delle varie scuole e del Comune, accompagnate da un approfondito lavoro di studio dell'edificio, di applicazione della segnaletica di sicurezza, di programmazione e di istruzione di insegnanti e alunni.

A tutte queste attività di indubbio valore sociale va sommato l'effetto positivo che la presenza dell'associazione sembra aver esercitato sulla stazione, la cui struttura appare essere in ottime condizioni. Non fa eccezione la sala d'attesa per i viaggiatori che, pur essendo piuttosto spoglia, si caratterizza per la presenza del display elettronico degli orari e di una biglietteria self-service, e soprattutto per la grande pulizia e per la pressoché totale assenza di graffiti sui muri. Graffiti che, del resto, sembrano aver risparmiato anche la parte restante dell'edificio.

Questo quadro positivo è completato dalla presenza di un ampio parcheggio a poche decine di metri dalla stazione. L'unico neo, invece, è rappresentato dal fatto che i servizi igienici, situati in una struttura indipendente rispetto all'edificio principale, non sono accessibili.

CASSAGO – NIBIONNO – BULCIAGO (LC)

La stazione di Cassago – Nibionno – Bulciago è stata la prima in provincia di Lecco a essere “adottata” dai Comuni della zona e ancora oggi rappresenta un esempio di collaborazione riuscita tra gli enti del territorio. All’inizio degli anni Novanta, infatti, di fronte al rischio di vedere la linea Monza-Molteno-Lecco tagliata come un ramo secco, la Provincia di Lecco, i Comuni interessati e, soprattutto, i pendolari, si sono attivati per scongiurare questa eventualità.

Nel caso specifico di questa stazione, che si trova al centro dei Comuni di Cassago, Nibionno e Bulciago, nel maggio del 1998 è stata sottoscritta una convenzione di cinque anni tra le Ferrovie dello Stato e l’amministrazione comunale per l’utilizzo da parte di quest’ultima di un paio di locali, pari a una superficie di circa 31 metri quadrati, all’interno della struttura. La stazione, all’epoca di quell’accordo, era già impresenziata da molti anni e ridotta in uno stato precario da atti di vandalismo e da una totale assenza di manutenzione, tanto che nessun passeggero poteva usufruire della sala d’attesa.

“Dopo la firma della convenzione per la gestione della stazione – spiega Armando Crippa, assessore all’Ambiente e ai Trasporti del Comune di Cassago, con una delibera del settembre del 1998 abbiamo provveduto a stipulare un accordo di programma con gli altri due Comuni di Nibionno e Bulciago, avviando allo stesso tempo una manutenzione generale di tutto l’edificio, a partire dalla sala d’attesa, che è stata completamente rifatta e dotata di un distributore automatico di biglietti con memorizzate circa 200 fermate, e dai servizi igienici, che sono stati ricostruiti ex novo per renderli accessibili anche ai portatori di handicap”.

Sala d’attesa e bagni a parte, gli interventi di recupero della stazione hanno riguardato anche la ritinteggiatura completa dell’edificio e la sistemazione dell’area esterna circostante, che è stata addobbata con aiuole e fiori. Il tutto suddividendo i costi, pari a circa 80 milioni delle vecchie lire, in modo equo: la metà a carico dei tre Comuni coinvolti e l’altra metà finanziata con un contributo della Provincia di Lecco.

Il problema della gestione è stato risolto con un’ulteriore convenzione, approvata il 30 novembre del 1998, con la segreteria provinciale di Lecco dell’Associazione Nazionale Libera Caccia, alla quale è stato concesso il locale dell’ex capo stazione, che è stato destinato a sede sociale, e il sottotetto posto al piano primo, trasformato in sala per gli incontri e le assemblee associative. “Quest’ultima convenzione – precisa Crippa – prevede l’uso gratuito dei locali in cambio dell’apertura in coincidenza con l’arrivo del primo treno del mattino e la chiusura con la partenza dell’ultimo treno della sera, la tenuta in buono stato dell’esterno e delle aiuole, e la pulizia di tutti i locali della stazione”.

La stazione è stata così salvata da quello che ormai sembrava un inesorabile declino, e il recupero dell’area ha coinciso negli ultimi anni con un progressivo

aumento del numero dei passeggeri. Il che si traduce, come ha sottolineato Crippa, “in indubbi benefici anche dal punto ambientale ed ecologico, grazie all’alleggerimento del traffico stradale”.

Linea Monza-Calolziocorte

OSNAGO (LC)

Da alcuni mesi a questa parte chi aspetta il treno a Osnago può ingannare l’attesa giocando a briscola, a dama o a scacchi in un ambiente caldo, pulito e accogliente. Dal dicembre 2002, infatti, ha aperto ufficialmente i battenti il bar gestito dal Circolo Arci “La Locomotiva” all’interno dell’edificio principale della stazione, una piccola struttura su un solo piano suddivisa in due locali. Il recupero della stazione è stato reso possibile dall’accordo raggiunto nel corso del 2001 tra il Comune e Metropolis, che ha ceduto in comodato d’uso gratuito per un periodo di cinque anni i locali viaggiatori e l’adiacente magazzino.

L’amministrazione di Osnago ha poi provveduto, con una delibera del 10 dicembre 2001, ad affidare la stazione alla gestione del Circolo Arci, che si è fatto carico della ristrutturazione dell’edificio e della sua manutenzione ordinaria, a partire dalla pulizia giornaliera dei marciapiedi e dei servizi igienici. La ristrutturazione ha richiesto quasi un anno ed è costata all’associazione circa 60 milioni di vecchie lire, mentre altri 300 milioni circa, anticipati dai soci fondatori del Circolo, sono serviti per l’acquisto di un bancone da bar, per gli altri arredi e per i servizi igienici. Gli iscritti al gruppo si sono inoltre impegnati a riparare entro cinque giorni eventuali danni, oltre a pagare le spese per acqua, gas, luce e telefono.

I risultati dell’iniziativa sono stati all’altezza delle aspettative. Oggi, infatti, pendolari e studenti non sono più costretti ad attendere il treno all’addiaccio, ma possono farlo all’interno del bar, che funziona anche come sala d’attesa. In più, come sottolineato da Marcello Toma, una delle persone che hanno promosso la “rinascita” della stazione e che si alternano nella gestione del bar, “grazie al nostro circolo la stazione non è più soltanto un punto di transito, ma si è trasformata in un vero e proprio centro di aggregazione per i giovani del posto, specialmente nelle ore serali”. L’Arci, infatti, garantisce l’apertura del bar dalle 6,30 della mattina fino alla mezzanotte o l’una, a seconda dei giorni e delle stagioni.

“Tra i nostri progetti – ha aggiunto Toma – c’è anche l’intenzione di organizzare delle feste, in particolare nel periodo estivo”. Feste che dovrebbero

essere ospitate o nella piccola area parcheggio antistante la stazione, o in un altro parcheggio piuttosto ampio che si trova a breve distanza dall'impianto. "Siamo anche in attesa – ha concluso Toma – dell'installazione di una biglietteria self-service all'interno del bar. Da quando è stata tolta la biglietteria tradizionale, infatti, i viaggiatori sono costretti ad acquistare i biglietti nelle edicole del paese o direttamente dai controllori sul treno, con la relativa maggiorazione del prezzo".

Linea Lecco-Albate C.

ANZANO DEL PARCO (CO)

Con un comodato d'uso gratuito della durata di nove anni, a decorrere dal primo gennaio del 1999, l'amministrazione comunale di Anzano del Parco si è assicurata la gestione di quattro locali al piano terra della stazione, pari a una superficie di circa 73 metri quadrati, e dell'ex magazzino merci. I locali all'interno dell'edificio principale, come testimoniato da un foglio appeso ai vetri di una delle porte di accesso all'edificio, sono stati destinati a sede del distaccamento di Anzano del Parco del Gruppo Ecologico Brianteo di protezione civile, impegnato in particolare nella prevenzione degli incendi boschivi.

Nell'unica stanza aperta al pubblico è stata invece ricavata la sala d'attesa per i viaggiatori, in buone condizioni di pulizia ma piuttosto spoglia alle pareti e arredata molto sobriamente con una vecchia panchina in legno, che non sembra garantire un grande comfort, e un piccolo cestino per i rifiuti. La sala d'attesa è dotata anche di un display elettronico degli orari, che però non è funzionante, e di una macchinetta per timbrare i biglietti, installata accanto a una porta chiusa sulla quale sono appesi i fogli con gli orari di partenza e arrivo dei treni.

All'esterno l'edificio, serramenti del primo piano a parte, appare in discrete condizioni di conservazione, così come la piccola struttura dei servizi igienici, che però non è accessibile. Il marciapiede antistante i binari è ricoperto da un manto erboso piuttosto fitto, e l'erba la fa da padrona anche nello spiazzo antistante la struttura dell'ex magazzino merci, che è in stato di abbandono. La monotonia cromatica del verde che predomina in quest'area è rotta soltanto da una pila di cassette e da un filo per bucato con alcuni panni stesi.

CIVATE (LC)

Sono vere e proprie acrobazie automobilistiche quelle necessarie per raggiungere in macchina la stazione di Civate. La struttura, infatti, è tagliata fuori dal paese

dalla vera e propria barriera di cemento costituita da una serie di sovrappassi e sottopassi stradali, che proprio all'altezza dell'area ferroviaria assumono una scoraggiante conformazione labirintica. Il tutto è aggravato dall'assenza di cartelli che indicano il percorso corretto da seguire per raggiungere la stazione e dal fatto che la strada d'accesso all'impianto è costituita da un piccolo sentiero asfaltato un po' approssimativamente.

Lo sforzo compiuto per superare queste difficoltà non è purtroppo compensato dallo spettacolo offerto dalla stazione, che colpisce immediatamente per le condizioni di abbandono pressoché totale in cui versa l'edificio. La convenzione stipulata nel febbraio 1998 tra le Ferrovie e il Comune di Civate, attraverso la quale la gestione degli spazi della stazione aperti al pubblico era stata affidata a quest'ultimo, non sembra dunque aver prodotto l'effetto sperato. L'amministrazione comunale, in particolare, si era impegnata a effettuare le pulizie e la manutenzione delle aree aperte al pubblico, dei marciapiedi, dei giardini e delle aree verdi circostanti, a eseguire gli interventi per mantenere agibili i marciapiedi e i passaggi pedonali in caso di nevicate, a predisporre le bacheche destinate a ospitare il foglio degli orari e le comunicazioni di servizio, e a curare la manutenzione ordinaria dell'impianto di illuminazione degli spazi aperti al pubblico.

Le cose, in realtà sono andate diversamente. L'aspetto più grave riguarda la sala d'attesa, che nella primavera del 2001 è stata murata, rendendo di fatto inaccessibile l'edificio. L'unica porta ancora esistente, infatti, è posizionata sul lato opposto rispetto a quello dei binari ed è chiusa da un pesante catenaccio. La chiusura della sala d'attesa rappresenta una violazione dei termini pattuiti con le Ferrovie, come stabilito espressamente dall'articolo 5 della convenzione. Sala d'attesa a parte, però, è lo stato complessivo dell'area a lasciare molto a desiderare: l'illuminazione è insufficiente, soprattutto sul lato binari, manca un foglio degli orari così come la macchinetta obliteratrice per convalidare i biglietti, i bagni non sono utilizzabili, e nello spiazzo antistante la stazione sono accatastati alla rinfusa materiali e attrezzature varie, tra le quali spiccano una cuccia per cani, alcuni bidoni e un bidone con il marchio delle Fs. In questo contesto, gli unici elementi in controtendenza sono rappresentati da un paio di grossi vasi con delle piante sistemati lungo il muro della stazione e dai lavori in corso per il rifacimento del marciapiede che costeggia i binari.

SALA AL BARRO – GALBIATE (LC)

Il degrado che contraddistingue l'impianto di Civate contrasta nettamente con la situazione della stazione di Sala al Barro – Galbiate. Anche in questo caso la convenzione quinquennale tra le Ferrovie e il Comune di Galbiate risale al

febbraio del 1998 e riguarda tre locali, pari a una superficie di circa 60 metri quadrati, situati al piano terra della stazione.

A colpire, in questo caso positivamente, sono lo stato di conservazione complessivo dell'edificio, che al primo piano è abitato, e soprattutto la sala d'attesa, che ricorda piuttosto la sala d'aspetto di uno studio medico. La stanza, infatti, è pulitissima, senza graffiti di sorta sui muri, e arredata con panchine ed eleganti seggiole in vimini, e comprende anche una biglietteria self-service, un display elettronico degli orari, e un tavolino basso sistemato in mezzo al locale, sul quale sono a disposizione numerose riviste per ingannare l'attesa dei treni, proprio come se ci si trovasse nella sala d'aspetto di un dentista. La sala d'attesa, dando le spalle ai binari, è posizionata sul versante sinistro del piano terra, dove è stata ricavata anche la sede dell'Ambito Territoriale di Caccia Meratese.

Un'altra peculiarità, importante sotto il profilo della sicurezza, è rappresentata inoltre dall'impianto di illuminazione, controllato da sensori del movimento che illuminano le varie porzioni del perimetro esterno dell'edificio non appena qualcuno si avvicina. L'unico neo, a voler essere pignoli, è costituito dai servizi igienici, apparentemente attrezzati anche per i disabili ma chiusi al momento del sopralluogo.

Linea Lecco-Colico

ABBADIA LARIANA (LC)

Quello di Abbadia Lariana è il primo di una serie di impianti assegnati alla gestione delle amministrazioni locali lungo la tratta ferroviaria Lecco-Colico, che costeggia il lago di Como lungo tutto il suo versante lecchese. Vista l'ubicazione, la destinazione della stazione non poteva che essere di tipo turistico, e infatti il Comune di Abbadia Lariana ha trasformato un locale del piano terra di circa 25 metri quadrati, ottenuto in convenzione a partire dal febbraio del 1998, nella sede della sua Pro Loco.

All'ufficio turistico si accede attraverso l'ingresso principale della stazione, situato sul versante opposto rispetto a quello dei binari e affiancato da una bacheca protetta da un vetro all'interno della quale sono appesi alcuni volantini informativi. L'edificio, che al primo piano è abitato, nel complesso è in buone condizioni, al pari della sala d'attesa. Il locale destinato ai viaggiatori, infatti, è pulito, arredato con alcune panchine e un tavolino, e dotato di biglietteria self-service, macchinetta obliteratrice e di un monitor tradizionale, appeso a un muro

in posizione sopraelevata, attraverso il quale vengono segnalati partenze e arrivi dei treni.

Per scoraggiare eventuali malintenzionati, poi, un cartello del Comune avverte che la stanza è sorvegliata da una telecamera. E l'avvertimento sembra aver dato i suoi frutti, perché sulle pareti non ci sono tracce di graffiti. Il buono stato di conservazione della stazione si conferma anche all'interno dei servizi igienici, che sono aperti e funzionanti in una struttura adiacente a quella principale.

MANDELLO DEL LARIO (LC)

La pulizia, fiore all'occhiello di Abbazia Lariana, rappresenta invece il problema più significativo della stazione di Mandello del Lario, che si incontra qualche chilometro dopo proseguendo in direzione di Colico. La struttura, infatti, è in un buon stato di conservazione ma né la sala d'attesa, né i bagni sono in condizioni accettabili. In particolare i servizi igienici degli uomini sono completamente inutilizzabili: lo scarico dell'acqua non funziona e la sporcizia è accumulata ovunque. La situazione è molto simile anche nella sala d'attesa dei viaggiatori, dove accanto all'obliteratrice e al monitor che segnala arrivi e partenze spicca una bottiglia di vino abbandonata per terra in mezzo a pacchetti di sigarette, sacchetti di carta e involucri di plastica, cui si accompagnano alcuni graffiti disegnati sui muri.

Il degrado che caratterizza sala d'attesa e servizi igienici è abbastanza sorprendente se si considera che la convenzione tra l'amministrazione comunale e le Ferrovie dello Stato, siglata a partire dal 2000 per un periodo di otto anni, riguarda proprio la gestione dei locali al piano terra della stazione e dell'area parcheggio per le automobili che costeggia l'edificio. Allo stato attuale, però, fatta eccezione per il primo piano, che è abitato, gli altri locali della stazione non sembrano essere stati destinati a nessuna attività.

LIERNA (LC)

Anche a Lierna l'utilizzo dei locali della stazione, esclusa la sala d'aspetto, si limita per ora all'appartamento del primo piano che, come indicato da una targhetta affissa sulla porta di ingresso, è abitato da privati. E anche qui, sulla falsariga di quanto avvenuto a Mandello del Lario, l'amministrazione comunale alla fine del 2000 ha stipulato un comodato di cinque anni con le Ferrovie dello Stato per la gestione dei vani del piano terra, che però finora non sembrano essere stati utilizzati in alcun modo. In compenso, la struttura dell'edificio è in buone condizioni e la sala d'attesa, a parte un po' di sporcizia accumulata sotto

le panchine e qualche scritta sui muri, è abbastanza accogliente e dotata di una biglietteria self-service, un display elettronico degli orari e una macchinetta obliteratrice. I servizi igienici, invece, non sono accessibili.

VARENNA – ESINO (LC)

L'attenzione prestata allo stato delle stazioni nell'ottica di un miglioramento della ricettività turistica sembra riemergere nel caso dell'impianto di Varenna – Esino, situato in posizione sopraelevata rispetto al lago di Como, lungo la strada tortuosa che da Varenna conduce, appunto, a Esino Lario. L'edificio della stazione e l'ampia area che lo circonda, infatti, sono tenuti molto bene, senza pecche di sorta, fatta eccezione per qualche graffito sui muri dell'ex magazzino merci.

Il primo elemento che balza all'attenzione è rappresentato dal parcheggio a pagamento molto capiente che è stato ricavato sfruttando tutta l'area compresa tra l'edificio principale della stazione e il fabbricato dell'ex magazzino merci. L'area antistante la stazione, invece, è riservata al parcheggio dei taxi. Parecchi taxi, almeno a giudicare dal numero delle corsie loro riservate. I servizi igienici sono funzionanti e abbastanza puliti, mentre al piano superiore l'immobile è abitato, come si intuisce dall'ottimo stato dei serramenti.

In base alle informazioni fornite dal Compartimento di Milano, l'alloggio del primo piano e i locali del piano terra a partire dal giugno del 2000 sono stati affidati in comodato per un quinquennio al Comune di Perledo, che si trova a metà strada tra Varenna ed Esino Lario. L'intervento del Comune, però, finora sembra essersi limitato alla gestione del parcheggio e alla manutenzione ordinaria dell'immobile, a partire dai locali aperti ai viaggiatori.

Linea Colico-Chiavenna

DUBINO (SO)

Con l'accordo concluso con le Ferrovie nel gennaio del 1999, il Comune di Dubino ha affittato per nove anni alcuni locali all'interno della stazione, per una superficie totale di 38 metri quadrati. I locali sono stati destinati a sede dell'associazione "El noss pais", della sezione Valtellina e Valchiavenna del World Wildlife Fund (Wwf), una delle più note associazioni ambientaliste impegnata in tutto il mondo per la difesa del patrimonio naturale, e

dell'osservatorio permanente "Pian di Spagna". L'edificio della stazione è piuttosto piccolo, si estende su un solo piano ed è situato nel mezzo del Piano di Spagna, a breve distanza dalla strada statale numero 36, che da Colico, all'estremità occidentale del lago di Como, conduce verso Chiavenna e il confine con la Svizzera, al centro di uno scenario naturale di grande bellezza e suggestione.

La stazione all'esterno appare molto curata, in particolare sul lato opposto a quello dei binari dove sono situate le porte di accesso alle sedi delle associazioni, di fronte alle quali è stato ricavato un giardino, con numerosi tavoli e panchine in legno. In contrasto con il buono stato di conservazione della struttura esterna della stazione, la sala d'aspetto, decorata con alcuni murales di pregevole fattura, è piuttosto sporca, con troppa spazzatura abbandonata per terra nonostante la presenza di un cestino. L'altro aspetto negativo è rappresentato dalla mancanza dei servizi igienici.

Linea Colico-Tirano

TALAMONA (SO)

Feste, concerti, film, informatica. Sono queste alcune delle attività che oggi i giovani di Talamona e dei paesi limitrofi possono praticare all'interno della stazione, dopo che il Comune nel marzo 2001 ha ottenuto l'impianto in comodato gratuito dalle Ferrovie per un periodo di cinque anni. Subito dopo l'ufficializzazione dell'accordo, è iniziata una campagna di reclutamento porta a porta per coinvolgere i ragazzi del paese nel progetto "Adottiamo la stazione".

"All'invito hanno risposto molti giovani, tra i 15 e i 30 anni, che sono stati invitati ad esprimere i propri desideri e la propria intenzione di sperimentarsi nella costruzione di uno spazio autogestito – ha spiegato Marco Duca, consigliere delegato alle politiche giovanili – La finalità è stata quella di realizzare un progetto che divenisse l'integrazione delle idee degli stessi partecipanti sulla base delle risorse umane e dei materiali a disposizione. Le proposte sono state varie, tutte realizzabili e, soprattutto, nessuna escludeva le altre. Tra le varie idee, le più importanti riguardavano la creazione di una sala prove, di un laboratorio creativo e di spazi multimediali. Tutto ciò è stato realizzato".

Il lavoro si è rivelato piuttosto impegnativo, perché a causa dell'incuria protrattasi per anni il parco alberato adiacente alla struttura era assolutamente impraticabile, invaso com'era da ogni sorta di arbusto, mentre l'edificio

principale necessitava di alcune basilari opere di ristrutturazione, tra le quali la principale era la realizzazione di un impianto elettrico a norma di legge. Il raggiungimento di questo traguardo sembrava difficile ma la determinazione dei ragazzi, la voglia di essere i protagonisti, insieme alla fiducia e alla disponibilità di molte persone, ha fatto sì che in poco più di sette mesi la struttura fosse trasformata in un centro ricreativo. “L’essere riusciti a realizzare questo progetto ci riempie d’orgoglio – ha sottolineato Duca – non solo per essere riusciti a coinvolgere moltissime persone, ma anche perché con il nostro operato abbiamo dimostrato che, se si crede in un progetto, anche se molto ambizioso, nulla è impossibile”.

I lavori hanno preso il via dall’esterno. Per prima cosa è stato disboscato e pulito il parco, dissodato e seminato il terreno, potati i pini e i cipressi. Successivamente è stata sistemata la recinzione, è stata applicata la rete di protezione tra la zona verde e i binari, è stato pulito e sistemato l’impianto idraulico del bagno esterno, pulito il magazzino e sistemate le tegole sul tetto. Terminata la prima fase, i giovani sono tornati a riflettere sulle proposte che erano emerse durante i primi incontri ed è stata delineata la disposizione dei vari locali interni, suddivisi su due piani: una sala d’ingresso con una grande bacheca, una cucina, una sala relax con televisione e stereo, una sala prove, un laboratorio creativo con computer, una sala riunioni, che funziona anche come sala concerti, e due bagni.

“Il primo passo è consistito nell’allacciamento all’Enel – ha aggiunto Duca – E’ stato eseguito uno scavo perimetrale per la posatura dei tubi e dei pozzetti, per permettere così il collegamento elettrico, sono state fatte le scanalature per tubi, scatole di derivazione, interruttori e quadri generali, e abbiamo effettuato la posa dei fili elettrici, così da avere un impianto a norma. Concluso il capitolo più importante, abbiamo scrostato, stuccato e tinteggiato i locali. Anche per questa attività l’impegno dei ragazzi è risultato fondamentale. Non avendo la possibilità di permetterci la collaborazione di operai specializzati, infatti, abbiamo dovuto fare affidamento solo sulle nostre forze. La partecipazione dei giovani alla nostra attività si è rivelata costante, anche se la composizione del gruppo ha subito diverse modifiche. Il ricambio è stato dovuto al fatto che in un primo momento le attività sono consistite nella progettazione e realizzazione degli interventi pratici, successivamente si sono incentrate nel reperimento degli arredi, nella gestione delle risorse e nelle attività promozionali, come la realizzazione di feste e la collaborazione a iniziative sul territorio”.

In particolare sono state organizzate la seconda edizione della festa di fine estate, una castagnata, il “tony party” e sono state avviate delle collaborazioni con l’Informagiovani (spray art), con il progetto “Ragazzi in gioco” (giornata degli aquiloni), con la Pro Loco (che ha fornito l’attrezzatura per la castagnata), ed è stata ospitata anche una mostra per il diritto all’acqua. “Il recupero della stazione – ha concluso Duca – sta facendo discutere molto la gente della zona. In generale i commenti sono positivi, anche se talvolta ci siamo visti bollare come

centro sociale politicizzato. La verità, invece, è che siamo aperti a chiunque voglia partecipare alle nostre attività, senza distinzioni di carattere politico”. La conferma di questo approccio “pluralista” viene anche da due bandiere, una israeliana e l’altra palestinese, appese una accanto all’altra sul lato della stazione rivolto verso i binari e verso la statale numero 38, che costeggia la ferrovia.

CASTIONE ANDEVENNO (SO)

Proseguendo lungo la statale 38 in direzione di Sondrio, sul versante della carreggiata che fronteggia un imponente centro commerciale, ci si imbatte nella stazione di Castione Andevenno, che sorge in prossimità di un passaggio a livello. Sebbene la firma dell’accordo quinquennale tra Metropolis e l’amministrazione locale per la gestione in comodato della struttura risalga solo al luglio 2002, il recupero della stazione da parte del Comune sembra essere già in fase avanzata, almeno per quanto riguarda il corpo principale della struttura. L’edificio, infatti, appare completamente ristrutturato e ritinteggiato, sia al piano terra che al primo piano, anche se allo stato attuale nessun locale è aperto al pubblico.

Anche i bagni, porte a parte, sono già stati ristrutturati, pur essendo chiusi, mentre accanto all’edificio principale, a distanza di pochi metri, c’è una struttura un po’ più alta che versa ancora in cattive condizioni, al pari di un capannone, probabilmente l’ex magazzino merci, che allo stato attuale sembra essere utilizzato come deposito per le imbarcazioni.

Nello spazio retrostante la stazione è parcheggiato un rimorchio, a conferma del fatto che l’area è stata assegnata in sub-comodato dal Comune all’Indomita Valtellina River, un club di kayak e rafting presente anche su Internet con un sito web che si può consultare all’indirizzo www.geocities.com/Yosemite/Rapids/5690/indomita.html. Come ha precisato il geometra Mario Barlascini, dell’ufficio tecnico di Castione Andevenno, “l’associazione, a lavori conclusi, utilizzerà gli immobili della stazione come punto di appoggio per i propri allenamenti sull’Adda e sugli altri fiumi della provincia di Sondrio”.

PONTE IN VALTELLINA E CHIURO (SO)

Le stazioni di Ponte in Valtellina e Chiuro a partire dall’aprile 2002 sono state affidate entrambe alla gestione del Comune di Chiuro, con due distinti contratti di comodato della durata di nove anni. Grazie a questi accordi, i due fabbricati, ridotti col passare del tempo in uno stato di crescente abbandono, verranno presto recuperati a uso sociale, diventando la sede di alcune associazioni.

I lavori di manutenzione nelle due stazioni hanno preso il via nella primavera di quest'anno, e nell'impianto di Chiuro all'inizio di aprile ha aperto i battenti la sede provinciale dell'associazione degli emigranti valtellinesi, che raggruppa anche le associazioni "cugine" che sono state create in numerosi paesi stranieri. Ad essa è destinata ad aggiungersi a breve anche la sede della Pro Loco. La stazione di Ponte in Valtellina, invece, è stata destinata alla Protezione Civile, che è già al lavoro per sistemare l'interno dei locali che le sono stati assegnati al piano terra dell'edificio principale.

Con l'ingresso di queste realtà nelle due stazioni dovrebbe anche risolversi il problema relativo alla pulizia delle due sale d'attesa e alla manutenzione dei servizi igienici, che a Ponte in Valtellina sono chiusi mentre a Chiuro sono ridotti nelle condizioni di una vera e propria discarica di rifiuti. Il Comune di Chiuro, inoltre, come sottolineato dal sindaco, Guido Melé, ha approvato di recente l'appalto per la sistemazione delle aree verdi che circondano le due strutture, destinate a ospitare panchine e giochi per i bambini.

"Per l'insieme di questi interventi – ha aggiunto il sindaco – la nostra amministrazione ha stanziato circa 200 milioni di vecchie lire, senza poter usufruire di alcun finanziamento da parte della Provincia o della Regione". Le ultime parole del sindaco tradiscono un certo risentimento. Il Comune di Chiuro, infatti, ha presentato la documentazione necessaria per accedere a una parte dei finanziamenti messi a disposizione dalla Regione Lombardia per il recupero delle infrastrutture ferroviarie. Da allora, però, l'amministrazione comunale non ha più avuto notizie da parte della Regione ed è stata perciò costretta ad arrangiarsi da sola per portare a compimento i lavori già programmati.

Linea Cremona-Brescia

BAGNOLO MELLA (BS)

Il Comune di Bagnolo Mella ha deciso di assegnare un locale al piano terra della stazione, ottenuto in comodato nell'aprile del 2001, alla gestione congiunta di quattro associazioni: Lega Pensionati Cgil, Arci Caccia, Patronato Inca-Cgil e Fidc. Dal novembre del 2002, infatti, queste associazioni convivono in una stanza che è stata suddivisa in due vani per essere adattata alla sua nuova funzione. Il primo vano funge da sala d'aspetto, mentre nel secondo è stato ricavato un vero e proprio ufficio. La disponibilità di questo spazio nell'ambito della stazione si è rivelata provvidenziale, perché nella sede occupata in precedenza dalle associazioni erano previsti dei lavori che l'avrebbero resa

inagibile. La cura che contraddistingue l'area gestita direttamente dalle associazioni si riflette anche sull'edificio nel suo complesso. La struttura, infatti, è in buone condizioni, al pari della sala d'attesa per i viaggiatori e dei servizi igienici, ricavati all'interno di un piccolo fabbricato indipendente.

Linea Treviglio-Cremona

SORESINA (CR)

Nel caso di Soresina, il primo passo verso il recupero della stazione si deve a un'iniziativa privata di tipo commerciale, che ha permesso di mantenere aperto il bar tabacchi molto frequentato che funziona anche come punto vendita di biglietti giornalieri, settimanali e mensili di Trenitalia e occupa un paio di locali al piano terra dell'edificio principale. Al bar della stazione si somma inoltre un bar ristorante situato sul versante opposto della strada, che rappresenta un ulteriore fattore di sicurezza per la struttura ferroviaria e la zona circostante. Il fatto che i muri non siano imbrattati da graffiti sembra confermare questa impressione.

A partire dal maggio del 1999 all'iniziativa dei privati si è sommata anche quella delle istituzioni. Il Comune di Soresina, infatti, ha stipulato un contratto di nove anni con le Ferrovie per la gestione in comodato d'uso gratuito di quattro locali della stazione e dell'ex magazzino merci, che in seguito sono stati assegnati al comitato locale della fondazione "Aiutiamoli a Vivere", impegnata a curare i rapporti con i bambini vittime del disastro nucleare di Chernobyl. Nel frattempo, altri locali sono stati richiesti in gestione dall'Auser di Soresina. L'amministrazione comunale e la fondazione si occupano delle pulizie dei locali, a partire da quelli della sala d'attesa, mentre il bar gestisce i servizi igienici.

Il Comune di Soresina, inoltre, ha realizzato un punto di interscambio ferro-gomma e un parcheggio, in parte coperto e in parte scoperto, in grado di ospitare 150 tra biciclette e ciclomotori. In più, una parte dell'ex scalo merci è stata recintata per ricavare un parcheggio libero da 70 posti auto, destinato alla clientela delle Ferrovie.

CASTELLEONE (CR)

Come a Soresina anche a Castelleone, l'altra stazione impresenziata della provincia di Cremona già oggetto di un comodato tra Comune e Ferrovie, uno

degli interventi più significativi realizzati dall'amministrazione comunale nell'ambito della struttura è rappresentato da un parcheggio per i pendolari da 70 posti auto, ricavato nello spiazzo dell'ex scalo merci, cui si somma un parcheggio da 300 posti per bici e moto. In collaborazione con l'associazione del Mercatino dell'Antiquariato è stato inoltre recuperato il giardinetto della stazione e l'aiuola del piazzale esterno.

Anche in questo caso, la stipula del comodato con le Ferrovie risale al maggio del 1999, con scadenza fissata nell'aprile del 2008. L'edificio non ospita associazioni o attività commerciali, ma ad alcune decine di metri dall'ingresso principale c'è un bar, in una posizione tale, però, da non poter garantire un effettivo controllo sulla stazione. Ciononostante l'edificio è in buone condizioni, e non è deturpato da scritte vandaliche sui muri. La sala d'aspetto, in particolare, è piuttosto ampia, pulita e riscaldata, e dotata di biglietteria self-service, display elettronico degli orari e macchinette obliterate. I servizi igienici, che occupano una struttura adiacente a quella principale, non sono invece accessibili.

Tra le altre forme di collaborazione avviate tra realtà locale e Ferrovie, va sottolineato che il Comune di Castelleone, l'amministrazione provinciale di Cremona, imprenditori privati e il già citato Mercatino dell'Antiquariato hanno pubblicizzato il paese con il sistema della pellicolatura. Un'immagine della cittadina è stata infatti applicata su una carrozza dei treni dei pendolari che circolano sulle linee lombarde, liguri e piemontesi. Questa iniziativa, per quanto non direttamente connessa con le sorti della stazione, merita di essere citata perché è stata la prima a essere promossa in Italia da un piccolo centro come Castelleone.

Linea Pavia-Casalpusterlengo

OSPEDALETTO LODIGIANO (LO)

Il Comune di Ospedaletto Lodigiano ha deciso di destinare l'area della stazione ottenuta in comodato nel marzo del 1999 a un'associazione di volontariato che non ha bisogno di presentazioni. Si tratta, infatti, della Croce Rossa, che occupa un edificio su un piano unico in ottime condizioni adiacente alla stazione vera e propria. L'area di pertinenza della Croce Rossa include anche una tettoia, che funge da riparo per le ambulanze, ed è interamente recintata. L'edificio principale della stazione è in discrete condizioni, ma l'unico locale accessibile, servizi igienici compresi, è quello della sala d'attesa, costituita da una stanzetta

pulita ma piuttosto piccola, e resa ancora più angusta dalle panche e dai tavoli ammassati all'interno, che riducono ulteriormente la superficie calpestabile.

Linea Milano-Piacenza

SAN GIULIANO MILANESE (MI)

“Mani Tese. Un impegno di giustizia”. Un grosso striscione rettangolare, appeso alla facciata dell'edificio rivolta verso il parcheggio, non lascia dubbi su chi abbia preso in gestione i locali della stazione di San Giuliano Milanese. Mani Tese, nota organizzazione non governativa che da circa 40 anni opera a livello nazionale e internazionale per sostenere le popolazioni in via di sviluppo e favorire nuovi rapporti tra i popoli fondati sulla giustizia, la solidarietà e il rispetto delle diverse identità culturali, testimonia orgogliosamente la sua presenza nella struttura anche con volantini informativi appesi praticamente ovunque negli spazi della stazione.

Il gruppo locale dell'associazione, attivo da qualche anno nel territorio sangiulianese, ha ottenuto questa sede, a ridosso della strada provinciale 164, in seguito alla convenzione stipulata nel giugno 1998 tra il Comune e le Ferrovie, che hanno messo a disposizione dell'amministrazione quattro stanze, per una superficie totale di circa 60 metri quadrati, e la porzione di area recintata di accesso ai locali, all'interno della quale è accatastato materiale di vario genere, dai sacchi della spazzatura a diverse scatole di cartone. Mani Tese occupa il corpo centrale della stazione, che si sviluppa su un unico piano e include anche una sala d'aspetto molto ampia e pulita, arredata con sedie e divani di diversi formati, il cui accostamento risulta inusuale e piacevole allo stesso tempo.

La scelta di questi arredi sembra confermare indirettamente una delle caratteristiche di Mani Tese, che finanzia le proprie attività attraverso la raccolta e la vendita di materiali riciclabili, oltre che con le offerte dei sostenitori, i contributi degli enti locali per iniziative specifiche e l'autotassazione dei soci. Il gruppo di San Giuliano, in particolare, vuole sensibilizzare la popolazione sulla necessità di vivere attivamente la propria città per risolvere piccoli disagi quotidiani, oltre alle emergenze di portata internazionale. Il fulcro di queste attività è rappresentato proprio dalla sede ricavata all'interno della stazione, aperta il martedì, mercoledì e venerdì dalle 7 alle 13 e dalle 14 alle 19, il giovedì dalle 14 alle 19 e il sabato dalle 7 alle 13 e dalle 14 alle 18, che funziona anche come punto vendita dei biglietti ferroviari.

La presenza dell'associazione non sembra però aver funzionato come deterrente per i vandali, che pur avendo risparmiato la sala d'attesa, si sono accaniti sui muri dell'edificio e del sottopassaggio che conduce al secondo binario, coperti ovunque da graffiti il cui effetto complessivo è deturpante, nonostante alcuni lascino intuire una qualche pretesa artistica. Sul versante della stazione a ridosso della sala d'attesa e del sottopassaggio si trova, inoltre, una piccola struttura chiusa e in condizioni di totale abbandono, molto simile a quella tradizionale dei servizi igienici.

Linea Milano-Mortara

CORSICO (MI)

Da qualche anno a questa parte a Corsico, insieme ai treni, fanno tappa anche artisti, musicisti e attori. Il merito è dell'associazione culturale Gheroarté, nata nel luglio del 1999 dopo intensi lavori di ristrutturazione dei locali e dell'ex magazzino merci della stazione, che da anni versavano in uno stato di grande abbandono. I lavori di recupero della struttura, resi possibili da un corso di formazione professionale finanziato dalla Comunità Europea e promosso dal Centro Donnalavorodonna, al quale le Ferrovie hanno assegnato in comodato per cinque anni alcuni locali nell'ambito della struttura, hanno portato alla creazione all'interno del fabbricato dell'ex magazzino di laboratori artistici artigianali, attrezzati per eseguire lavori di mosaico, cartapesta, tessitura, decorazione e pittura, e in grado allo stesso tempo di ospitare altre attività artistiche.

Questi spazi sono stati pensati e concepiti in modo da risultare il più versatili e dinamici possibili, per ospitare al loro interno anche manifestazioni o eventi di varia natura: da semplici esposizioni a performance o spettacoli teatrali. “Questo perché – come recita il sito Internet dell'associazione, raggiungibile all'indirizzo www.gheroarte.com – il lavoro di Gheroarté riguarda la creatività in ogni sua forma di espressione. La scelta di adibire questo spazio a tali attività si inserisce in un ampio e complicato discorso che interessa molti aspetti del nostro tempo. Innanzitutto una problematica ambientale: tutte o quasi le attività svolte nei laboratori si basano sul recupero di materiali oltre che di spazi. Accanto al riciclo di materiali è importante il recupero non solo di alcune tecniche artigianali in via di estinzione ma anche e soprattutto il recupero di una creatività, di una manualità, di una concezione del lavoro che in un mercato sempre più soffocato da prodotti e idee confezionati in serie rischia di scomparire”.

Che questa non sia una stazione come tutte le altre lo si intuisce semplicemente sbirciando all'interno della sala d'attesa dei viaggiatori: una stanza di dimensioni ridotte, con un paio di panchine, un display elettronico degli orari e una macchinetta oblitratrice, decorata con un accostamento tanto vivace quanto inusuale di colori come il verde, il rosso, il viola e l'azzurro, che non hanno risparmiato neppure i caloriferi. Proseguendo all'esterno, lungo il marciapiede che affianca il primo binario, le decorazioni murali che si susseguono l'una accanto all'altra fanno da preludio a un'ulteriore sorpresa: una scultura seduta sul tetto dell'edificio, che ritrae un uomo a dimensione naturale in un momento di riflessione, con una gamba che penzola dal tetto e sembra incombere sul marciapiede sottostante.

L'effetto di questi pochi, selezionati elementi visivi è quello di trasformare il grigiore un po' stereotipato di questo scorcio di hinterland milanese in un ambiente accogliente, anche nel bel mezzo di una piovosa giornata invernale. A riportare bruscamente alla realtà è il numero considerevole di carcasse di bicicletta abbandonate sia in prossimità dell'ingresso della stazione, sia lungo i binari non percorsi dai treni. Il numero delle opere d'arte disseminate nell'area ferroviaria, però, è tale da far sorgere il dubbio che anche queste bici facciano parte, in fondo, di una qualche forma di sperimentazione artistica.

Altre creazioni, realizzate con i materiali più disparati, sono posizionate all'interno dell'area recintata che circonda l'ex magazzino merci, dove l'impronta dell'associazione Gheroarté si fa ancora più evidente. E' questo, infatti, il vero fulcro delle numerose attività culturali portate avanti nell'ambito della stazione. A partire dal novembre del 1999, in questo spazio sono state ospitate una trentina di mostre, cui qualche mese dopo si sono affiancati un calendario concertistico ricco di appuntamenti e una serie di spettacoli teatrali, oltre a vari corsi per l'apprendimento sia pratico che teorico di alcune tecniche artistiche, come quelli organizzati nel 2002, dedicati al mosaico, alla cartapesta e alla tessitura.

GAGGIANO (MI)

La stessa atmosfera di Corsico si respira, anche se in misura ridotta, anche nella stazione di Gaggiano, grazie ad alcuni variopinti murales realizzati all'interno della sala d'attesa, in un locale adiacente e sul muro di una struttura che costeggia quella principale, che ritrae il muso di una locomotiva. L'effetto, purtroppo, è parzialmente rovinato dalla presenza di numerosi graffiti che, a differenza dei murales, non hanno proprio nulla di artistico.

La struttura della stazione, comunque, è in discrete condizioni, ma nessuno dei locali per il momento è accessibile da parte dei viaggiatori. La stessa sala d'attesa, infatti, sebbene pulita e con la luce accesa all'interno, ha la porta

chiusa. Lo stesso vale per i locali adiacenti la sala d'attesa, che sono decorati con murales che seguono lo stesso stile, ma non sono accessibili e non sembrano utilizzati. All'interno, infatti, lo spazio si presenta vuoto, con bottiglie e materiale di vario tipo sparso per terra. E la situazione è identica anche per quanto riguarda i servizi igienici, che sono chiusi anche se la loro presenza è indicata dai consueti cartelli.

Il Comune di Gaggiano, come sottolineato dal segretario comunale, Carmelo Papale, "ha stipulato con Metropolis un primo accordo per la gestione di tre locali della stazione per il periodo compreso tra l'aprile del 1999 e l'ottobre del 2002. Il rinnovo, per un ulteriore periodo di tre anni, prevede l'utilizzo in comodato gratuito di tre locali, pari a una superficie totale di circa 47 metri quadrati, e l'affitto, per un canone annuo di 2.800 euro più Iva, del fabbricato dell'ex magazzino merci, di 108 metri quadrati, e della superficie circostante, pari a 1.625 metri quadrati".

Il Comune per ora non si sbilancia sui tempi di completamento dei lavori di recupero dei locali della stazione e dell'area dell'ex scalo merci. Salvo imprevisti, comunque, nel giro di alcuni mesi, forse già prima dell'estate, le tre stanze dell'edificio principale oggetto del comodato saranno occupate dalla cooperativa Terra e Cielo, impegnata nel commercio equo e solidale in favore dei paesi poveri del Sud del mondo. La cooperativa, che conta una sessantina di soci, ha la propria sede ufficiale presso la parrocchia di Gaggiano e utilizzerà i locali della stazione come punto vendita dei prodotti del commercio equo e solidale.

Il destino dell'ex magazzino merci, invece, è quello di essere trasformato in un centro musicale per i giovani della zona, in grado di ospitare concerti, prove e altre attività che abbiano nella musica il proprio filo conduttore, mentre nell'area circostante la struttura sarà ricavato un parcheggio.

Linea Parma-Brescia

CANNETO SULL'OGGIO (MN)

La stazione di Canneto sull'Oglio sembra aver già giovato dell'accordo con cui le Ferrovie, a partire dal febbraio 2002, hanno affidato in comodato per un quinquennio alla locale amministrazione comunale due locali della struttura. L'edificio principale, infatti, è in discrete condizioni e la sala d'attesa per i viaggiatori, oltre a essere piuttosto spaziosa, è anche molto pulita. La sala, che occupa due locali del piano terra sul versante sinistro dell'edificio principale,

dando le spalle ai binari, è spoglia alle pareti ed è arredata soltanto con alcune panchine e una macchinetta obliteratrice. Al suo interno, però, spicca lo sportello di una biglietteria, che stando a quanto indicato su un cartello appeso al vetro dovrebbe essere aperta dal lunedì al sabato dalle 12,30 alle 19, e nei giorni festivi dalle 15 alle 21,30. In realtà, da alcune informazioni raccolte sul posto risulta che la biglietteria non sarebbe più in funzione da tempo.

Attraverso due porte che si trovano sul versante della stazione rivolto verso il piazzale si accede invece ai due distinti locali assegnati in comodato d'uso gratuito al Comune, che l'amministrazione di Canneto ha destinato a sede della protezione civile e della Lipu (Lega Italiana Protezione Uccelli). Della protezione civile per il momento non ci sono tracce visibili dall'esterno, mentre la Lipu, che è attiva a livello nazionale dal 1965 e si batte per la conservazione della natura, si è trasferita all'interno della stazione solo all'inizio di quest'anno e per ora testimonia la sua presenza quasi sottovoce, attraverso un piccolo adesivo attaccato sui vetri dell'ingresso. All'interno si intravedono molte seggiole e una scrivania, mentre le pareti, al pari della sala d'attesa, appaiono quasi completamente spoglie.

Come ha spiegato Emiliano Castellucchio, delegato della Lipu a Canneto, la sede locale dell'associazione "conta circa una ventina di soci e offre il proprio supporto al Comune per l'organizzazione di iniziative in difesa dell'ambiente, come le 'Giornate del Verde' e per la salvaguardia del patrimonio naturale del Parco dell'Oglio Sud". Canneto, infatti, rientra nel territorio di questo parco, che comprende il basso tratto dell'Oglio che va dal confine con il Parco dell'Oglio Nord fino alla confluenza con il Po, interessando le province di Cremona e Mantova. In questo tratto il fiume ha un andamento sinuoso che attraversa la pianura agricola, tra alte arginature. Il paesaggio è fortemente antropizzato, spesso monotono, con un susseguirsi ordinato di coltivi, interrotti dai filari che costeggiano la fitta rete irrigua, ma in zona golenale sopravvivono residui lembi di zone umide, ricchi di vegetazione naturale e fauna acquatica.

All'interno della sede ricavata nella stazione, in un locale in precedenza occupato dalla biglietteria, la Lipu svolge le proprie riunioni, di solito in orario serale. Prima di trasferirsi all'interno del locale, però, l'associazione ha dovuto effettuare alcuni lavori: "Abbiamo dovuto eliminare un muretto, imbiancare le pareti, chiudere con il carton gesso alcune porte che davano sugli altri locali e separare il nostro locale da quello occupato dalla protezione civile", ha precisato Castellucchio. Il Comune, nel prossimo futuro, dovrebbe anche donare all'associazione ambientalista un computer usato da installare nel locale della stazione, in modo da trasformarlo da semplice sede per riunioni in qualcosa di più simile a un ufficio vero e proprio. A questo scopo sia la Protezione Civile che la Lipu stanno anche valutando con Telecom Italia la possibilità di allacciare le rispettive sedi alla linea telefonica.

L'area della stazione comprende anche la struttura dei gabinetti, che sono puliti e in comune per uomini e donne, e l'ex magazzino merci, circondato da

uno spiazzo piuttosto ampio, che ospita un parcheggio per biciclette protetto da una pensilina e alcuni treni merce. Il primo piano dell'edificio principale, a giudicare dalle imposte chiuse lungo tutto il suo perimetro, non sembra invece essere utilizzato.

Linea Codogno-Mantova

CASTELLUCCHIO (MN)

La stazione di Castellucchio, ubicata a breve distanza dal centro del paese, è impresenziata dai primi anni Novanta, quando sulla linea Cremona-Mantova entrò in funzione il sistema automatico di centralizzazione del traffico. Lo stabile principale è su due piani, in buone condizioni strutturali e di manutenzione, come i due fabbricati adiacenti (uno adibito a servizi igienici, l'altro a magazzino merci). L'accordo tra le Ferrovie e l'amministrazione comunale per il recupero a uso sociale di alcuni locali della struttura (due stanze, un bagno, un ripostiglio e un ingresso), per una superficie totale pari a circa 83 metri quadrati, risale all'inizio del 1994 e ha rappresentato il primo esperimento italiano di gestione alternativa delle stazioni impresenziate, svincolate dall'uso prettamente ferroviario e dalla presenza del personale delle Ferrovie dello Stato, che fino ad allora ne aveva assicurato la conduzione, i servizi alla clientela e la manutenzione.

Il Comune, a sua volta, ha affidato i locali oggetto dell'accordo con le Ferrovie alla gestione di un'associazione di volontariato che a partire dal 14 giugno 1996 si è trasformata nella Cooperativa Sociale di Solidarietà "La Stazione", il cui presidente, Oliviero Cervi, prima di andare in pensione è stato capostazione titolare proprio a Castellucchio. La cooperativa svolge attività di sostegno e formazione per disabili con handicap medio-grave che non hanno trovato adeguate soluzioni di sostegno nelle strutture e nelle istituzioni messe a disposizione da enti pubblici e privati (scuola, lavoro, servizi sociali, centri ricreativi e sportivi...). In particolare, viene privilegiato l'aspetto dell'integrazione sociale tramite il recupero e il potenziamento delle autonomie personali e l'inserimento lavorativo.

Attualmente la cooperativa, il cui personale è composto da 21 soci, opera in convenzione con l'Asl di Mantova, che garantisce un'entrata di circa 200.000 euro all'anno, per la gestione di un centro per portatori di handicap che accoglie 17 disabili medio gravi di età adulta. Per la gestione di questo centro la cooperativa può contare su un organico composto da quattro educatori, una coordinatrice, due obiettori di coscienza, otto volontari, un segretario amministrativo e cinque autisti volontari. La cooperativa, inoltre, ha stipulato

una convenzione con il Comune di Castellucchio per un progetto di assistenza domiciliare di un utente del centro, cui corrisponde un'entrata pari a circa 18.000 euro annui. Altre fonti di finanziamento derivano dalla vendita di prodotti realizzati dai ragazzi nei laboratori specializzati del centro. Questi introiti, insieme alle donazioni dei cittadini, contribuiscono a rafforzare il legame tra la missione della cooperativa e la popolazione locale, che si riflette anche nel sostegno fornito da un'associazione di volontariato composta da circa 80 persone. Questi volontari svolgono alcune fondamentali attività di supporto (attività di tempo libero, volontariato nel servizio per la pulizia dei locali, il trasporto dei disabili, ecc.) e allo stesso tempo promuovono una grande sensibilizzazione della popolazione e delle istituzioni rispetto alle problematiche dei portatori di handicap.

Nei locali della stazione ferroviaria, e in due aule della scuola materna di Castellucchio, si svolgono principalmente attività di laboratorio, falegnameria e di assemblaggio semplice, come l'incollatura di etichette sulle confezioni di salumi. In stazione si privilegiano attività di autonomia (domestica, sociale e personale) per sviluppare l'autosufficienza dell'individuo, come la cucina, il ricamo, la cura dell'orto e delle piante (è in costruzione in un'area annessa al fabbricato una serra), ma anche attività lavorative più complesse, come la gestione della contabilità o di compiti di segreteria. Chi riesce a dimostrare un grado avanzato di inserimento, valutato da una commissione formata oltre che dall'equipe educativa della cooperativa anche da un neuropsichiatra, uno psicologo e un assistente sociale dell'Asl, viene inserito in programmi di stage aziendali della durata di tre o sei mesi. In tal caso la cooperativa si accolla i costi assicurativi e di un piccolo stipendio, in vista anche di un eventuale inserimento in azienda.

Il momento del pranzo, consumato collettivamente tra personale educativo e ragazzi in quella che era la sala d'attesa della stazione, ora ristrutturata in sala pranzo-cucina, è un momento qualificante del programma giornaliero per lo sviluppo delle relazioni sociali, attraverso la discussione delle esperienze quotidiane e del lavoro svolto, accompagnata spesso dalla lettura e dal commento delle notizie pubblicate sui giornali. Le attività descritte si svolgono per tutto l'arco dell'anno (escluso il mese di agosto) dal lunedì al venerdì, dalle ore 9 alle 16, salvo il giovedì pomeriggio, che è dedicato dal personale del centro alla programmazione e verifica del lavoro svolto. In tal modo la stazione di Castellucchio resta viva e continua a svolgere un ruolo di servizio pubblico, sebbene non più connesso in modo esclusivo al trasporto ferroviario.

A fronte dell'assegnazione dei locali il Comune, e quindi la cooperativa come assegnataria degli spazi nell'ambito della stazione, ha sottoscritto un contratto con l'ufficio territoriale di Milano di Metropolis, in base al quale si impegna al versamento di un canone annuo di 619 euro, oltre a tenere gli immobili locati e tutta la struttura in buono stato, effettuando in particolare la pulizia della sala d'attesa, dei marciapiedi e dei servizi igienici aperti al pubblico, e provvedendo

alla cura degli spazi verdi. L'attenzione e la cura della cooperativa verso l'immobile nel suo complesso spesso, comunque, travalicano quanto contrattualmente stabilito, con prestazioni volontarie di manutenzione ordinaria e straordinaria, anche in settori del fabbricato che non rientrano nel contratto stipulato con Metropolis. L'allestimento e la ristrutturazione iniziale dei locali della stazione sono stati finanziati con 66 milioni di vecchie lire, donati dalla popolazione e da alcune ditte locali, cui si è sommato il lavoro manuale di alcuni volontari. La presenza quotidiana di operatori assicura inoltre un'attività di vigilanza che scoraggia atti vandalici o altre forme di degrado.

Per estendere l'attività di assistenza e rendere più funzionali i propri servizi la nostra cooperativa aveva anche richiesto di poter disporre di altri locali della stazione tuttora non utilizzati: l'ex magazzino merci, da destinare a nostre spese, compresa la bonifica dell'area circostante, a ricovero dei pullmini che quotidianamente fanno la spola tra il domicilio dei ragazzi con più difficoltà a livello fisico e il centro, e l'appartamento situato al secondo piano della stazione, da trasformare in alloggio per gli obiettori di coscienza, che avrebbe consentito di estendere la presenza del personale della cooperativa, e quindi la sorveglianza sull'intero fabbricato ferroviario, anche alle ore notturne. "Purtroppo – come precisato dal presidente Cervi – non avendo ottenuto alcun riscontro a queste due domande da parte dei responsabili delle Ferrovie, la cooperativa ha finito per optare per la costruzione di una nuova struttura su un'area di terreno donata dal Comune di Castellucchio all'interno del parco cittadino".

La nuova struttura, del valore di circa 750.000 euro, finanziati in gran parte da alcune Fondazioni bancarie (Cariplo, Cariverona, Banca Agricola Mantovana e Banco del Monte di Lombardia), dalla Fondazione della Comunità Mantovana, e da donazioni di privati cittadini, è stata inaugurata ufficialmente nel giugno 2003. Gli 850 metri quadrati su cui si estende sono stati destinati, attraverso un'ulteriore convenzione con l'Asl di Mantova, a ospitare un centro per disabili gravi e gravissimi. La struttura ricavata all'interno della stazione continuerà invece a operare nell'ambito dell'attuale convenzione a favore di disabili medio-lievi. I due centri gestiti dalla cooperativa "La Stazione" permettono dunque di accogliere le richieste delle famiglie con portatori di handicap sia grave che medio-lieve su tutto il territorio di Castellucchio e dei comuni limitrofi.

Linea Mantova-Modena

BORGOFORTE (MN)

Il Comune di Borgoforte ha ottenuto in comodato la sala d'attesa e i servizi igienici della stazione a partire dal dicembre del 1996. L'accordo con le Ferrovie

dello Stato, però, a distanza di alcuni anni non sembra aver prodotto risultati significativi. La sala d'attesa per i viaggiatori, infatti, non è accessibile dalla porta principale, che è sbarrata da una barriera arancione in plastica. Spostandosi sul retro dell'edificio, sul versante opposto a quello dei binari, è possibile però accedere facilmente al locale attraverso la finestra, che è aperta e si trova all'altezza del marciapiede. All'interno la sala appare spoglia ma in discrete condizioni, tanto da rendere di difficile comprensione le ragioni che hanno spinto a sbarrarne l'ingresso. Il locale è arredato con due panchine e sul muro è installato un display elettronico degli orari, che è in funzione ma mostra soltanto l'immagine fissa del logo di Trenitalia.

Nel complesso, l'edificio versa in un cattivo stato di conservazione, che si aggrava ulteriormente nel caso della facciata rivolta verso i binari e dei servizi igienici, cui si può tentare di accedere, con qualche fatica, attraverso una porta situata sul lato opposto dell'edificio rispetto alla sala d'attesa. All'interno, però, i bagni si presentano in uno stato di abbandono totale che li rende, di fatto, inutilizzabili. Percorrendo il perimetro dell'edificio, sul retro, accanto alla finestra della sala d'attesa, ci si imbatte in una porta che conduce al piano superiore. La porta è chiusa ma all'interno è possibile intravedere della spazzatura accumulata per terra. Lo stesso tipo di scenario si presenta dietro a una porta situata lungo il marciapiede che costeggia il binario, a ridosso della sala d'attesa. L'unico elemento che contrasta, almeno in parte, con lo stato di abbandono della struttura è rappresentato da una parabola satellitare installata su uno dei muri esterni, all'altezza del primo piano.

ROMANORE (MN)

La situazione della stazione di Romanore è simile, per molti aspetti, a quella di Borgoforte. Anche in questo caso, infatti, la gestione della sala d'attesa e dei servizi igienici è stata assegnata al Comune di Borgoforte nel dicembre del 1996. E anche a Romanore il comodato finora non sembra aver prodotto i risultati auspicati. Le differenze tra le due stazioni sono però significative. L'impianto di Romanore, infatti, a differenza di quello di Borgoforte è in condizioni discrete ed è abitato al primo piano. Dei gabinetti in questo caso non c'è traccia, mentre la sala d'attesa, costituita da un ampio locale con una sola panchina all'interno, ha entrambe le porte di accesso chiuse, sia sul lato binari sia sul versante dell'edificio che dà sul piazzale antistante la stazione.

GONZAGA – REGGIOLO (MN)

La stazione di Gonzaga – Reggiolo si trova sul confine tra Lombardia ed Emilia

Romagna, più o meno a metà strada tra Reggiolo e Gonzaga, ma nel territorio del comune mantovano, che ha ottenuto in comodato la sala d'attesa e i servizi igienici. La sorpresa positiva, in questo caso, è rappresentata proprio dai bagni. L'unico accessibile, quello delle donne, appare infatti molto ben curato e profumato. Anche la sala d'attesa, arredata con un tavolo e alcune panchine in legno, è abbastanza pulita e comprende un display elettronico degli orari, che mostra però solo il logo di Trenitalia.

L'appartamento al piano superiore dell'edificio principale è abitato dalla famiglia di un ex ferroviere, mentre al piano terra, accanto alla sala d'attesa, un altro locale sembra essere utilizzato come deposito per materiali e attrezzature di vario genere. L'area della stazione include anche lo spiazzo piuttosto ampio dell'ex scalo merci, che però, a eccezione di alcuni vagoni parcheggiati su un binario morto, non sembra essere sfruttata in alcun modo. A una trentina di metri dalla stazione è presente anche un bar, in una posizione tale, però, da non poter garantire un effettivo presidio della struttura.

Linea Mantova-Legnago

GAZZO DI BIGARELLO (MN)

Percorrendo in auto la statale numero 10 che da Mantova conduce a Legnago, la stazione di Gazzo di Bigarello si incontra prima dell'ingresso nel centro abitato, in una zona piuttosto defilata e totalmente impresenziata, cui si accede attraverso una piccola strada chiusa.

Il comodato stipulato tra il Comune di Bigarello e le Ferrovie dello Stato per la gestione dei servizi igienici e della sala d'attesa non ha perciò potuto impedire che quest'ultima venga utilizzata come dormitorio e rifugio di fortuna da persone in cerca di un tetto sotto cui ripararsi. Nel corso del sopralluogo presso la stazione, infatti, all'interno della sala d'attesa, costituita da uno stanzone immerso nel buio, si intravedeva il profilo di alcune persone sdraiate sulle panchine, con un fortissimo odore di vino come accompagnamento olfattivo.

L'edificio principale, che si sviluppa su due piani, all'esterno appare comunque in discrete condizioni, così come l'area circostante, che si contraddistingue per ordine e pulizia. I servizi igienici, però, non sono accessibili e lo spazio dell'ex scalo merci sembra abbandonato a se stesso, in balia delle erbacce che assediano una locomotrice in sosta su un binario morto.

Linea Mantova-Monselice

CASTEL D'ARIO (MN)

Agli appassionati di motori il nome di questo comune evoca ricordi legati più all'asfalto che alle rotaie. Castel d'Ario, infatti, è il paese natale del mitico Tazio Nuvolari, da molti tuttora considerato "il più grande pilota del passato, del presente e del futuro", come lo definì Ferdinand Porsche, fondatore dell'omonimo marchio automobilistico. Sarà per la suggestione che deriva da questo nome legendario, ma il lungo viale alberato che conduce alla stazione del paese ricorda al tempo stesso un boulevard hollywoodiano e il rettilineo finale di un circuito di formula uno. Sullo sfondo si staglia l'edificio beige della stazione, che si sviluppa su due piani e, serramenti a parte, è in un buono stato di conservazione. I locali del primo piano sono abitati, mentre al piano terra, a partire dal novembre del 1996, l'amministrazione comunale ha preso in gestione attraverso un comodato la sala d'attesa per i viaggiatori.

Si tratta di un paio di stanze molto pulite, arredate in modo spartano con alcune panchine di legno, e con qualche scritta di troppo sui muri. All'interno è installato anche un display elettronico con gli orari dei treni, mentre manca una macchina self-service per l'emissione dei biglietti. Un'assenza, questa, che in paese ha provocato qualche mugugno: da quando la stazione è impresenziata, infatti, è possibile acquistare i biglietti solo presso le tabaccherie, che non sempre sono in grado di soddisfare tutte le richieste. I servizi igienici sono visibili attraverso le porte a vetri che danno sul marciapiede del primo binario e sono in condizioni impeccabili, ma non accessibili. Allo stesso modo anche l'ex magazzino merci, pur essendo in discrete condizioni, non sembra essere utilizzato.

Linea Gallarate-Laveno

VERGIATE (VA)

Nella stazione di questa località della provincia di Varese, che si trova a ridosso del confine con il Piemonte e dell'estremità meridionale del lago Maggiore, è attivo da alcuni anni un servizio di assistenza domiciliare gestito dall'Azienda Speciale Servizi Sanitari di Vergiate. Il Comune, infatti, a partire dal maggio del 1999 ha ottenuto in comodato per nove anni quattro locali della struttura, per una

superficie totale pari a circa 52 metri quadrati, oltre all'ex magazzino e all'area dell'ex scalo merci.

Il servizio può contare su due assistenti domiciliari, un'educatrice e un'assistente sociale, che riceve su appuntamento il lunedì e il giovedì mattina, dalle 9 alle 13, e il martedì, mercoledì e venerdì pomeriggio, dalle 14 alle 18. Ai locali, che si trovano al piano terra dell'edificio principale, si può accedere attraverso un'ingresso situato sul versante opposto a quello dei binari o da una porta all'interno della sala d'attesa, costituita da un'unica stanza abbastanza ampia arredata con un paio di panchine e dotata di un display elettronico degli orari.

La sala d'attesa è piuttosto pulita, in buone condizioni e senza troppi graffiti, cosa che sorprende se si considera lo stato in cui versa il sottopassaggio che conduce dal primo al secondo binario, interamente tappezzato sui muri e sui vetri da scritte di ogni genere, anche sovrapposte l'una sull'altra. Sul lato binari, a eccezione della sala d'attesa, tutti gli altri locali al piano terra sono protetti da saracinesche che fanno un po' a pugni con l'estetica, ma che evidentemente rappresentano l'unico modo per ridurre al minimo il rischio di furti e atti di vandalismo, anche in considerazione del fatto che la stazione si trova in un'area abbastanza isolata.

Estetica a parte, però, l'edificio principale è in discrete condizioni e al primo piano sembra abitato. Su uno dei lati corti della stazione, infatti, c'è una porta a vetri dietro alla quale si vede la scala che porta al piano superiore, che è tenuta abbastanza bene. Sullo stesso versante del fabbricato ci si imbatte anche nei bagni, che si trovano in una struttura indipendente che però non è accessibile, mentre l'ampio spiazzo che circonda l'ex magazzino merci è utilizzato come parcheggio.

MORNAGO – CIMBRO (VA)

Questa stazione prende il nome dai due Comuni limitrofi di Mornago e Cimbrow ma si trova, in realtà, a Crugnola, una frazione di Mornago lungo la strada che da Sesto Calende e Vergiate conduce a Varese. L'impressione immediata, giunti in prossimità della stazione, è che l'edificio principale avrebbe bisogno di essere ristrutturato, almeno esternamente. La struttura, infatti, appare in condizioni deficitarie, salvo per quanto riguarda i serramenti, che sono stati rinnovati di recente sia al piano terra sia al primo piano, che è abitato da una famiglia, come testimonia, tra l'altro, la presenza di una parabola satellitare.

Delle iniziative di pubblico interesse sociale alla base del comodato con cui il Comune di Mornago ha ottenuto, nel luglio del 2000, la gestione di alcuni locali al piano terra non vi è però traccia, e anche la sala d'attesa non offre una buona impressione a causa della numerosa spazzatura accumulata sul pavimento e dei

vistosi graffiti che deturpano le pareti, senza risparmiare neppure il display elettronico degli orari. La stessa sorte, almeno per ora, è toccata anche ai bagni. Uno, infatti, ha la porta sbarrata, sulla quale spicca un biglietto scritto a mano che segnala che le tubature sono guaste, mentre l'altro è aperto ma, di fatto, inutilizzabile a causa della sporcizia.

In compenso, alcuni locali che si trovano sul versante sinistro dell'edificio principale, dando le spalle ai binari, sembrano essere stati ritinteggiati di recente e sono abbastanza puliti, anche se non è chiaro quale possa essere la loro destinazione. La zona dell'ex scalo merci sembra invece essere utilizzata a scopo privato, ed è occupata, in parte, da alcuni capannoni bassi, mentre il fabbricato dell'ex magazzino non è utilizzabile a causa del tetto cadente.

BESOZZO (VA)

Grazie al comodato stipulato nel gennaio 2001 tra l'amministrazione locale e le Ferrovie, all'interno della stazione di Besozzo è stata ricavata la sede del Servizio di Vigilanza Ecologica Volontaria, che occupa alcuni locali al piano terra dell'edificio principale, addobbati con una serie di manifesti su flora e fauna.

Il buono stato di conservazione di questi locali non trova purtroppo conferma nel resto del fabbricato. La sala d'attesa, infatti, è in condizioni pessime, a causa della sporcizia accumulata per terra, dei graffiti e di altri segni di vandalismo visibili ovunque al suo interno, cui si somma un odore sgradevole che contribuisce a rendere l'ambiente ancora meno ospitale. La situazione non migliora nel caso dei servizi igienici, ricavati all'interno di una struttura indipendente, che sono accessibili ma molto sporchi, mentre l'ex magazzino merci è chiuso e in condizioni deficitarie, con il tetto pericolante.

La stazione, che al primo piano è abitata da due famiglie, è preceduta a una cinquantina di metri da una piccola struttura che vende biglietti ferroviari e dell'autobus, da un piccolo parco alberato e da un ampio spiazzo, con parcheggio a spina di pesce. Un altro parcheggio è stato inoltre ricavato in una striscia di terreno che costeggia l'area dell'ex scalo merci, all'interno della quale spicca la presenza di tre garage.

SANGIANO (VA)

“Per la stazione delle Ferrovie dello Stato di Sangiano sono buone le possibilità di non ridursi a stazione far west, degradata e abbandonata, pessimo biglietto da visita per i passeggeri che vi passano o peggio vi sono accolti”. Con queste parole un articolo pubblicato nell'aprile del 2001 annunciava il raggiungimento

di un accordo tra Comune e Ferrovie per la gestione della stazione. “L’esterno ormai ha un aspetto mostruoso – spiegava all’epoca il sindaco Mauro Fantoni – i graffiti e i vetri rotti non si contano, il giardino è ormai un caos di vegetali, e questo è purtroppo lo scenario in cui si ritrovano i passeggeri scesi dal treno, un pessimo biglietto da visita!”. Da qui il comodato gratuito quinquennale attraverso il quale l’amministrazione ha preso in gestione la struttura, garantendo in cambio l’apertura delle sale per il pubblico dalle 5 di mattina fino all’ultima corsa serale, la cura delle macchinette obliterate, spesso vittime di atti vandalici, la destinazione del piano superiore a sede di associazioni o altro che non sia l’uso abitativo, e la manutenzione ordinaria della stazione e del giardinetto.

A distanza di un paio d’anni dall’ufficializzazione dell’accordo, però, la strada da compiere per restituire un po’ di decoro all’edificio sembra essere ancora lunga. Uno dei problemi principali continua a essere costituito dai graffiti, che deturpano tutto il perimetro basso dell’edificio e, soprattutto, la sala d’attesa. E proprio la sala d’attesa ricorda il far west paventato nell’articolo di due anni fa. Si tratta, infatti, di una stanza completamente vuota, che oltre ai graffiti è piena anche di rifiuti, compreso un paio di mutande finite lì chissà come, cui si sommano l’assenza della porta e una finestra senza serramenti né vetri. All’interno manca anche l’orario cartaceo dei treni, esposto in una bacheca esterna.

A dispetto di questo scenario di vero e proprio degrado, i segnali di recupero della stazione fortunatamente non mancano. Graffiti e sala d’attesa a parte, infatti, il fabbricato principale è in discrete condizioni e i bagni, ospitati in una piccola struttura indipendente, sono stati ritinteggiati di bianco di recente, anche se allo stato attuale non sono accessibili. Il piano superiore, d’altro canto, per ora non sembra essere stato destinato a nessuna attività.

Buona parte dei problemi della stazione, come spesso accade, sembrano derivare dall’ubicazione della struttura in una zona abbastanza isolata rispetto al centro abitato e molto tranquilla. Tanto tranquilla da permettere a oche e galline di scorazzare liberamente sulla strada, incuranti delle poche automobili che transitano nella via. E ai vandali di deturpare l’edificio con i loro graffiti assai poco artistici senza correre il rischio di essere sorpresi.

Linea Oleggio-Pino

CALDE’ (VA)

Con un contratto di comodato stipulato nel gennaio del 1999 il Comune di Castelvecchana ha ottenuto in gestione i servizi igienici e cinque locali della

stazione di Caldè, per una superficie totale pari a circa 190 metri quadrati. Si tratta, però, di metri quadrati virtuali, perché la stazione, che si sviluppa su un unico piano, in realtà è totalmente inaccessibile. Porte e finestre dell'edificio principale, così come i gabinetti, sono stati infatti murati.

La stazione, dunque, oggi si presenta come un unico blocco di cemento, senza soluzione di continuità, e l'unica superficie calpestabile è quella compresa al di sotto della tettoia esterna, dove possono trovare rifugio i viaggiatori in attesa del treno. Su una delle colonne che scandiscono il perimetro della tettoia si ritrova anche il foglio cartaceo degli orari, che costituisce l'unico "optional" di cui è stata dotata la struttura, priva anche della macchinetta per timbrare i biglietti.

Un motivo di consolazione non indifferente per chi ha la ventura di transitare per questa stazione è rappresentato però dalla bellezza del contesto naturale. L'impianto, infatti, sorge a ridosso del lago Maggiore ed è inserito in una zona residenziale molto tranquilla, in cui prevale il verde della fitta vegetazione circostante.

PORTO VALTRAVAGLIA (VA)

A differenza di Caldè, nel caso di Porto Valtravaglia, località che si incontra una manciata di chilometri più a nord proseguendo lungo la riva del lago Maggiore, la convenzione di nove anni stipulata tra l'amministrazione locale e le Ferrovie a partire dal giugno del 1998 ha dato frutti concreti. Come confermato dal sindaco Filippo Colombo, infatti, "il Comune ha deciso di mettere a disposizione uno dei locali che gli sono stati affidati in locazione gratuita alla Squadra Nautica di Salvamento 'Lago Maggiore', che svolge attività volontaria di prevenzione e assistenza sulle spiagge nella stagione estiva".

Il locale in questione si trova al piano terra dell'edificio principale, che comprende anche un appartamento abitato al primo piano e una sala d'attesa piuttosto ampia, che però risulta essere in condizioni precarie. Pur essendo stati tutto sommato risparmiati dai graffiti, infatti, i due locali in cui si articola la sala, fatta eccezione per un paio di panchine, sono completamente vuoti e sembrano anche essere utilizzati come rifugio di fortuna da alcuni senz'altro, almeno a giudicare dalle coperte e dai vestiti abbandonati per terra.

I graffiti, al contrario, non hanno risparmiato i bagni, che si trovano in una struttura sulla sinistra del corpo principale della stazione, dando le spalle ai binari, e sono funzionanti, anche se in uno stato pessimo. Nel complesso, comunque, la stazione è in discrete condizioni, e brilla in particolare per la qualità dei serramenti, sia al piano terra che al primo piano, e per la grande cura prestata alla manutenzione delle aree verdi che costeggiano il primo binario.

LOMBARDIA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Monza-Molteno</i>							
Monza Sobborghi	MI	Buono	Centrale		C	SO	No
Biassono – Lesmo Parco	MI	Ottimo	Km 1		C	SO	No
Cassago – Nibionno – Bulciago	LC	Buono	Km 0,9		C	SO	No
<i>Linea Monza-Calolziocorte</i>							
Osnago	LC	Buono	Km 0,5		C	SO	No
<i>Linea Lecco-Albate C.</i>							
Anzano del Parco	CO	Discreto	Km 0,5		C	SO	No
Civate	LC	Pessimo	Km 0,8		C	SO	No
Sala al Barro	LC	Ottimo	Km 1		C	SO	No
<i>Linea Lecco-Colico</i>							
Abbadia Lariana	CO	Buono	Centrale		C	TU	Si
Mandello del Lario	LC	Buono	Km 0,2		C	SO	Si
Lierna	LC	Buono	Km 0,2		C	SO	Si
Varenna – Esino	LC	Buono	Km 0,2		C	SO	No
<i>Linea Colico-Chiavenna</i>							
Dubino	SO	Buono	Km 0,2		A	SO	No
<i>Linea Colico-Tirano</i>							
Talamona	SO	Buono	Km 0,4		C	SO CU	No
Castione Andevenno	SO	Buono	Km 0,4		C	SO	Si

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
Ponte in Valtellina	SO	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
Chiuro	SO	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
<i>Linea Cremona-Brescia</i>							
Bagnolo Mella	BS	Buono	Km 0,3		C	SO	No
<i>Linea Treviglio-Cremona</i>							
Soresina	CR	Discreto	Centrale		C	SO	Si
Castelleone	CR	Buono	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Pavia-Casalpusterlengo</i>							
Ospedaletto Lodigiano	LO	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
<i>Linea Milano-Piacenza</i>							
San Giuliano Milanese	MI	Discreto	Km 0,1		C	SO	No
<i>Linea Milano-Mortara</i>							
Corsico	MI	Buono	Km 0,2		C	CU	No
Gaggiano	MI	Discreto	Km 0,2		C+A	SO CU	No
<i>Linea Parma-Brescia</i>							
Canneto sull'Oglio	MN	Discreto			C	SO	No
<i>Linea Codogno-Mantova</i>							
Castellucchio	MN	Discreto	Km 0,2		A	SO	No
<i>Linea Mantova-Modena</i>							
Borgoforte	MN	Cattivo	Km 0,2		C	SO	No
Romanore	MN	Discreto	Km 0,5		C	SO	No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
Gonzaga – Reggiolo	MN	Discreto	Km 0,6		C	SO	Si
<i>Linea Mantova-Legnago</i>							
Gazzolo di Bigarello	MN	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
<i>Linea Mantova-Monselice</i>							
Castel d’Ario	MN	Buono	Centrale		C	SO	No
<i>Linea Gallarate-Laveno</i>							
Vergiate	VA	Discreto	Km 0,4		C	SO	No
Mornago – Cimbri	VA	Cattivo	Km 1		C	SO	Si
Besozzo	VA	Cattivo	Km 0,3		C	SO	Si
Sangiano	VA	Cattivo	Km 0,4		C	SO	No
<i>Linea Oleggio-Pino</i>							
Caldè	VA	Cattivo	Km 0,5		C	SO	No
Porto Valtravaglia	VA	Discreto	Km 0,4		C	SO	No

VENETO



Tra le amministrazioni regionali italiane quella del Veneto è stata l'unica finora ad aver approvato una legge, la numero 61 del 24 dicembre 1999, che prevede lo stanziamento di finanziamenti a favore di interventi di recupero delle stazioni ferroviarie impresenziate o dismesse.

La legge, che garantisce il cofinanziamento con fondi regionali fino all'80 per cento della spesa prevista per ogni singolo intervento, in fase di prima attuazione ha dato la priorità ai progetti di recupero di strutture ferroviarie che consentissero la realizzazione di percorsi ciclabili di valenza regionale, ma in seconda istanza ha finito per incentivare il processo più generale di recupero delle stazioni impresenziate da parte del mondo del non profit.

Per numerose realtà associative del Veneto, infatti, questi fondi hanno rappresentato l'elemento cruciale per poter concretizzare gli accordi stipulati con le Ferrovie dello Stato e trasformare così le stazioni impresenziate nelle proprie sedi operative. Buona parte di questi casi sono descritti nelle pagine successive, che mostrano la situazione relativa a 34 impianti delle province di Vicenza (10 stazioni), Verona (9), Rovigo (9) e Padova (6). *Nella foto, la sala conferenze dell'associazione culturale "La Biolca", ospitata all'interno della stazione di Battaglia Terme, in provincia di Padova.*

Linea Mantova-Legnago

BONFERRARO (VR)

Percorrendo la statale numero 10, che da Mantova conduce a Legnago, il primo paese che si incontra dopo aver varcato il confine tra Lombardia e Veneto è quello di Bonferraro, frazione del Comune di Sorgà, che alla fine del XIX secolo diede i natali ad Antonio Ascari, pilota ufficiale della squadra dell'Alfa Romeo negli Anni Venti, avversario in pista di Enzo Ferrari e padre di Alberto "Ciccio" Ascari, che portò a Maranello i primi due titoli mondiali nel 1952 e 1953. Sorgà, tra l'altro, dista solo una manciata di chilometri da Castel d'Ario, il paese lombardo di un altro grande della storia dell'automobilismo, Tazio Nuvolari.

Le leggende legate alle quattro ruote non sono però l'unico elemento ad accomunare questi due paesi. Come a Castel d'Ario, infatti, anche a Sorgà l'amministrazione comunale ha preso in gestione la sala d'attesa e l'atrio della stazione ferroviaria, che si trova nella frazione di Bonferraro. A giudicare dallo stato in cui si presenta la sala d'attesa, molto ampia, pulita e assolutamente priva di graffiti, il comodato stipulato nel 1994 ha sortito gli effetti sperati, anche se si nota l'assenza della biglietteria self-service e del display elettronico degli orari dei treni, sostituito dalla versione cartacea appesa a un muro.

L'impressione positiva ricavata all'interno della sala d'attesa viene confermata anche all'esterno. Nel complesso, infatti, l'edificio, che al primo piano è abitato, è in discrete condizioni. Al pari dei serramenti e dei bagni, che pur essendo chiusi sono visibili attraverso le porte a vetri che si affacciano sui binari. Le aree adiacenti alla struttura sono tutte recintate e sono state trasformate nei giardini privati delle case costruite in prossimità della stazione.

SANGUINETTO (VR)

A distanza di poco più di un anno dall'accordo di programma siglato il 28 novembre 2001 tra Regione Veneto, Rfi, Metropolis e il Comune di Sanguinetto, nel dicembre del 2002 hanno preso il via i lavori per la ristrutturazione della stazione e la realizzazione di un parcheggio e di una pista ciclabile. Il Comune, in particolare, ha provveduto allo sviluppo e all'approvazione del progetto definitivo e ha appaltato alla ditta di un paese limitrofo, la Ferro di Nogara, la realizzazione dei lavori. Il costo complessivo, pari a circa 260mila euro, è per metà a carico dell'amministrazione regionale, in base a quanto stabilito dalla

legge del 1999, e per l'altra metà grava sul bilancio del Comune, che ha fatto ricorso a un mutuo della cassa Depositi e Prestiti.

La stazione si trova in fondo a un lungo viale alberato e all'esterno appare in discrete condizioni, anche se in alcuni punti è evidente la necessità di interventi di ristrutturazione. L'ingresso dell'abitazione del primo piano si trova sulla destra dell'edificio, dando le spalle ai binari, ed è segnalato dalla presenza di una cassetta per le lettere e da alcuni bidoni della spazzatura. La sala d'aspetto, fatta eccezione per i graffiti che ne deturpano vistosamente tutti i muri, è in discrete condizioni e adeguatamente riscaldata, e comprende anche una piccola stanza dove sono ancora presenti degli armadietti lasciati al loro posto dopo l'allontanamento del personale ferroviario dalla struttura.

Anche i locali piuttosto ampi che costituivano l'ufficio del capo stazione sembrano aver conservato il loro aspetto originario e si contraddistinguono per la pulizia, mentre i bagni, ricavati all'interno dell'edificio principale, sono chiusi da porte a vetri con la maniglia spezzata. L'area ferroviaria comprende inoltre la superficie recintata che circonda l'ex magazzino merci, preceduta sullo spiazzo antistante la stazione da un cartello che segnala l'esecuzione dei lavori per il recupero degli immobili e la realizzazione della pista ciclabile.

Linea Legnago-Monselice

BOSCHI SANT'ANNA (VR)

Erano diversi anni che le associazioni attive a vario titolo nel contesto locale di Boschi Sant'Anna chiedevano al Comune di poter disporre di una sede tutta per loro, in cui riunire gli iscritti, sviluppare le proprie attività sociali e programmare le iniziative ricreative e culturali al servizio del paese. Questo obiettivo è stato finalmente raggiunto nel luglio del 2001, con la firma di un comodato quinquennale tra le Ferrovie e l'amministrazione comunale che prevede la gestione da parte di quest'ultima del primo piano e di una porzione del piano terra della stazione. Così per l'Avis, l'Unione Sportiva Santanese, il gruppo Combattenti e reduci ed il Comitato festeggiamenti si sono aperte le porte dell'edificio, chiuso ormai da più di un anno.

“L'idea di chiedere la concessione in comodato della stazione per metterla a disposizione dei sodalizi cittadini – spiega l'assessore ai lavori pubblici, Gustavo Tecchio – era emersa già nel 1999, non appena era stato annunciato il progetto relativo al potenziamento della tratta Legnago-Monselice, con la conseguente dismissione dei caselli e l'eliminazione dei passaggi a livello. Dopo aver avuto

conferma che la strada individuata era percorribile, alla fine del gennaio 2001 abbiamo prodotto apposita istanza alla divisione infrastrutture delle Ferrovie, ottenendo in seguito il via libera dell'ente, subordinato, in ogni caso, all'utilizzo esclusivo del casello per finalità sociali e socioassistenziali non profit".

In base al comodato sottoscritto, dal quale sono esclusi i locali occupati da apparati tecnologici, il Comune deve farsi carico, oltre che delle spese di manutenzione ordinaria, anche della sistemazione del piazzale esterno da adibire a parcheggio per gli utenti dei treni. "Per noi – assicura Tecchio – si è trattato di un'operazione estremamente vantaggiosa, anche in considerazione del fatto che il fabbricato in questione, costruito nel dopoguerra, versa in buone condizioni, essendo stato abitato fino a pochi anni fa da un ferroviere che ha provveduto a mantenere in ordine i 130 metri quadrati, strutturati su due piani, in cui si sono insediate le quattro associazioni".

La stazione si trova a ridosso di un passaggio a livello e i viaggiatori in attesa dei treni hanno a disposizione una pensilina esterna, all'interno della quale è affisso il foglio degli orari, esposto anche in una bacheca delle Ferrovie installata all'estremità opposta dell'edificio principale.

BEVILACQUA (VR)

L'edificio principale della stazione di Bevilacqua è in discrete condizioni ed è abitato al primo piano. L'unico locale accessibile da parte dei viaggiatori è quello della sala d'attesa, un locale piuttosto ampio del piano terra suddiviso in due vani e arredato con tre panchine e un tavolo. La sala d'attesa, come confermato dal sindaco Nereo Arzenton, dal novembre del 1994 viene gestita in comodato dal Comune. Con risultati apprezzabili, visto che i locali sono puliti e accoglienti, anche se spicca la mancanza di una biglietteria self-service e di un display elettronico degli orari, disponibili sono in versione cartacea. I servizi igienici, affidati al pari della sala d'attesa alla gestione del Comune, non sono invece accessibili, e anche l'ampia area che circonda l'ex magazzino merci è chiusa da un cancello e non è utilizzata.

MONTAGNANA (PD)

Centro agricolo e sede di fabbriche di mobili, Montagnana, situata nella pianura tra i Colli Euganei, i Monti Berici e l'Adige, è anche una meta turistica, nota per la splendida cerchia di mura merlate del XIII e XIV secolo, che chiudono completamente il centro abitato estendendosi per una lunghezza di quasi due chilometri. Si tratta di un'opera di notevole effetto scenografico, grazie alle 24

torri che la completano e all'ampio fossato che accompagna tutto il perimetro, nel quale si aprono quattro porte.

Le mura sono visibili anche dalla stazione, che si trova sul versante opposto della statale 10 rispetto al centro storico ed è in condizioni discrete, anche se le facciate esterne sono un po' carenti dal punto di vista della manutenzione e imbrattate da graffiti, in particolare sul lato dei binari. Sul versante sinistro dell'edificio principale, guardando l'ingresso, all'interno di alcuni locali è stato ricavato un bar, che ha aperto i battenti nel dicembre del 2002 e funziona anche come sala d'attesa. Come sottolineato da Valentina Loro, la signora che lo gestisce e che si è fatta carico insieme alle Ferrovie dei lavori di ristrutturazione, si è trattato di una novità importante perché da circa sette anni la stazione era impresenziata, con i pendolari costretti ad attendere i treni sul marciapiede che costeggia i binari, senza alcun tipo di riparo. In seguito a ripetuti atti di vandalismo, infatti, la vecchia sala d'attesa era stata chiusa definitivamente e trasformata in una sorta di magazzino.

Le abitudini, però, sono dure a morire e i pendolari, allenati nel corso degli anni a lunghe attese al freddo, per ora non sembrano aver adeguatamente apprezzato la novità rappresentata dal bar-sala d'attesa, aperto tutti i giorni, a eccezione della domenica, con orario continuato dalle 6,15 della mattina fino alle 8 di sera. Sebbene sia possibile attendere il treno all'interno del bar senza obbligo di consumazione, in molti, compreso chi in passato aveva protestato contro la chiusura della sala d'attesa, continuano infatti ad accalcarsi sul marciapiede esterno. In compenso, gli studenti hanno accolto la novità con più entusiasmo. Sarà per i videogiochi, per la televisione o per i numerosi posti a sedere, ma negli orari in prossimità della partenza e dell'arrivo dei treni della mattina e del primo pomeriggio il via vai di giovani all'interno del bar è davvero notevole. La stazione, del resto, non è frequentata solo dagli studenti di Montagnana iscritti alle scuole delle località limitrofe, ma anche dai circa 400 studenti alla scuola alberghiera che ha sede nel paese. Accanto a videogiochi e televisione c'è spazio anche per un po' di storia: una targa commemorativa, infatti, ricorda "il primo centenario della ferrovia che da Monselice a Montagnana s'inaugurò il 16 maggio 1885".

L'area ferroviaria comprende inoltre i servizi igienici, che sono a norma anche per quanto riguarda il superamento delle barriere architettoniche. La chiave, però, per scongiurare i soliti atti di vandalismo viene custodita dalla signora Loro, che provvede anche a pulirli. La stazione, abitata al primo piano, è preceduta da un ampio spiazzo che funge da parcheggio, sul quale si affacciano un altro bar, ribattezzato con poca fantasia e molta anglofilia "New Station", e l'area dell'ex scalo merci, chiusa a partire dal dicembre del 2002 per lavori di manutenzione e riqualificazione, che interessano in particolare il fabbricato dell'ex magazzino merci.

SALETTO (PD)

A Saletto l'edificio principale della stazione è in discrete condizioni ma non è accessibile da parte del pubblico. I locali al piano terra, infatti, sono chiusi, mentre il primo piano è occupato da un'abitazione privata. La sala d'attesa destinata ai viaggiatori è stata invece ricavata all'interno di una struttura più recente, che si sviluppa su un piano unico alla destra dell'edificio principale, dando le spalle ai binari. Dal marzo del 1997, come confermato dal sindaco, Luigi Zaccheria, è il Comune di Saletto a occuparsi della gestione dei 21 metri quadrati della sala, che in effetti è pulita, priva di graffiti e in buone condizioni, anche se decisamente spoglia. L'arredamento, infatti, è ridotto al minimo indispensabile: due panchine. Nella stessa struttura si trovano anche i bagni, che però sono chiusi e si possono intravedere solo attraverso le porte a vetri. Sulla porta di accesso alla sala d'attesa è appeso un avviso del nucleo territoriale di Verona di Metropolis che comunica la possibilità di affittare a scopo commerciale locali e aree siti in numerose stazioni di questa zona. Nell'elenco non figura l'impianto di Saletto, anche se il fabbricato dell'ex magazzino merci e l'ampia area circostante, attualmente non utilizzati, potrebbero rientrare in un discorso di questo genere.

OSPEDALETTO EUGANEO (PD)

Anche a Ospedaletto Euganeo l'unico locale accessibile della stazione, nel complesso in discrete condizioni, è rappresentato dalla sala d'attesa di 27 metri quadrati, abbastanza spoglia a eccezione di un tavolo, una panchina e una piccola bacheca. Non ci sono graffiti, ma segni di scarpe sui muri che arrivano fin quasi al soffitto, come se qualcuno avesse ingannato l'attesa del treno sfidando la forza di gravità. Il verbale di consegna in comodato d'uso della sala all'amministrazione locale, come precisato dall'assessore all'edilizia e ai servizi sociali, Emilio Pomaro, risale al gennaio del 1997 e prevede la conservazione e la custodia del locale da parte del Comune. I servizi igienici si trovano su un altro lato dell'edificio principale, ma sono chiusi, mentre in una struttura adiacente a quella principale, che si sviluppa su un piano unico, ci sono alcuni locali che sembrano utilizzabili ma che allo stato attuale non sono accessibili. L'amministrazione comunale, in ogni caso, per ora non ha fatto richiesta per sfruttare altri spazi nell'ambito della stazione.

ESTE (PD)

Un grande cantiere. E' questo l'aspetto attuale della stazione di Este, assegnata

nell'aprile del 2001 alla gestione dell'amministrazione comunale attraverso un comodato di cinque anni. Quasi tutti i locali, infatti, sono occupati da carriole, assi di legno e materiali da costruzione di vario genere, accatastati anche all'esterno in prossimità del primo binario e nell'area verde rivolta verso lo spiazzo dell'ex scalo merci, che non sembra essere utilizzato.

I lavori per la ristrutturazione della stazione, promossi dal Comune allo scopo di rendere funzionale l'immobile al funzionamento della sala d'attesa per i passeggeri e all'insediamento del servizio locale di protezione civile, sono stati appaltati alla Atheste Costruzioni Srl per un importo complessivo pari a circa 110mila euro. Anche in questo caso, però, l'amministrazione locale ha potuto contare su un provvidenziale contributo di 52.678 euro, stanziato dalla Regione nel corso del 2002.

A dispetto dei lavori, però, la sala d'attesa per i viaggiatori è aperta, anche se per ora non offre uno spettacolo molto gradevole. Le panchine, la biglietteria self-service e il display elettronico degli orari, infatti, sono circondati da un'infinità di graffiti, che ricoprono ogni centimetro di muro disponibile ad altezza d'uomo. Dalla sala d'attesa si accede anche al primo piano dell'edificio, abitato da alcune famiglie, ed è possibile gettare uno sguardo all'interno di altri locali adiacenti, la cui struttura interna è destinata ad essere rivoluzionata attraverso la realizzazione di nuove pareti.

La porzione della struttura su cui si concentrano i lavori è però quella situata sulla destra del corpo principale, guardando l'ingresso. Quest'area, infatti, è recintata sul versante del piazzale da una barriera di plastica arancione e, lungo il marciapiede che costeggia il primo binario, da un pannello di legno compensato.

Linea Occhiobello-Padova

BATTAGLIA TERME (PD)

Costretta a mettersi alla ricerca di una nuova sede, perché quella occupata in precedenza era stata messa in vendita dalla proprietà, l'associazione culturale "La Biolca" a partire dal settembre del 2001 ha trovato nella stazione di Battaglia Terme, impresenziata da circa sei anni, la soluzione ideale. Si tratta infatti di una sede prestigiosa, in una posizione strategica, grazie alla facilità di accesso sia dalla ferrovia sia dall'autostrada, con locali spaziosi da destinare alle numerose attività dell'associazione, e con un'ampia possibilità di parcheggio nello spiazzo antistante l'edificio.

Buona parte del piano terra della stazione è stata occupata dall'associazione

attraverso un accordo misto di comodato e locazione. In altre parole, per una porzione dei locali l'associazione paga un affitto, mentre la parte restante è stata ceduta in comodato d'uso gratuito per un periodo di cinque anni. In cambio, "La Biolca" garantisce la pulizia delle aree della stazione aperte al pubblico e ha dovuto farsi carico degli interventi di sistemazione dei locali occupati. A partire dall'impianto elettrico, che è stato messo a norma, dai soffitti, che sono stati riparati e abbassati, dalle tinteggiature e dal riscaldamento, dotato di un termostato per regolare automaticamente la temperatura degli ambienti a seconda delle esigenze. Il tutto per una spesa complessiva di circa 30 milioni delle vecchie lire, racimolati attraverso un'autotassazione dei soci.

Una volta effettuati i lavori più urgenti, l'associazione ha potuto dedicarsi agli interventi di sistemazione e di abbellimento degli interni, secondo dei criteri di bioedilizia, in modo da creare un ambiente in sintonia con i principi dell'abitare sano. Questi criteri sono evidenti, in particolare, nel locale in cui è stata ricavata la biblioteca specializzata dell'associazione, che mette a disposizione centinaia di riviste e volumi dedicati all'alimentazione biologica. Gli scaffali, infatti, sono caratterizzati da una forma sinuosa e più "morbida" rispetto alle tradizionali linee squadrate, mentre la scelta dei colori delle pareti è stata dettata dalla necessità di favorire la concentrazione. Negli angoli della sala sono stati inoltre creati dei punti di lettura, con scrivanie realizzate su misura per sfruttare al meglio tutto lo spazio disponibile.

Oltre alla biblioteca, in procinto di entrare nel sistema bibliotecario telematico della provincia di Padova, negli altri locali gestiti dall'associazione sono state ricavate una sala di accoglienza, all'interno della quale spiccano numerose riviste e depliant informativi, una cucina e una sala conferenze, dotata di un controsoffitto per cercare di insonorizzare l'ambiente rispetto al rumore provocato dal transito dei treni. Questa stanza, attrezzata con una ventina di posti a sedere, fa da cornice alle cene mensili, organizzate per diffondere la cultura del cibo di qualità, ed è soprattutto il fulcro del fitto calendario di incontri culturali, seminari e corsi promossi dall'associazione, alcuni dei quali riconosciuti ufficialmente dalla Regione Veneto. È sufficiente scorrere l'elenco delle attività che hanno avuto luogo negli ultimi mesi per rendersi conto della loro varietà. Si passa infatti da un corso di agricoltura biodinamica e omeodinamica a uno per raccoglitori erboristico, passando per il *pranic healing*, una disciplina che insegna la guarigione e l'autoguarigione attraverso l'uso cosciente dell'energia vitale.

L'associazione conta circa 3000-3500 iscritti a livello nazionale, mentre sono circa 200-250 quelli che partecipano direttamente, in modo più o meno assiduo, alle varie iniziative promosse. La quota associativa annuale, pari a 20 euro, oltre a consentire l'accesso alla biblioteca dà anche diritto a ricevere "Biolcalenda", una rivista mensile di 56 pagine pubblicata da "La Biolca". L'associazione, inoltre, è presente su Internet all'indirizzo www.labiolca.it. La segreteria, che

occupa una porzione dell'atrio di ingresso, è aperta il lunedì, mercoledì, venerdì e sabato dalle 10 alle 12, e il mercoledì e giovedì dalle 17 alle 19.

ABANO TERME (PD)

La stazione di Abano Terme, come spiegano dei cartelli appesi all'interno della sala d'attesa e lungo il marciapiede che costeggia il primo binario, "è mantenuta pulita e ordinata esclusivamente grazie all'opera dei volontari delle associazioni Banca del Tempo, Avat, Il Basilisco e agli scout dell'associazione Assiscout, in collaborazione con l'amministrazione comunale di Abano Terme e Fs – Rete Ferroviaria Italiana".

Il Comune, infatti, ha ottenuto in comodato i locali liberi della stazione, che al primo piano è abitata da due famiglie, a partire dal gennaio del 2000, e ha deciso di creare al loro interno uno spazio socioculturale, ribattezzato Centro Civico Giarre. Il centro ospita alcune associazioni locali, che in cambio garantiscono la manutenzione ordinaria delle aree aperte al pubblico. E fanno un ottimo lavoro, visto che la sala d'attesa, ospitata all'interno di un locale molto ampio e aperta dalle 6 del mattino alle 11 di sera, è calda, arredata con alcune seggiole e un tavolo, decorata alle pareti con fotografie e immagini di vario genere e, soprattutto, molto pulita e accogliente.

Sulla sala di attesa, al cui interno è installato anche un display elettronico degli orari dei treni, si affacciano anche gli ingressi delle sedi delle associazioni che hanno trasformato la stazione nella propria casa. La Banca del Tempo delle Terme Euganee, aperta il lunedì pomeriggio dalle 16,30 alle 18 e il sabato mattina dalle 10 alle 11,30, è un'associazione senza fini di lucro che favorisce lo scambio di servizi e di attività fra le persone, senza alcun tipo di intermediazione di carattere monetario, valorizzando così i rapporti umani e solidali. L'Associazione Indipendente Scout (Assiscout) è nata invece nel 2001, come atto finale dell'assemblea generale dell'associazione scoutistica Arciscout, fondata ad Abano Terme alla fine del 1986, della quale ha mantenuto inalterati i principi e gli obiettivi. Per quanto riguarda invece l'Associazione Volontariato Abano Terme (Avat), aperta il martedì, il giovedì e il sabato dalle 14,30 alle 18,30, si tratta di una realtà impegnata nel sostegno ai paesi del Sud del mondo, e ha ricavato all'interno della stazione i propri magazzini, dove vengono selezionati gli aiuti umanitari e caricati i container destinati alla popolazione del Burundi, uno dei paesi considerati dalle Nazioni Unite tra i più poveri del pianeta.

Al pari della sala d'attesa, anche il resto della struttura brilla per le ottime condizioni di manutenzione. Non fa eccezione neppure il sottopassaggio che conduce al secondo binario, dotato di una rampa per consentire l'accesso ai portatori di handicap e assolutamente privo di graffiti. Il merito, in questo caso, è

forse anche degli agenti del gruppo Civis e delle forze dell'ordine, che garantiscono la sorveglianza della stazione.

Linea Verona-Legnago

BOVOLONE (VR)

L'amministrazione comunale di Bovolone a partire dal novembre del 2000 ha preso in locazione l'alloggio al primo piano della stazione e in comodato d'uso gratuito l'ex magazzino merci e l'ampia area che lo circonda. Il tutto da destinare al futuro alloggiamento del distaccamento dei vigili del fuoco e della protezione civile, con sistemazione dell'area di pertinenza che ospiterà anche la sede di una nuova pista ciclabile. A questo scopo, nel settembre del 2002 la Regione Veneto ha impegnato a favore del Comune circa 94mila euro, a fronte di un costo complessivo pari a poco meno di 190mila euro, in applicazione della legge regionale che mette a disposizione finanziamenti per il recupero di sedi ferroviarie dismesse.

In attesa del completamento dei lavori, che dovranno essere ultimati entro il 2006, l'edificio principale della stazione appare in discrete condizioni, ma denota una certa carenza dal punto di vista della manutenzione, soprattutto per quanto riguarda lo stato dei muri esterni. La situazione è particolarmente critica per quanto riguarda i servizi ai passeggeri. I servizi igienici, infatti, non sono accessibili e chiusa è anche la sala d'attesa, che all'interno appare completamente vuota. In un altro locale adiacente, con i vetri parzialmente oscurati da alcuni manifesti, si intravede del materiale di vario tipo ammassato all'interno.

Linea Verona-Mantova

VILLAFRANCA (VR)

Arrivando alla stazione di Villafranca di Verona ciò che colpisce immediatamente è l'imponenza dell'edificio, del quale spicca, in particolare, il lungo colonnato all'altezza dell'ingresso principale. A colpire è anche l'ottimo

stato di manutenzione della struttura. Il merito è del nuovo accordo raggiunto nel marzo 2002 tra la direzione compartimentale delle Ferrovie e il Comune veronese, che a distanza di pochi mesi ha provveduto alla pulizia e alla ritinteggiatura completa dell'edificio, dopo anni di abbandono, vandalismi e sporcizia. I lavori sono stati affidati a un'impresa che ha verniciato tutte le facciate esterne della palazzina, che erano deturpate da ogni tipo di scritta e graffito, e la sala d'aspetto, che è stata completamente ripulita. Sono state inoltre installate delle nuove panchine lungo il marciapiede del primo binario: qui, fino a poco tempo fa, non era infatti possibile sedersi e molti passeggeri, soprattutto gli studenti, si rassegnavano ad "accomodarsi" su piccoli gradini o direttamente per terra.

L'intervento di risanamento della stazione è stato seguito dall'assessore al Patrimonio, Giampaolo Polato, e dai funzionari dell'ufficio tecnico comunale. "Si è trattato di un primo passo verso il recupero della stazione – ha spiegato Polato – Dopo questa tinteggiatura ci occuperemo di come utilizzare l'ex magazzino merci. Stiamo inoltre lavorando per creare nell'ampia area dell'ex scalo merci il nuovo parcheggio da 120 posti auto destinato alla clientela delle Ferrovie". Lo stesso fabbricato dell'ex magazzino merci, posizionato sulla destra della stazione guardando l'ingresso principale, è stato concesso in locazione al Comune: la Giunta potrà decidere se utilizzarlo per scopi sociali o per uso commerciale, e si è impegnata a effettuare entro il 2004 la tinteggiatura esterna, il risanamento degli intonaci e la riparazione dei serramenti esterni. Tutti questi interventi potranno essere realizzati anche grazie al contributo della Regione Veneto, che nel settembre del 2002 ha assegnato a Villafranca un contributo pari a circa 125mila euro.

Per i locali al piano terra della stazione, affidati da Metropolis al Comune in comodato d'uso gratuito, è previsto invece un utilizzo a fini sociali o socio-assistenziali, ferma restando la possibilità dell'amministrazione locale di destinare gli ambienti ad attività commerciali, previo un ulteriore accordo. Per il momento, però, la parte più "viva" della stazione è quella situata sul versante opposto rispetto all'ex scalo merci, dove è presente un bar piuttosto frequentato, che occupa diversi locali e può fare le veci della sala d'attesa vera e propria. Nel bar, inoltre, è anche possibile acquistare biglietti ferroviari.

Gli accordi stipulati prevedono inoltre a carico del Comune l'adeguamento degli impianti di riscaldamento, la gestione dei servizi igienici e l'apertura, chiusura e vigilanza della sala d'attesa. I bagni, in effetti, sono funzionanti e abbastanza puliti, mentre la situazione è un po' carente dal punto di vista dell'illuminazione: in particolare la sala d'attesa, costituita da un locale lungo e stretto dove sono posizionate alcune panchine, è completamente buia, così come il grande atrio immediatamente adiacente che ospitava la biglietteria, che per di più è chiuso al pubblico.

Linea Verona-Trento

DOLCE' (VR)

La Regione Veneto è intervenuta di recente anche a favore del recupero della stazione di Dolcè, per il quale è stato stanziato un contributo pari a circa 123mila euro. In questo paese della provincia di Verona, che si trova sulla riva sinistra dell'Adige, stazione fa rima con musica. Grazie all'accordo raggiunto con le Ferrovie nel corso del 2002, infatti, la struttura impresenziata è stata destinata a ospitare la nuova sede del corpo bandistico comunale e della locale scuola di musica, istituita nel gennaio del 1998. La scuola è costituita da una settantina di allievi, suddivisi in corsi di teoria, solfeggio, tromba, flicorno, clarinetto, sax, flauto, trombone, basso, tuba, corno e le percussioni, ed è stato grazie a essa che il corpo bandistico comunale ha potuto rinascere.

Gli allievi si sono già esibiti a Dolcè in occasione della festa "Storia e sapori tra borghi e castelli" del maggio 2002, mentre il corpo bandistico è stato protagonista, durante l'anno scorso, di concerti a Gargagnago, a Sant'Ambrogio, in occasione dell'esibizione degli "Artisti di piazza", a Ponton, nell'ambito del "Progetto millepiani", ancora a Dolcè durante "Bande in Piazza", la prima rassegna organizzata dallo stesso corpo bandistico, alla "Festa del Comprensorio Alpini di caccia" e in occasione del soggiorno dei gemelli tedeschi di Udenheim. Intanto è stata istituita la "Junior Band", vale a dire un corso di musica d'assieme per coloro che aspirano a entrare nella banda, ed è stata avviata una collaborazione con l'Istituto comprensivo della Valdadige, nella realizzazione di progetti didattici ad indirizzo musicale. Ciò dovrebbe stimolare un coinvolgimento attivo dei bambini, favorendone interesse, impegno ed eventuali attitudini, per una scelta consapevole dello studio della musica, portandoli a conoscenza della realtà della scuola di musica e quindi della banda comunale.

Linea Verona-Vicenza

LONIGO (VI)

Il Comune vicentino di Lonigo a partire dal 1996 ha ottenuto in comodato d'uso l'atrio della stazione e la sala d'attesa. Ed è proprio nella sala d'attesa che i benefici di questo accordo sono più evidenti. L'ambiente, infatti, si presenta

molto pulito e ordinato, al pari dei locali della vecchia biglietteria che, sebbene non accessibili, appaiono ben conservati. Nella sala sono installati anche un display elettronico degli orari e una biglietteria self-service.

L'ingresso della stazione, che complessivamente versa in discrete condizioni e al primo piano è abitata, è preceduto da un porticato con colonne che viene utilizzato anche come parcheggio per le biciclette. A questo scopo, lungo il perimetro esterno è installata una rastrelliera. Nel breve corridoio di accesso ai binari si trovano i servizi igienici, compreso uno per disabili. L'unico bagno effettivamente accessibile, però, è quello degli uomini, in condizioni discrete. Sul lato opposto della stazione, a sinistra guardando l'ingresso, c'è invece un bar, che garantisce un presidio costante, almeno nelle ore diurne, sulla struttura, che si trova in una zona abbastanza isolata rispetto al centro abitato.

Linea Venezia-Peschiera

LERINO (VI)

Il Comune di Torri di Quartesolo, nel cui territorio rientra la stazione di Lerino, ha stipulato un contratto di comodato per la gestione e manutenzione del piazzale nord della struttura, che in effetti è stato trasformato in un ampio parcheggio. I lavori di sistemazione e asfaltatura del piazzale si sono conclusi nel dicembre del 2002 e hanno fatto tirare un sospiro di sollievo sia ai pendolari, che ogni giorno usano il treno per recarsi al lavoro o all'università ed erano costretti loro malgrado a parcheggiare dove capitava, sia ai residenti della zona, vittime dell'orda del "parcheggio selvaggio".

Resta il fatto, però, che i posti auto a disposizione dei pendolari sembrano essere insufficienti. Lo dimostra il numero dei veicoli che, nonostante i divieti di sosta, affollano quotidianamente la via che conduce al parcheggio, e anche quelli che occupano regolarmente il piazzale della chiesa di Lerino, considerato da molti come l'alternativa più valida al parcheggio in stazione. Troppo lontana, invece, almeno per chi ha poco tempo a disposizione, l'area in via Stadio, indicata come alternativa al parcheggio della stazione durante l'esecuzione dei lavori.

La situazione rimane dunque critica per il piazzale della chiesa. A causa dei veicoli parcheggiati, infatti, il pulmino del vicino asilo parrocchiale è spesso costretto a effettuare variazioni di percorso, mentre le educatrici e i genitori dei bambini della scuola materna si lamentano perché non trovano posto per l'auto. La situazione si aggrava ulteriormente in occasione delle cerimonie religiose che

hanno luogo in giorni feriali. Le vetture parcheggiate, infatti, non lasciano spazio libero per chi vi partecipa, tanto da consigliare rimedi estremi, come la chiusura del piazzale della chiesa con transenne quando sono previste celebrazioni.

La questione, sollevata di recente anche nell'ambito del consiglio comunale, sembra aver trovato una certa disponibilità a intervenire da parte dell'amministrazione. È stato previsto, infatti, un ampliamento dell'attuale parcheggio della stazione. Un'ipotesi, questa, confermata, con qualche precisazione, dall'architetto Roberto Grisolia, capo settore lavori pubblici del Comune di Torri di Quartesolo, che ha sottolineato che "è in fase di studio la possibilità di acquisire, sempre in comodato, anche alcuni locali della stazione e il piazzale sud. Esiste, in tal senso, una bozza di comodato con le Fs, ma la cosa per ora non ha avuto seguito, mancando indicazioni più precise da parte dell'amministrazione comunale".

Parcheggio a parte, la stazione è abitata al primo piano e comprende anche una sala d'attesa molto pulita e priva di graffiti, ospitata però in un locale di ridotte dimensioni, completamente vuoto e senza posti a sedere. In compenso, al suo interno sono installati un display elettronico degli orari, una biglietteria self-service e due macchinette per timbrare i biglietti prima di salire sul treno. I servizi igienici non sono invece accessibili, sebbene la loro presenza sia segnalata con cartelli extra-large.

Linea Vicenza-Schio

CAVAZZALE (VI)

Vecchio e nuovo convivono a Cavazzale, frazione di Monticello Conte Otto, in un mix che offre un colpo d'occhio decisamente suggestivo. Il corpo principale della stazione, infatti, ha la tipica struttura dei magazzini merci e al suo interno è stata ricavata la sala d'attesa per i viaggiatori, una stanza di dimensioni ridotte che in compenso è pulita e accogliente. Questo edificio è affiancato a pochi metri di distanza da una struttura più recente e molto ben curata, che si sviluppa su un unico piano e ospita le sedi di diverse associazioni locali. Sotto il suo tetto, infatti, hanno trovato posto la Pro Loco di Monticello Conte Otto, la sezione locale di Legambiente, l'Unione Ciclistica Cavazzale e il gruppo di Monticello Conte Otto dell'Amb (Associazione Micologica Bresadola).

DUEVILLE (VI)

Dopo un primo accordo con le Ferrovie stipulato nel settembre 2000, che grazie a un comodato quinquennale ha portato alla riapertura della sala d'attesa e

all'installazione di una biglietteria automatica, il Comune di Dueville mira a un recupero complessivo della stazione. Il progetto è ambizioso, viste le dimensioni cospicue dell'area e il notevole volume degli edifici, ma anche in questo caso l'amministrazione locale ha trovato un alleato importante nella Regione Veneto, che nel 2002 ha impegnato 206.582 euro per migliorare la funzionalità della stazione e recuperare gli spazi esterni, da destinare a parcheggio per gli utenti della ferrovia.

“Il finanziamento della Regione – ha spiegato il sindaco, Antonio Tonello – dovrebbe coprire il cinquanta per cento della spesa complessiva. Si tratta ora di valutare i vari aspetti di questa possibilità. Al momento abbiamo deciso di incaricare un professionista per un progetto di recupero e, compatibilmente con i vincoli di bilancio, faremo il possibile per accogliere l'opportunità che ci è stata offerta, perché rappresenta un'ottima occasione per risolvere alcuni problemi di spazio che abbiamo, ma anche, e soprattutto, perché è di grande interesse per la cittadinanza vedere valorizzata e riutilizzata un'area centralissima come quella della stazione”.

VILLAVERLA – MONTECCHIO (VI)

La stazione di Villaverla – Montecchio, che si trova a metà strada tra i due paesi della provincia di Vicenza da cui prende il nome, nel 1995 è stata oggetto di una convenzione tra il Comune di Montecchio Precalcino e Metropolis. Come sottolineato dal sindaco, Egidio Fortuna, “in cambio di un affitto modesto all'interno della stazione sono stati ricavati degli appartamenti, che sono stati assegnati a titolo gratuito a persone bisognose”. Oggi, dunque, la stazione è abitata, ma i benefici di questo accordo per la struttura nel suo complesso sono stati abbastanza limitati. L'edificio principale, infatti, versa in cattive condizioni, soprattutto sul versante che costeggia i binari, letteralmente ricoperto da graffiti che non hanno risparmiato neppure i vetri delle porte. Al degrado che caratterizza la struttura si somma inoltre, per i viaggiatori, l'impossibilità di accedere alla sala d'attesa e ai gabinetti. Gli unici “servizi” per chi attende l'arrivo dei treni sono perciò rappresentati da una panchina, installata sul lato dei binari, e dal foglio degli orari, appeso all'interno di una piccola bacheca, che spicca sullo sfondo multicolore dei graffiti.

Linea Mestre-Trento

CASSOLA (VI)

Nel caso della stazione di Cassola, che si trova sulla tratta Mestre-Trento a pochi

chilometri da Bassano del Grappa, la trattativa tra amministrazione locale e Ferrovie per la concessione in comodato d'uso gratuito di alcuni locali della struttura, da destinare ad attività di carattere sociale, è stata sospesa, almeno temporaneamente. “Questa decisione – ha sottolineato l’architetto Gianfranco Scotton, responsabile del settore lavori pubblici del Comune – è maturata dopo che si sono rese percorribili strade alternative per le necessità della nostra amministrazione”.

POVE DEL GRAPPA (VI)

Disposto ad anfiteatro sul versante sudoccidentale del massiccio del Grappa, il paese di Pove si apre all’ampio respiro dell’alta pianura veneta. Il paese mostra un volto accogliente e ospitale, grazie alla passione che i suoi abitanti dedicano alla cura di case e giardini, stazione compresa. L’edificio, che si sviluppa su due piani e ricorda per molti versi le tipiche case di montagna, si presenta infatti in un ottimo stato di conservazione. Il suo perimetro, però, è completamente recintato, impedendo di fatto l’accesso ai binari, visto che l’unico cancello di ingresso è chiuso da una grossa catena con lucchetto. Sul lato dell’edificio opposto rispetto a quello dei binari, al piano terra è presente anche la porta di ingresso attraverso la quale si accede a un’abitazione privata, che usufruisce di tutta l’area circostante la stazione, trasformata in parte in orto e in parte in giardino. Dalla strada che costeggia lo stabile sul retro si intravede anche un motorino, parcheggiato all’interno dei servizi igienici.

SAN NAZARIO (VI)

Continuando a percorrere verso nord la statale 47 per Trento, pochi chilometri dopo Pove del Grappa si giunge a San Nazario. All’esterno la struttura appare in discrete condizioni, mentre non si può dire altrettanto della sala d’attesa, presa d’assalto dai soliti vandali con un debole per i graffiti, che si sono sbizzarriti anche ai danni di altre porzioni dell’edificio. In alternativa alla sala d’attesa, però, i viaggiatori possono attendere il treno al riparo di una pensilina, posizionata su un fianco della stazione lungo il marciapiede che costeggia i binari, in una zona verde protetta anche da alcuni alberi.

Per quanto riguarda la destinazione della stazione, in base alle informazioni fornite dalla Direzione Compartimentale Movimento di Venezia risultano essere in corso di stipula due accordi tra le Ferrovie e il Comune di San Nazario: il primo riguarderebbe l’affitto dell’appartamento al primo piano, per una durata iniziale di sei anni e per scopi di carattere assistenziale, mentre il secondo

dovrebbe consistere nella concessione in comodato d'uso gratuito per cinque anni di altri locali della stazione, da destinare ad attività di tipo culturale.

Allo stato attuale, tuttavia, la struttura, fatta eccezione per la sala d'attesa, non è utilizzata in alcun modo. Al primo piano, infatti, le tapparelle delle finestre sono tutte abbassate, mentre attraverso un buco nella porta che dal piano terra conduce alla scala per il piano superiore si intravedono un attaccapanni e parecchi detriti accumulati nell'atrio che precede la scala. La stessa sorte, almeno per ora, è toccata anche a una piccola struttura separata rispetto al corpo principale della stazione, che non è accessibile e che sembra utilizzata come magazzino per la segnaletica ferroviaria e per materiali di vario genere, mentre non c'è traccia dei servizi igienici.

SAN MARINO (VI)

Mimetizzata tra le abitazioni circostanti, in una posizione sopraelevata rispetto alla strada che attraversa il centro abitato, la stazione di San Marino può essere raggiunta solo attraverso una scalinata. Si tratta di un piccolo edificio, in uno stato di conservazione discreto, occupato per buona parte da un'abitazione privata che si estende sui due piani. L'unico locale aperto al pubblico, infatti, è quello della sala d'attesa, cui si accede attraverso una piccola porta. La sala è arredata in modo spartano, con un paio di panchine, una bacheca all'interno della quale è esposto il foglio degli orari, e una macchinetta per l'obliterazione dei biglietti. Il tutto accompagnato da vistosi graffiti, che ricoprono le pareti senza soluzione di continuità. La stazione risulta essere oggetto di un contratto di locazione stipulato diversi anni fa con il Comune di Cison del Grappa.

CISMON DEL GRAPPA (VI)

Un ampio spiazzo e la bandiera della pace appesa a una finestra del primo piano, abitato da una famiglia, sono il biglietto da visita della stazione di Cison del Grappa, che sorge in un'area centrale del paese caratterizzata dalla presenza di ampi spazi verdi. L'edificio è in ottime condizioni, serramenti compresi, e anche la sala d'aspetto nella sua semplicità si contraddistingue per ordine e pulizia. Si tratta di un locale abbastanza ampio, piuttosto spoglio alle pareti, dove sono appese un paio di bacheche con gli annunci destinati alle clientela delle Ferrovie, e arredato con alcune classiche panchine di legno.

La sala d'aspetto è l'unico spazio dell'edificio principale accessibile da parte del pubblico, mentre l'area che si trova sulla parte destra della stazione, dando le spalle ai binari, è occupata da un edificio di costruzione più recente da cui spuntano numerose parabole satellitari. Questo edificio si estende su un solo

piano ed è abitato da diverse famiglie. L'amministrazione locale, però, non ha chiarito se sia questa la struttura affittata dal Comune per scopi sociali a partire dal luglio del 2001.

Linea Rovigo-Chioggia

CEREGNANO (RO)

A Ceregnano la stazione si sviluppa su due piani ed è in condizioni decisamente cattive, soprattutto sul versante che dà sui binari e nella struttura dei servizi igienici, ridotta in uno stato fatiscente. Contrariamente a quanto si potrebbe pensare, però, l'edificio è abitato da una famiglia e dispone anche di un locale destinato a fare da sala d'attesa. Si tratta, in realtà, di uno stanzone vuoto, non riscaldato, privo di posti a sedere e con diversi graffiti disegnati sui muri, con due macchinette per timbrare i biglietti installate su un muro, quasi per ricordare che, a dispetto dell'evidenza, ci si trova davvero in una stazione.

Tra le Ferrovie e il Comune di Ceregnano, secondo quanto dichiarato dall'assessore Tosi, "esiste già un accordo quadro per la cessione in comodato alla nostra amministrazione delle stazioni di Ceregnano e Lama Polesine, ma siamo in attesa di notizie da Metropolis di Bologna". I progetti del Comune, comunque, non riguardano i fabbricati delle due stazioni ma le aree circostanti: "Nel caso di Ceregnano – ha precisato infatti Tosi – vorremmo sfruttare la zona dell'ex scalo merci per realizzare un polmone verde per il paese". In effetti, l'area che si trova sul versante opposto dei binari rispetto all'edificio della stazione è piuttosto estesa, ma molto sporca e infestata dalle erbacce. La sua trasformazione in polmone verde, per usare la bella espressione dell'assessore Tosi, potrebbe dunque contribuire a restituirle una funzione importante per il paese.

LAMA POLESINE (RO)

Il Comune di Ceregnano, come sottolineato dall'assessore Tosi, vorrebbe sfruttare anche l'area circostante la stazione di Lama Polesine per creare una zona verde per il paese. La struttura, infatti, rientra in una zona abbandonata, caratterizzata da un grande degrado. Un degrado che non risparmia lo stesso edificio della stazione, che versa in uno stato molto precario. La sala d'attesa, un grande stanzone con una panchina, è visibile dall'esterno ma non è accessibile, mentre i bagni sono in condizioni pessime e non sono funzionanti. Sulla sinistra

della stazione c'è anche un edificio su un solo piano, utilizzato in passato dal personale delle Ferrovie. Anche in questo caso, però, lo stato di abbandono è totale, e spiccano le crepe nei muri, la sporcizia accumulata all'interno e i vetri rotti di porte e finestre. L'unica parte curata è quella che si trova sul versante sinistro della stazione, dando le spalle ai binari, dove all'interno di due stanzette è ospitato un bar che sembra molto frequentato.

BARICETTA (RO)

La stazione di Baricetta, frazione del Comune di Adria, è in uno stato di abbandono totale. I gabinetti e la sala d'attesa, infatti, hanno le porte murate e solo un buco nel muro che chiude l'accesso alla sala d'attesa è possibile sbirciare all'interno, dove si intravedono alcuni graffiti e un'altra porta murata. Non se la passa meglio neppure il magazzino merci, che è pericolante. A dispetto delle sue condizioni, la stazione sarebbe comunque oggetto di una trattativa per la cessione in comodato al Comune di Adria.

CAVANELLA DI PO (RO)

Una manciata di chilometri dopo Adria, percorrendo la statale 443 Romea in direzione del delta del Po, si giunge alla stazione di Cavanella di Po, che dista in realtà circa tre chilometri dal paese da cui prende il nome. La stazione si raggiunge attraverso un breve sentiero non asfaltato ed è preceduta da uno spiazzo anch'esso non asfaltato. Anche in questo caso, la struttura versa in condizioni pessime: al piano terra, infatti, porte e finestre sono murate, mentre le finestre del piano superiore sono prive dei vetri o chiuse da tapparelle. La stazione sarebbe oggetto di una trattativa per la cessione in comodato al Comune di Adria.

ROSOLINA (RO)

La stazione di Rosolina, per la cui gestione sarebbe in corso una trattativa tra Comune e Ferrovie, si affaccia su un ampio piazzale circondato da alcune abitazioni e da un supermercato. L'edificio principale si sviluppa su due piani, ma nessuno dei locali al suo interno sembra essere utilizzato. La sala d'attesa per i viaggiatori, infatti, non è accessibile, mentre le finestre di entrambi i piani hanno le tapparelle abbassate. Gli unici locali accessibili, con una buona dose di coraggio, sono quelli dei servizi igienici, ricavati all'interno di una struttura

indipendente. Di igienico però hanno ben poco, essendo stipati di rifiuti di ogni genere. Una situazione davvero sorprendente se si considera che la stazione si trova nel cuore del centro abitato, a una distanza minima da abitazioni ed esercizi commerciali. Rifiuti a parte, i bagni sono ricoperti anche da graffiti, che non hanno risparmiato neppure i muri esterni dell'edificio principale, fatta eccezione per la facciata rivolta verso il piazzale.

Linea Rovigo-Legnago

COSTA (RO)

L'unico locale accessibile della stazione di Costa di Rovigo è quello della sala d'attesa, la cui gestione è stata assegnata al Comune con un contratto di comodato che risale all'agosto del 1996. La stanza destinata ai viaggiatori non è però molto accogliente. L'ambiente, infatti, non è riscaldato e l'arredamento si riduce a un tavolo, senza seggiole o panchine. I muri, in compenso, sono stati risparmiati dai graffiti, sostituiti però da alcune impronte di scarpe. Esternamente, comunque, l'edificio principale appare in discrete condizioni, anche se le facciate avrebbero bisogno di qualche ritocco. La stazione, se si esclude la famiglia che abita al primo piano, è totalmente impresenziata, ma sul versante opposto del piazzale che la precede c'è la stazione dei carabinieri del paese.

FRATTA POLESINE (RO)

Come a Costa di Rovigo anche a Fratta Polesine la sala d'attesa è l'unico locale accessibile della stazione e si presenta come un ambiente assai poco accogliente. All'interno, infatti, non c'è assolutamente nulla, riscaldamento e illuminazione compresi. Sui suoi muri, però, non mancano le impronte di soles di scarpe, che in questa zona della provincia di Rovigo sembrano essere preferite ai graffiti come forma di vandalismo. L'edificio principale si sviluppa su due piani, non è abitato ed è in condizioni discrete. Dei bagni, invece, non c'è traccia, anche se due strutture fatiscenti ne ricordano la struttura.

LENDINARA (RO)

Nel corso del 2001 la Regione Veneto ha assegnato 173 milioni di vecchie lire al Comune di Lendinara per il recupero dei fabbricati della stazione, con creazione

di un terminal per autobus nel piazzale antistante e di una pista ciclabile di collegamento con le vie del capoluogo. L'amministrazione comunale, infatti, sarebbe in procinto di ottenere dalle Ferrovie la gestione dei locali e delle aree della stazione attraverso un accordo misto di comodato e locazione, che dovrebbe includere anche l'area dell'ex scalo merci, destinata a essere trasformata in parcheggio per la clientela ferroviaria. In attesa degli interventi descritti, che dovrebbero cambiare volto a tutta l'area, la struttura versa però in cattive condizioni e nessuno dei suoi locali è accessibile, sala d'attesa e servizi igienici compresi.

BADIA POLESINE (RO)

Anche il Comune di Badia Polesine ha beneficiato di un contributo regionale pari a circa 342 milioni di vecchie lire, stanziati nel 2001 per la manutenzione dei locali della stazione, allo scopo di utilizzarli per finalità sociali, per la sistemazione dell'area adiacente per la sosta dei pullman del trasporto locale, e per la realizzazione di piste ciclabili di collegamento tra la ferrovia e le scuole. Di tutti questi interventi, però, per ora il più vistoso è quello rappresentato dalla recente tinteggiatura dei fabbricati principali della stazione, che si stagliano distintamente sullo sfondo dell'ambiente circostante grazie a un'intensa tonalità di giallo canarino.

Buona parte dei locali e delle aree della stazione, che al primo piano è abitata, sono stati concessi in comodato per cinque anni all'amministrazione locale a partire dal settembre del 2000. In particolare, in una struttura adiacente a quella principale dovrebbe essere aperto un bar, con contratto da stipulare a cura di Metropolis, mentre una porzione del fabbricato che ospita al suo interno gli apparati tecnologici e l'area dell'ex magazzino merci dovrebbero essere destinate ad attività sociali e al parcheggio di cicli e motocicli. Allo stato attuale, però, nessuno dei locali della stazione risulta essere accessibile. Non fanno eccezione la sala d'attesa, che ha la porta chiusa e bloccata da una sbarra di metallo posta di traverso, e i gabinetti.

CASTAGNARO (VR)

Alla stazione di Castagnaro si accede attraverso un lungo viale alberato che dopo aver superato una pizzeria sfocia in un ampio piazzale, dove sono installate delle rastrelliere per biciclette. L'edificio si presenta in cattive condizioni, pessime per quanto riguarda la facciata annerita e scrostata rivolta verso il piazzale, e attraverso l'ingresso principale si intravede una sala che conduce all'abitazione del primo piano, che però non sembra occupata. La situazione, a questo

proposito, non è del tutto chiara: le tapparelle del piano superiore, infatti, sono tutte abbassate, come se non vi abitasse nessuno, ma la presenza di una parabola satellitare suscita qualche dubbio.

Il Comune, con un comodato stipulato nell'ottobre del 1996, ha ottenuto in gestione la sala d'attesa, che però non è accessibile. Attraverso la sua porta a vetri è possibile comunque esaminarne l'interno. Si tratta, molto semplicemente, di uno stanzone pulito ma completamente vuoto, fatta eccezione per una panchina. Lungo i binari, la sala d'attesa è affiancata da altre due stanze chiuse: una è quella occupata in passato dal capostazione, mentre nell'altra è abbandonato un divano. Anche i servizi igienici sono visibili solo sbirciando attraverso una finestra semiaperta perché le porte di accesso, posizionate su uno dei muri laterali dell'edificio principale, sono bloccate da due catene. Da quello che è possibile intravedere dall'esterno, però, le loro condizioni sono precarie.

All'edificio su due piani si accompagna una struttura che si sviluppa su un solo piano, anch'essa non sono accessibile ma in condizioni decisamente migliori. L'area ferroviaria comprende inoltre l'ampia superficie dell'ex scalo e del magazzino merci, che non sembra essere utilizzata, anche se un treno è parcheggiato al suo interno lungo un binario morto.

VILLA BARTOLOMEA (VR)

Il Comune di Villa Bartolomea dedica al recupero dell'area della sua stazione ferroviaria una sezione specifica del proprio sito web, raggiungibile all'indirizzo www.comune.villa-bartolomea.vr.it. Attraverso una serie di immagini affiancate l'una all'altra, il sito mostra come appare oggi la struttura e come è destinata a diventare una volta che il progetto di recupero, curato dall'architetto Luciano Mirandola, verrà completato. Gli interventi previsti riguardano, in particolare, il restauro e la ritinteggiatura dei fabbricati, con destinazione di alcuni locali a sede di associazioni locali, la creazione di spazi verdi nelle aree circostanti, la sistemazione del piazzale antistante la stazione per accogliere autobus e minibus, e la costruzione di una pista ciclabile. A questo scopo, l'amministrazione comunale il 28 novembre del 2001 ha siglato un accordo di programma con Rfi, Metropolis e Regione Veneto. Quest'ultima si è impegnata a farsi carico di metà del costo complessivo dei lavori, preventivato in circa 200 milioni di vecchie lire, attingendo ai fondi previsti dalla legge regionale numero 61 del 1999.

A più di un anno di distanza da quell'accordo, però, la ristrutturazione della stazione è ancora solo un progetto sulla carta. L'edificio principale, che si sviluppa su due piani, versa infatti in cattive condizioni e l'unico locale accessibile al suo interno è quello della sala d'attesa, suddivisa in due vani completamente vuoti e non riscaldati. I servizi igienici, ubicati nella struttura su un unico piano che costeggia quella principale, sono chiusi e delle aree verdi che

dovrebbero essere ricavate intorno alla stazione non c'è ancora traccia. Per ora, infatti, il colore che prevale continua a essere il grigio dei muri scrostati dell'edificio e dell'asfalto dell'immenso piazzale su cui si affaccia l'ingresso della stazione.

VENETO - Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Mantova-Legnago</i>							
Bonferraro	VR	Discreto	Centrale		C	SO	No
Sanguinetto	VR	Discreto	Centrale		C	SO	No
<i>Linea Legnago-Monselice</i>							
Boschi Sant'Anna	VR	Buono	Km 1		C	SO	No
Bevilacqua	VR	Discreto	Centrale		C	SO	No
Montagnana	PD	Discreto	Km 0,7		C	SO	Si
Saletto	PD	Discreto	Centrale		C	SO	No
Ospedaletto Euganeo	PD	Discreto	Centrale		C	SO	No
Este	PD	Ristrutturazione in corso	Km 0,7		C	SO	Si
<i>Linea Occhiobello-Padova</i>							
Battaglia Terme	PD	Discreto	Centrale		C+A	SO	Si
Abano Terme	PD	Discreto	Km 1		C	SO	Si
<i>Linea Verona-Legnago</i>							
Bovolone	VR	Discreto	Centrale		C+A	SO	No
<i>Linea Verona-Mantova</i>							
Villafranca di Verona	VR	Ottimo	Centrale		C+A	SO	Si

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Verona-Trento</i>							
Dolcè	VR	Discreto	Centrale		C	CU	No
<i>Linea Verona-Vicenza</i>							
Lonigo	VI	Discreto	Km 5		C	SO	Si
<i>Linea Venezia-Peschiera</i>							
Lerino	VI	Discreto	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Vicenza-Schio</i>							
Cavazzale	VI	Discreto	Centrale		C	SO TU	Si
Dueville	VI	Buono	Centrale		C	SO	Si
Villaverla – Montecchio	VI	Cattivo	Km 2		A	SO	No
<i>Linea Mestre-Trento</i>							
Cassola	VI	Discreto	Centrale	C		SO	Si
Pove del Grappa	VI	Ottimo	Centrale		A	SO	No
San Nazario	VI	Discreto	Centrale	A+C		SO CU	No
San Marino	VI	Discreto	Centrale		A	SO	No
Cismon del Grappa	VI	Ottimo	Centrale		A	SO	No
<i>Linea Rovigo-Chioggia</i>							
Ceregnano	RO	Cattivo	Centrale	C		SO	No
Lama Polesine	RO	Cattivo	Centrale	C		SO	No
Baricetta	RO	Pessimo	Centrale	C/A			No
Cavanella di Po	RO	Pessimo	Km 3	C/A			No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
Rosolina	RO	Cattivo	Centrale	C/A			Si
<i>Linea Rovigo-Legnago</i>							
Costa	RO	Discreto	Centrale		C	SO	No
Fratta Polesine	RO	Discreto	Centrale	C		SO	No
Lendinara	RO	Cattivo	Centrale	C+A		SO	No
Badia Polesine	RO	Discreto	Centrale		C	SO	Si
Castagnaro	VR	Cattivo	Centrale		C	SO	Si
Villa Bartolomea	VR	Cattivo	Centrale		C	SO	No

TRENTINO ALTO ADIGE



Il filo conduttore che lega le 11 stazioni impresenziate del Trentino Alto Adige presentate in questo studio, quattro nella provincia di Trento e sette in quella di Bolzano, è rappresentato dalla serietà con cui le realtà locali impegnate a vario titolo nel recupero e nella conservazione degli impianti hanno assunto questa responsabilità. In una regione che fa del turismo una delle sue risorse più significative, lo stesso zelo dedicato alla conservazione dell'ambiente naturale sembra infatti essere stato impiegato nella cura prestata alla gestione e alla manutenzione delle stazioni ottenute in comodato. *Nella foto, la stazione di Tezze di Grigno, in provincia di Trento, gestita in comodato dal Comune di Grigno.*

Linea Mestre-Trento

TEZZE DI GRIGNO (TN)

Il Comune di Grigno ha ottenuto in gestione la stazione di Tezze di Grigno attraverso un comodato che risale all'aprile del 1995. A seguito di questo

accordo, l'amministrazione locale ha provveduto all'abbattimento della vecchia struttura in legno, ridotta ormai in condizioni deficitarie, costruendo al suo posto un piccolo edificio su un unico piano, che appare in ottime condizioni ed è inserito in un'area verde molto ben curata, a ridosso del centro del paese.

La stazione è preceduta da un cartello che indica che biglietti e abbonamenti sono in vendita nella biglietteria self-service installata all'interno, ed è dotata di una fotocellula che rileva la presenza di persone, aprendo automaticamente la porta della sala d'attesa. Le sorprese non si esauriscono con la fotocellula, perché una volta varcato l'ingresso anche le luci della stanza si accendono autonomamente, evitando così inutili sprechi di energia. La sala è costituita da un locale ampio, dotato di telecamere per la videosorveglianza e complessivamente pulito, anche se non mancano graffiti sui muri, ed è arredata con alcune panchine.

Oltre alla biglietteria self-service presente all'interno del locale, sotto il porticato che precede l'ingresso sono installati un display elettronico degli orari dei treni e due macchinette per l'obliterazione dei biglietti. La mancanza dei servizi igienici, invece, non è casuale. Il Comune di Grigno, che provvede alla pulizia dei locali e dell'area circostante una volta alla settimana, quando ha avviato i lavori per la realizzazione della struttura attuale ha scelto, infatti, di non costruirli, per contenere al minimo necessario le spese di gestione.

GRIGNO (TN)

A partire dal 2003, l'amministrazione comunale di Grigno ha destinato l'ex appartamento del capostazione, ottenuto in comodato insieme alla sala d'attesa della stazione, al gruppo locale degli alpini. Come sottolineato da Massimo Stefani, che ha seguito la questione per conto del Comune, "gli alpini dovrebbero eseguire alcuni lavori di manutenzione all'interno dell'appartamento e occuparsi anche della pulizia della sala d'attesa".

Nel complesso la superficie occupata dalla stazione è piuttosto vasta e nell'ambito dell'edificio principale, che si sviluppa su un unico piano, possono essere individuate due aree distinte. La prima, all'interno della quale rientra l'ex alloggio del capostazione affidato agli alpini, appare in cattive condizioni, soprattutto per quanto riguarda lo stato dei muri esterni e dei serramenti, mentre la porzione che ospita la sala d'attesa è stata ristrutturata ed è in discrete condizioni. La sala d'attesa, in particolare, è pulita e dotata di una biglietteria self-service e di un impianto per l'accensione automatica delle luci. Oltre alla forma particolare dell'edificio, a colpire è anche la distanza insolita che separa la stazione dai binari, pari a una ventina di metri.

A dispetto dello stato di conservazione non impeccabile, comunque, lo scenario in cui è inserita la stazione è davvero incantevole. Il merito è anche del

parco giochi che è stato creato nell'area che costeggia la strada di accesso alla struttura, che include un laghetto con un piccolo ponte in legno, alcune altalene variopinte e un prato curato alla perfezione, ennesima dimostrazione dell'attenzione prestata dall'amministrazione comunale per valorizzare il patrimonio naturale di questa località.

CALDONAZZO (TN)

La stazione si contraddistingue per il buono stato di conservazione e per la struttura piuttosto particolare, caratterizzata da un uso abbondante del legno, che dà all'edificio un aspetto decisamente, e giustamente, montanaro. Nell'ottobre del 1995 l'amministrazione comunale di Caldonazzo e le Ferrovie hanno stipulato un comodato che, come precisato dall'ufficio tecnico del Comune, riguarda esclusivamente la pulizia della sala d'attesa e la cura di parte del giardino. Anche in questo caso la sala d'attesa, che occupa il primo locale in cui ci si imbatte all'interno dell'area ferroviaria, è videosorvegliata e dotata di una biglietteria self-service e di un sistema per l'accensione automatica delle luci.

Una buona parte dell'edificio principale, che si sviluppa su un solo piano, è occupata da un'abitazione privata, il cui ingresso è situato sullo stesso lato della sala d'attesa. L'abitazione garantisce un presidio costante alla stazione, soprattutto grazie ai cani che gironzolano in un'area recintata adiacente alla casa e che abbaiano rumorosamente se qualcuno si avvicina troppo. L'area ferroviaria comprende anche degli spazi verdi molto curati e un magazzino, lungo il cui perimetro sono state installate delle rastrelliere per biciclette. Al suo interno, inoltre, sono stati ricavati i servizi igienici, dei quali però è possibile intravedere solo la sagoma di un lavabo, perché le porte sono chiuse.

PERGINE VALSUGANA (TN)

E' una stazione o una funivia? La domanda sorge spontanea di fronte alla stazione di Pergine Valsugana, perché la struttura dell'edificio, molto slanciata verso l'alto, richiama da vicino quella classica degli impianti di risalita per gli appassionati della montagna. Il Comune ha stipulato un comodato quinquennale per la gestione dell'atrio e della sala d'attesa dei viaggiatori nel dicembre del 2000, ma al momento del sopralluogo nessuno dei locali dell'edificio era accessibile. La sala d'attesa, però, era visibile sbirciando attraverso i vetri delle porte e sembrava abbastanza pulita, anche se con qualche graffito di troppo sui muri e un arredamento ridotto all'osso: qualche panchina e nulla di più.

L'edificio, che al primo piano è abitato, all'esterno si presenta in ottima forma ed è affiancato da una struttura che si sviluppa in orizzontale e ne copia lo

stile architettonico. Al suo interno è ospitato un bar, che sfrutta anche parte dell'area esterna dove sono stati ricavati due campi da bocce, ridotti però in uno stato fatiscente, e uno spiazzo con seggiole e tavolini, per servire i clienti all'aperto nella bella stagione.

Linea Trento-Bolzano

MAGRE' – CORTACCIA (BZ)

La stazione si trova al termine di un lungo parcheggio gestito dal Comune di Magrè sulla strada del Vino, che vi ha ricavato numerosi posti per auto e motorini. Lo stabile è in buonissime condizioni ed è abitato da una famiglia, che usufruisce anche dell'area sul retro dell'edificio, chiusa con una sorta di rete da pollaio. La sala d'aspetto è il primo locale in cui ci si imbatte provenendo dal parcheggio ed è costituita da un'unica stanza pulita e riscaldata. Al suo interno è installato un display elettronico degli orari, disponibili anche in versione cartacea all'interno di una bacheca, e un telefono pubblico della Telecom. La stessa pulizia della sala d'attesa contraddistingue anche l'area esterna e il sottopassaggio che mette in collegamento il primo e il secondo binario. L'unica nota stonata, anche in questo caso, è rappresentata dai servizi igienici, chiusi da un catenaccio.

Linea Bolzano-Merano

SETTEQUERCE (BZ)

In questo spicchio della provincia di Bolzano, la ferrovia procede parallela alla superstrada per Merano e al fiume Adige, che scorre a pochi metri dai binari. La sala d'attesa della stazione, la cui gestione è stata affidata al Comune di Terlano, è in buone condizioni. Si tratta di una stanza abbastanza piccola, con ingresso sul lato destro dell'edificio, dando le spalle ai binari, arredata in modo spartano e dotata di un display elettronico degli orari e di alcune macchinette per l'obliterazione dei biglietti. L'edificio, sala d'attesa a parte, è abitato da una

famiglia, che ha trasformato tutta l'area retrostante, sul versante opposto a quello dei binari, in un ampio giardino molto curato.

Per quanto riguarda lo stato di conservazione dell'immobile, la parte che comprende la sala d'attesa è in buone condizioni, mentre quella dell'abitazione versa in condizioni abbastanza precarie, che richiederebbero una ristrutturazione. L'area ferroviaria include anche un parcheggio abbastanza ampio che costeggia il marciapiede lungo i binari.

TERLANO (BZ)

La stazione si trova in posizione centrale rispetto al paese e si articola in quattro segmenti principali: il primo ospita la sala d'aspetto, il secondo un'abitazione privata, il terzo un negozio di souvenir turistici e giornali e il quarto un bar e la sede del Circolo Enal locale. L'amministrazione comunale, con un contratto di comodato stipulato nell'aprile del 1995, ha ottenuto la gestione della sala d'attesa e dei servizi igienici, oltre che dell'area antistante il bar, nella quale è stato ricavato un parcheggio abbastanza capiente. Con risultati molto incoraggianti. Nel complesso, infatti, la stazione brilla per l'ottimo stato di conservazione, che riflette, del resto, l'immagine molto curata offerta dal paese nel suo complesso.

VILPIANO – NALLES (BZ)

Il Comune di Terlano dall'ottobre del 1995 è coinvolto attraverso un altro comodato anche nella gestione della sala d'attesa della stazione di Vilpiano – Nalles, che si trova a poco più di un chilometro dal centro abitato di Vilpiano. Anche in questo caso l'impressione complessiva offerta dalla struttura è ottima. La sala d'attesa, in particolare, si presenta come un locale ampio, pulito, privo di graffiti sui muri, arredato con un paio di panchine e dotato di un display elettronico degli orari. All'interno, inoltre, spicca la presenza abbastanza inusuale di un telefono pubblico, per di più funzionante.

La stessa cura che caratterizza la sala d'attesa si riflette all'esterno, lungo il marciapiede che costeggia i binari, dove sono installate alcune panchine, inserite nello spazio verde alberato a ridosso di un'abitazione privata, che utilizza due sbarre di passaggio a livello come decorazione. La sala d'attesa, inoltre, è affiancata all'interno della stessa struttura dai servizi igienici, aperti e abbastanza puliti, e da un'altra abitazione privata, che occupa entrambi i piani dell'edificio. Sul versante opposto della stazione, di fronte a un'area piuttosto ampia che funge da parcheggio, è stato invece ricavato un bar.

LANA – POSTAL (BZ)

La stazione si trova esattamente a metà strada tra Lana e Postal, le due località da cui prende il nome, ma è il Comune di Postal ad avere sottoscritto nel luglio del 1995 il comodato per la gestione della sala d'attesa, un locale pulito e con le pareti ritinteggiate di recente, che affianca alle panchine e al display elettronico degli orari dei treni anche una biglietteria self-service del sistema di trasporto integrato del Sudtirolo. La sala d'attesa è ospitata all'interno dell'edificio principale della stazione, che si sviluppa su due piani e comprende anche un'abitazione privata, oltre ai servizi igienici e alla lunga appendice su un unico piano del magazzino merci. Nella striscia di asfalto che costeggia in parallelo il magazzino è stato ricavato un parcheggio capiente riservato alla clientela ferroviaria e aperto tutti i giorni nella fascia oraria compresa tra le 6 del mattino e le 11 di sera. Il parcheggio comprende anche una pensilina coperta per le biciclette, mentre in una struttura adiacente a quella principale c'è un bar che sembra molto frequentato.

Linea Fortezza-San Candido

MONGUELFO (BZ)

La lunga ed ampia Val Pusteria, con la vicina Val Anterselva, è un susseguirsi di paesini, prati, boschi, torrenti, masi di contadini sui declivi e moltissime piste ciclabili. Qui, a poco più di mille metri sul livello del mare, si trova anche Monguelfo, un paese molto curato la cui popolazione è rimasta prevalentemente contadina. La cura dedicata al paese si estende anche alla stazione ferroviaria. A partire dal 1996, infatti, il Comune ha ottenuto in comodato l'appartamento al primo piano della stazione, in precedenza occupato dal capostazione, e l'ha assegnato a una persona cui è stato affidato il compito di annaffiare le piante ed eseguire la manutenzione ordinaria della struttura. Questa persona, inoltre, deve anche occuparsi della pulizia dei locali aperti al pubblico.

DOBBIACO (BZ)

Dobbiaco deve proprio alla ferrovia, oltre che alla grandiosa cornice paesaggistica in cui è inserita, la sua trasformazione in località turistica. I turisti, infatti, cominciarono a frequentare il paese in seguito all'entrata in funzione, nel 1871, della linea ferroviaria "Südbahnlinie" da Lienz a Fortezza, di cui era

proprietaria la Südbahngesellschaft di Vienna. La ferrovia, in questa località all'estremità settentrionale della penisola, oggi riveste un ruolo assai meno cruciale, tanto che intorno alla metà degli anni Novanta era stata ipotizzata la chiusura della stazione. Per scongiurare questa eventualità, però, il Comune di Dobbiaco è intervenuto direttamente, stipulando un contratto di comodato che lo impegna a effettuare la pulizia della sala d'attesa per i viaggiatori. La struttura, inoltre, ospita un bar.

TRENTINO ALTO ADIGE – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Mestre-Trento</i>							
Tezze di Grigno	TN	Ottimo	Centrale		C	SO	No
Grigno	TN	Discreto	Km 1		C	SO	No
Caldonazzo	TN	Buono	Km 1		C	SO	No
Pergine Valsugana	TN	Ottimo	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Trento-Bolzano</i>							
Magrè – Cortaccia	BZ	Buono			C	SO	No
<i>Linea Bolzano-Merano</i>							
Settequerce	BZ	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
Terlano	BZ	Ottimo	Centrale		C	SO	Si
Vilpiano – Nalles	BZ	Ottimo	Km 1,5		C	SO	Si
Lana – Postal	BZ	Buono	Km 4		C	SO	Si
<i>Linea Fortezza-San Candido</i>							
Monguelfo	BZ	Buono	Km 0,5		C	SO	Si
Dobbiaco	BZ	Buono	Km 2		C	SO	Si

EMILIA ROMAGNA



L'Emilia Romagna, insieme alla Lombardia e al Veneto, è una delle regioni italiane in cui il recupero delle stazioni impresenziate per scopi di carattere sociale, turistico o culturale ha assunto le dimensioni più significative. Le stazioni descritte nelle prossime pagine sono infatti ben 32, concentrate soprattutto nelle province di Ravenna (15 stazioni) e Parma (8), seguite da quelle di Ferrara (3), Forlì-Cesena e Reggio Emilia (2), Rimini e Bologna (1).

Tra le numerose iniziative volte al recupero delle stazioni minori dell'Emilia Romagna si segnala, in particolare, quella promossa dalla Provincia di Parma, che nel marzo di quest'anno, dopo aver condotto uno studio molto approfondito sullo stato degli immobili di una ventina di stazioni minori, ha stipulato un accordo di programma con la Regione per il finanziamento di interventi di riqualificazione e restauro in numerosi impianti ferroviari del suo territorio. In concreto, Provincia e Regione si sono impegnate a mettere a disposizione 550.000 euro a testa, contribuendo così da rendere possibili, nel triennio 2002-2004, interventi di recupero in una decina di stazioni, per un importo complessivo di poco inferiore a 1.800.000 euro.

“Lo scopo di questo progetto – ha spiegato Ugo Danni, assessore provinciale ai Trasporti e alla Mobilità – è quello di incentivare l'uso delle linee ferroviarie esistenti, che risulta tuttora uno dei sistemi di mobilità meno inquinanti, quindi più rispettosi dell'ambiente. In particolare, puntiamo sul miglioramento delle

stazioni minori del Parmense, che sono spesso brutte e degradate, luoghi davvero poco gradevoli per l'utenza. Vogliamo riportarle tutte a una qualità ambientale e di servizio accettabile, con l'aiuto dei Comuni e non solo. Proponiamo, tra l'altro, di insediarvi servizi pubblici, attività commerciali, associazioni, insomma di farne dei luoghi vivi. Un esempio c'è già: nella stazione di Felegara ha trovato posto un circolo anziani, che tra l'altro si occupa delle pulizie e delle piccole manutenzioni dell'intero complesso”.

L'accordo di programma permetterà inoltre di tradurre in realtà l'Atto Integrativo al Contratto di Servizio 2002-2003, sottoscritto tra Regione Emilia Romagna e Trenitalia il 2 dicembre 2002, che prevede l'intensificazione dei servizi ferroviari nel territorio parmense. *Nella foto, il centro sociale “Il Cotogno”, che si è insediato in alcuni locali al piano terra della stazione di Cotignola, in provincia di Ravenna.*

Linea Parma-Fornovo

COLLECCHIO (PR)

Grazie al contributo messo a disposizione da Provincia e Regione, pari a poco più di 70mila euro, la stazione di Collecchio potrebbe presto diventare il punto di connessione della fitta rete di percorsi ciclabili che si dirama in tutto il territorio del Comune. Allo stato attuale, però, non è ancora chiaro quale sarà davvero il futuro dell'impianto, che potrebbe anche essere semplicemente utilizzato come sede per alcune associazioni del posto.

L'amministrazione locale, che nel corso del 2002 ha ottenuto la stazione in comodato per nove anni, ha comunque ancora tempo per prendere una decisione definitiva. Come sottolineato dall'ingegnere Claudio Bonfanti, dell'ufficio tecnico del Comune, i lavori di ristrutturazione, il cui costo complessivo si aggira intorno ai 120.000 euro, “non inizieranno prima di settembre e proseguiranno almeno fino alla primavera del 2004”.

Questi lavori dovrebbero anche porre rimedio allo stato attuale della stazione, che si presenta in condizioni deficitarie, soprattutto per quanto riguarda la qualità dei servizi offerti ai viaggiatori. La sala d'attesa, infatti, pur essendo aperta al pubblico è sporca e priva delle porte e del riscaldamento, che non funziona. I bagni, inoltre, hanno le porte murate e mancano perfino le macchinette obliterate. In compenso, all'interno della struttura è installata una biglietteria automatica.

Linea Fornovo-Fidenza

FELEGARA – S. ANDREA BAGNI (PR)

Un contratto di comodato d'uso, stipulato fra il Comune di Medesano e le Ferrovie, ha reso possibile dall'aprile del 1996 l'insediamento nella stazione del centro sociale anziani "Bruno Molinari", che a tutt'oggi conta circa 450 iscritti, prevalentemente residenti a Felegara. Le Ferrovie hanno concesso l'uso gratuito dei locali in cambio dell'impegno dei soci a provvedere alla manutenzione degli immobili, effettuando anche le pulizie di sala d'attesa e bagni, a garantire l'apertura e chiusura della sala d'attesa, e a curare il verde. I benefici di questo accordo si riflettono nel buono stato complessivo della struttura e, in particolare, della sala d'attesa e dei servizi igienici.

Il centro, gestito in forma volontaria, è aperto tutti i pomeriggi dalle 14 alle 19 e ha come scopo principale l'organizzazione del tempo libero delle persone anziane. Le attività comprendono inoltre cene sociali e gite culturali, che hanno anche l'obiettivo di mettere in contatto il centro sociale di Felegara con altre realtà simili diffuse sul territorio. Le idee, però, sono in costante evoluzione e i progetti si moltiplicano, come dimostrano la nuova sala da ballo di 160 metri quadrati costruita di fianco all'edificio principale e la prevista creazione di un campo da bocce nell'area dell'ex magazzino merci, incluso anch'esso nel contratto di comodato sottoscritto da Comune e Ferrovie. Nei locali del centro sociale è ospitata, tra l'altro, anche la sede dell'A.S. Futura, una società sportiva fondata nel 1998 con l'obiettivo di promuovere e organizzare l'attività sportiva per la popolazione giovanile e non del paese. Le discipline sportive praticate sono diverse, ma quella prevalente è il calcio, con l'attivazione della scuola per giovanissimi.

Per la riqualificazione dell'immobile e degli spazi verdi esterni, Provincia di Parma e Regione hanno destinato alla stazione di Felegara circa 37.000 euro a testa, a fronte di un costo complessivo del progetto pari a 120.000 euro.

MEDESANO (PR)

Anche la riqualificazione interna ed esterna della stazione di Medesano, il cui costo complessivo è stato preventivato in circa 155.000 euro, potrà usufruire dei finanziamenti stanziati da Provincia e Regione per il recupero delle stazioni minori del Parmense. A questo scopo, infatti, oltre ai 74.000 euro che gli sono stati destinati per gli interventi previsti nell'impianto della frazione di Felegara, il Comune di Medesano ha ottenuto altri 95.000 euro.

La stazione nel complesso si presenta già in uno stato di conservazione discreto e il primo piano dell'edificio principale è occupato da un'abitazione privata affittata a ex dipendenti delle Ferrovie. Anche i servizi igienici e la sala d'attesa, che viene sempre tenuta chiusa tra le 10 di sera e le 5 del mattino, è in condizioni accettabili, ma la struttura è priva di una biglietteria self-service e di un display elettronico degli orari.

NOCETO (PR)

La linea ferroviaria attraversa il territorio di Noceto da nord-ovest a sud-est e la stazione si trova in località "La Galvana", in un'area piuttosto isolata rispetto al centro abitato e produttivo. Questo isolamento si riflette, purtroppo, sullo stato della struttura, che è in condizioni pessime, a partire dal locale destinato a fungere da sala d'attesa. I servizi igienici non sono accessibili, mentre l'ampia area dell'ex scalo merci viene tuttora utilizzata come deposito per materiale ferroviario.

Anche in questo caso, comunque, un progetto elaborato dall'amministrazione comunale, per un importo complessivo pari a 36.000 euro, prevede la riqualificazione interna ed esterna della stazione, da destinare nella fase successiva a sede di associazioni locali. Dal canto loro, Provincia di Parma e Regione Emilia Romagna hanno ammesso questo intervento a finanziamento, stanziando a favore del Comune di Noceto 11.000 euro a testa.

Linea Cremona-Fidenza

BUSSETO (PR)

I finanziamenti di Provincia e Regione in favore delle stazioni minori sono arrivati anche a Busseto, un elegante paese di circa 7.000 abitanti ricco di storia e tradizioni. Oltre a essere un importante centro agricolo della bassa Parmense, infatti, Busseto è considerata la patria di Giuseppe Verdi, anche se è noto che il grande compositore nacque in realtà nella piccola frazione di Roncole.

La stazione ferroviaria è collocata in una posizione leggermente defilata rispetto al centro abitato e versa in uno stato di abbandono totale, a partire dall'ampia area dell'ex scalo merci, dai locali del piano terra dell'edificio principale, in passato occupati da un bar, e dalle stanze del primo piano. La sala d'attesa per i viaggiatori, viceversa, è aperta ma in condizioni deficitarie,

soprattutto a causa dei graffiti che deturpano le pareti e della mancanza della porta e del riscaldamento, mentre i bagni non sono accessibili.

Da qui la decisione di intervenire con lavori di messa a norma e adeguamento della struttura, per un costo complessivo preventivato in circa 77.000 euro, con una quota di 46.000 euro a carico di Provincia e Regione. I lavori, in particolare, dovranno migliorare la qualità dei servizi e dei locali destinati ai viaggiatori, sala d'attesa in testa, e adattare gli spazi disponibili all'interno della stazione per trasformarli nelle sedi di alcune associazioni locali.

Linea Parma-Vezzano

SELVA DEL BOCCHETTO (PR)

La stazione di Selva del Bocchetto si trova lungo la pontremolese, una delle più belle linee ferroviarie che scavalcano l'Appennino. Questa linea, che collega Parma con La Spezia, percorre infatti con ponti e viadotti di notevole importanza le vallate dei fiumi Taro e Magra, e attraversa paesaggi montani di grande fascino e bellezza. Costruita nel 1864 la tratta La Spezia-Vezzano, e nel 1888 la Parma-Fornovo, si dovette però attendere fino al 1894 per vedere completata l'intera linea, a causa delle difficoltà di costruzione nel tratto appenninico.

L'unico locale accessibile al pubblico nella stazione di Selva è rappresentato dalla sala d'attesa, in condizioni precarie, mentre i due appartamenti al piano superiore sono disabitati. La struttura, nel complesso, necessita di una ristrutturazione significativa e in effetti, nell'ambito dell'accordo di programma sottoscritto tra Provincia di Parma e Regione, è previsto un contributo a favore del Comune di Terenzo pari a poco meno di 157.000 euro, che andrà a coprire una parte del costo totale della riqualificazione interna ed esterna della stazione, preventivato in circa 272.000 euro.

I lavori dovrebbero concludersi entro il giugno del 2004 e permettere di insediare all'interno dello stabile il nucleo locale della protezione civile e la sede di un centro diurno per anziani, sulla falsariga di quanto avvenuto nella stazione di Felegara.

OSTIA PARMENSE (PR)

A partire dalla stazione di Selva, il paesaggio attraversato dalla linea pontremolese diviene montano. La ferrovia, dopo aver superato diverse volte la

valle del Taro, giunge a Ostia Parmense, un altro impianto impresenziato che beneficerà dei contributi stanziati per le stazioni minori di questo territorio.

Il Comune di Borgo Val di Taro, conosciuto anche come Borgotaro, ha ottenuto infatti un contributo di circa 38.000 euro per la realizzazione di un nuovo parcheggio e per la sistemazione della strada di accesso alla stazione, dell'impianto di illuminazione e degli arredi nell'area che circonda la struttura. L'importo complessivo del progetto in questo caso è pari a 58.000 euro e, stando a quanto indicato nella tabella riepilogativa degli interventi finanziati, i lavori dovrebbero concludersi entro la fine del 2003.

Non è chiaro, però, se questi interventi interesseranno direttamente anche l'edificio principale della stazione e, in particolare, la sala d'attesa, che versa in condizioni precarie e, almeno per il momento, rappresenta l'unico locale accessibile e effettivamente sfruttato della struttura. Gli appartamenti al primo piano, al pari dell'ufficio movimento e dell'ex biglietteria, non sono infatti utilizzati. Sul versante opposto dei binari, di fronte alla stazione, è presente inoltre un edificio composto da piano terra e primo piano apparentemente in disuso, pur essendo in discrete condizioni.

Linea Parma-Suzzara

SORBOLO (PR)

Tra le stazioni impresenziate parmensi che beneficeranno dei contributi in favore di progetti di recupero, quella di Sorbolo riceverà la fetta più consistente di stanziamenti. Le amministrazioni provinciale e regionale, infatti, hanno messo a disposizione del Comune circa 260.000 euro, che copriranno il 60 per cento del costo complessivo dei lavori di riqualificazione interna ed esterna dell'immobile, pari a 430.000 euro. L'intervento dovrebbe concludersi entro il marzo del 2004 e portare alla creazione di un punto di interscambio gomma-rotai e alla sistemazione di alcuni locali, per i quali è stato previsto l'utilizzo come sede di associazioni del posto.

In attesa della realizzazione di questi lavori, l'unico locale della stazione aperto al pubblico è costituito dalla sala d'attesa, che necessita di servizi aggiuntivi per i viaggiatori, come la biglietteria self-service e il display elettronico degli orari, e soprattutto di una ristrutturazione in grado di trasformarla in un ambiente più accogliente. L'appartamento al primo piano, il fabbricato dell'ex magazzino merci e l'area circostante non sono invece utilizzati. L'area dell'ex scalo merci, però, potrebbe essere trasformata in un

parcheggio per le vetture della clientela ferroviaria, visto che quello esistente mette a disposizione pochissimi posti auto.

Linea Mantova-Modena

VILLANOVA DI REGGIOLO (RE)

Il Comune di Reggio Emilia ha ottenuto in comodato la gestione della sala d'attesa di Villanova, costituita da un unico edificio che si sviluppa su due piani in prossimità di un passaggio a livello, a ridosso del confine con la Lombardia. In realtà la sala d'attesa può essere osservata solo da fuori, perché l'ingresso è chiuso da una grata e da una porta. Al suo interno si intravede una stanza abbastanza pulita, arredata con un paio di seggiole e un armadietto, con i muri bianchi imbrattati da parecchie scritte.

I viaggiatori in transito nella stazione, visto che la sala d'attesa non è accessibile, possono ripiegare su una piccola pensilina esterna, che si trova lungo il marciapiede che costeggia i binari. Il resto dell'edificio, invece, sia al piano terra che al primo piano è utilizzato come abitazione privata, come testimoniano il canestro da basket e lo stendipanni in cui ci si imbatte sul retro della struttura, e la parabola satellitare installata su un muro laterale, all'altezza del primo piano. L'unico locale accessibile resta dunque quello dei servizi igienici, che si raggiunge camminando lungo il perimetro dell'edificio. La porta è aperta, ma all'interno il pavimento è ricoperto di foglie e il locale è stipato di materiali di vario genere, compresa una porta.

ROLO – NOVI – FABBRICO (RE)

La stazione di Rolo – Novi – Fabbrico si trova in provincia di Reggio Emilia, ma a ottenere la gestione della sala d'attesa e dei servizi igienici della struttura è stato il Comune mantovano di Gonzaga, che a questo scopo ha stipulato un contratto di comodato con le Ferrovie nel gennaio del 1996. La sala d'attesa occupa una porzione del piano terra dell'edificio principale, che si sviluppa su due piani, ed è suddivisa in un atrio pulito e in una stanza arredata con un paio di panchine, resa assai poco gradevole dalla spazzatura accumulata per terra e dai vistosi graffiti disegnati sui muri. Anche i servizi igienici sono stati ricavati all'interno dell'edificio principale, in un unico locale abbastanza pulito, separato in due vani per maschi e femmine.

Serramenti a parte, la struttura, che al primo piano è abitata, appare in un buono stato di conservazione. L'area ferroviaria comprende anche un piccolo parcheggio, nell'area antistante l'edificio, una pensilina coperta per biciclette, e il fabbricato dell'ex magazzino merci, che sembra essere tuttora utilizzato come deposito per attrezzature, anche se non è chiaro da chi e a quale scopo. L'edificio principale, inoltre, è affiancato sul versante dei bagni da una struttura su un piano unico che costeggia i binari. Come nel caso dell'ex magazzino merci, però, la sua destinazione non è chiara. Un'automobile, comunque, è parcheggiata sotto la sua tettoia, accanto a un tavolino e ad alcuni vasi di piante.

Linea Padova-Bologna

POGGIO RENATICO (FE)

In questo paese di circa settemila abitanti della provincia di Ferrara, l'amministrazione comunale ha deciso di assegnare i locali della stazione ottenuti in comodato d'uso gratuito a partire dal febbraio del 2002 al gruppo di Poggio Renatico dell'Auser, l'Associazione di Volontariato della Terza Età. L'ingresso dell'associazione nella struttura ha prodotto frutti positivi. La stazione, infatti, è tornata a essere un luogo di socializzazione molto frequentato da persone di tutte le età. Le ricadute sono state positive anche dal punto di vista della manutenzione ordinaria dei locali e delle aree aperte al pubblico. A partire dalla sala d'attesa, che si presenta come un ambiente pulito e accogliente.

Nel complesso, l'edificio principale e i fabbricati circostanti sono in uno stato di conservazione discreto e l'unica nota davvero stonata è rappresentata dall'impossibilità di accedere ai servizi igienici. Il recupero a uso sociale della stazione, inoltre, è destinato a fare un ulteriore passo in avanti con la creazione di un nuovo spazio di ritrovo e aggregazione per i giovani del posto, che il Comune avrebbe intenzione di ricavare in una delle strutture disponibili all'interno dell'area ferroviaria.

GALLIERA (BO)

L'unico locale accessibile della stazione di Galliera, che si trova in realtà all'altezza della località San Vincenzo, lungo la strada che da Poggio Renatico porta a Bologna, è rappresentato dalla sala d'attesa, un grande stanzone pulito e arredato con un paio di panchine, un tavolo e alcune bacheche appese alle pareti

con una serie di informazioni alla clientela, a partire dall'orario ferroviario in versione cartacea. La sala è attrezzata anche con un monitor che segnala le partenze e gli arrivi dei treni e con una biglietteria automatica, ma uno dei vetri della porta che conduce ai binari è rotto e lascia filtrare liberamente il freddo all'interno del locale.

La stazione, oggetto di un comodato sottoscritto nel novembre del 2001 tra Ferrovie e Comune di Galliera, al primo piano è abitata e comprende anche un sottopassaggio per il secondo binario, attrezzato con una rampa per permettere il transito ai portatori di handicap in carrozzina. La rampa, però, viene sfruttata anche da molti anziani, che la percorrono in bicicletta, e per scongiurare il rischio di incidenti all'altezza degli incroci sono stati installati degli specchi, spesso presi di mira dai vandali che scorazzano nella zona alla ricerca di qualcosa da rompere.

Linea Firenze-Faenza

SAN MARTINO IN GATTARA (RA)

Quella di San Martino in Gattara è una delle sei stazioni della linea faentina che a partire dal febbraio 2001 sono state assegnate in comodato per cinque anni alla gestione del Comune di Brisighella. La stazione sorge al termine di un lungo viale alberato e l'edificio principale appare, nel complesso, in discrete condizioni, mentre i bagni e una struttura adiacente risultano inaccessibili e in uno stato più deficitario. In effetti, l'unico locale aperto al pubblico della struttura è quello della sala d'attesa, una stanza molto spoglia, con l'arredamento ridotto a un paio di panchine e a una bacheca appesa al muro, che ospita il foglio degli orari e annunci vari destinati alla clientela ferroviaria.

SAN CASSIANO (RA)

A prima vista la stazione, che si sviluppa su due piani ed è stata affidata alla gestione del Comune di Brisighella, dà l'impressione di essere abbandonata. Se si osserva l'edificio con maggiore attenzione, è possibile però notare alcuni importanti segni di ammodernamento. I serramenti del primo piano e di una parte del piano terra, infatti, sono praticamente nuovi, e anche la sala d'attesa, pur essendo abbastanza spoglia, è stata ritinteggiata da poco. La sala occupa tutta la parte centrale dell'edificio e brilla anche dal punto di vista della pulizia, oltre

che per le ottime condizioni del pavimento, evidentemente sottoposto anch'esso a recenti lavori di sistemazione.

A dispetto di questi ritocchi, le condizioni della struttura, preceduta da un piazzale quasi interamente ricoperto da un manto d'erba, continuano a essere parzialmente deficitarie, soprattutto per quanto riguarda lo stato di conservazione delle facciate esterne. Anche i bagni, inoltre, pur essendo accessibili e funzionanti, versano in uno stato abbastanza precario. In compenso, però, le aree verdi ospitate all'interno del perimetro della ferrovia sono ben curate.

SANT'EUFEMIA DI BRISIGHELLA (RA)

La stazione di Sant'Eufemia rientra ufficialmente nel gruppo di impianti assegnati in comodato alla gestione del Comune di Brisighella a partire dal febbraio del 2001. La fermata dei treni in questa struttura, che si trova a ridosso della statale 302 per Faenza, a partire dal 15 dicembre del 2002 è stata però soppressa definitivamente. Il piccolo edificio della stazione, che occupa l'area compresa tra un passaggio a livello e l'imboccatura di un tunnel, è in un cattivo stato di conservazione e ospita un'abitazione privata.

STRADA CASALE (RA)

Anche questa struttura è stata assegnata in comodato al Comune di Brisighella, ma finora non sembra aver beneficiato in alcun modo di questo accordo e versa in condizioni pessime. A partire dallo stato delle facciate esterne e dalla sala d'attesa, ospitata in una stanza scura, senza riscaldamento, sporca, piena di graffiti e priva anche del foglio degli orari dei treni. All'esterno, in compenso, accanto alla porta di ingresso è installata una macchinetta obliteratrice. Una magra consolazione in uno scenario da abbandono totale. Si tratta, però, di un'impressione sbagliata perché, sorprendentemente, l'edificio al piano superiore è abitato, come testimoniano i panni stesi ad asciugare fuori dalle finestre che si affacciano sul versante opposto rispetto ai binari.

FOGNANO (RA)

L'amministrazione comunale di Brisighella ha deciso di trasformare i locali al piano terra della stazione di Fognano ottenuti in comodato dalle Ferrovie nella sede del Centro Volontari Brisighella. Dopo alcuni lavori di ristrutturazione per adattare i locali alla loro nuova funzione, il centro ha aperto ufficialmente i

battenti il 3 dicembre del 2002, diventando la base del “taxi socio-sanitario”, un innovativo servizio gratuito che mette a disposizione degli anziani e dei disabili del paese un mezzo con accompagnatore per recarsi alla Medicina di gruppo annessa all'ex ospedale San Bernardo, dove sono riuniti gli ambulatori dei medici di base brisighellesi. “Noi ci mettiamo il mezzo di trasporto – ha spiegato il sindaco, Cesare Sangiorgi – i volontari la loro disponibilità”.

Il servizio di mobilità medico-sanitaria riveste una grande importanza per Brisighella, dal momento che un quarto della popolazione locale ha più di 65 anni. Il centro, che opera in collaborazione con l'assessorato comunale alle politiche sociali, è aperto al pubblico il lunedì dalle 20,30 alle 22,30, e il mercoledì e il sabato dalle 9 alle 12, mentre il trasporto di anziani e disabili funziona ogni martedì e venerdì a partire dalle 8,30 del mattino, previa prenotazione telefonica da effettuare entro le 12 del sabato per il martedì successivo, ed entro le 12 del mercoledì per il venerdì seguente.

Oltre al taxi sociale, Comune, 118 e Ausl hanno preso in considerazione anche la possibilità di insediare una postazione fissa di ambulanza davanti al centro di volontariato. L'obiettivo è quello di dotare l'ambulanza della strumentazione adatta a fronteggiare le emergenze e il primo intervento, in un luogo centrale della valle del Lamone. Il progetto del centro del volontariato e della postazione di ambulanza si inserisce nel solco di quanto già effettuato a Brisighella per dotare il territorio dei defibrillatori, indispensabili in caso di arresto cardiaco. Non a caso, molti di coloro che hanno partecipato al corso di abilitazione all'uso di queste attrezzature hanno chiesto di essere inseriti nel progetto del centro di volontariato della stazione di Fognano.

Per quanto riguarda lo stato complessivo della stazione, nonostante la presenza del Centro Volontari Brisighella le facciate esterne della struttura appaiono in cattive condizioni. All'interno dei locali aperti al pubblico, vale a dire la sala d'attesa e i servizi igienici, la situazione però è decisamente migliore. I bagni, ospitati in un fabbricato indipendente, sono infatti molto puliti e ordinati, grazie evidentemente a una manutenzione costante e particolarmente curata, che trova del resto una conferma anche nelle aree verdi circostanti e all'interno della sala d'attesa, costituita da una piccola stanza arredata sobriamente con un paio di panchine di legno.

BRISIGHELLA (RA)

Parlare di stazione impresenziata nel caso di Brisighella può apparire paradossale, visto che tutti i fabbricati compresi nell'area ferroviaria hanno trovato una nuova destinazione dopo l'allontanamento del personale Fs dalla struttura. L'edificio principale si sviluppa su due piani e si affaccia su un piazzale molto frequentato, che funge anche da parcheggio. Il primo piano è

abitato, mentre al piano terra, a partire dal luglio del 2002, ha aperto i battenti un'edicola, ricavata all'interno di alcuni locali affittati tramite Metropolis dai gestori, che hanno provveduto anche alla loro sistemazione. L'ingresso dell'edicola è affiancato da una targa commemorativa dedicata "agli ideatori, ai tecnici, agli operai, che con ardito ingegno, fervida faticosa opera realizzarono questa linea ferroviaria, "la faentina", unendo per sempre la terra di Romagna a quella di Toscana". La targa è stata posata dal Comune di Brisighella nell'aprile del 1993, in occasione del centenario della costruzione della linea che attraversa la cittadina.

La facciata dell'edificio rivolta verso il piazzale comprende inoltre uno sportello bancomat e l'ingresso della sala d'attesa per i viaggiatori, costituita da un locale piuttosto grande, abbastanza pulito, e suddiviso in due vani: quello a ridosso dei binari comprende quattro panchine, mentre l'altro è praticamente vuoto, a eccezione di un telefono pubblico e di alcune porte. Una di queste conduce all'interno della sede della Cisl, cui il Comune ha destinato parte dei locali della stazione ottenuti in comodato d'uso gratuito a partire dal febbraio del 2001. L'ufficio del sindacato è aperto il lunedì dalle 15 alle 18 e il mercoledì dalle 8,30 alle 12,30.

In un'elegante struttura su un unico piano che affianca l'edificio principale sulla sinistra, dando le spalle ai binari, sono stati invece ricavati i servizi igienici, in condizioni impeccabili e attrezzati anche per i disabili, e la sede della società Brisighella Medioevale, creata nel 1997 per curare l'organizzazione delle Feste Medioevali, un appuntamento ormai tradizionale e di crescente successo, che coinvolge tutta la popolazione locale. A Brisighella, infatti, leggende e fatti d'arme, d'amore e di sangue, dal Medioevo ai tempi del Passator Cortese, hanno sempre avuto un ideale teatro d'azione in un borgo dove molto è rimasto come secoli fa. Per rendersene conto è sufficiente fare un giro sulla Torre, alla Rocca, tra i vicoli acciottolati o lungo la Via degli Asini, una singolare strada sopraelevata e coperta antica di dieci secoli.

Frutto di un'appassionata e meticolosa ricerca storica e filologica, le Feste Medioevali sono dedicate ogni anno ad un tema specifico, sempre attinente alla cultura sacra o profana del Medioevo. Nel periodo compreso tra il 2001 e il 2004 si affronta, per esempio, il tema del ciclo notte/giorno, con la sua simbologia e le relazioni con l'arte, la letteratura, la magia e la religione. Durante le Feste Medioevali, Brisighella si trasforma nello scenario perfetto per rappresentazioni teatrali, concerti di musica antica, spettacoli di strada, ricostruzioni d'ambiente e animazioni storiche, mercanti, cartomanti e mestieri medioevali. Molto spazio è dedicato, inoltre, a incontri culturali ed esposizioni d'arte sul tema prescelto, alla gastronomia e ai banchetti medioevali, per strada o nelle "tabernae", dove si possono assaggiare originali e gustosi piatti preparati seguendo antiche ricette, recuperate da chef appassionati di storia della cucina.

Tornando alla stazione, il consiglio provinciale nel febbraio 2002 ha approvato all'unanimità la convenzione tra la Provincia di Ravenna e il Comune

di Brisighella per la realizzazione di un parcheggio pubblico nell'area di proprietà delle Ferrovie presso la stazione. “Questa convenzione – ha spiegato l'assessore provinciale ai Trasporti, Gino Maioli – era prevista dall'accordo di programma tra la Regione, la Provincia, e i Comuni di Ravenna e Faenza per la riorganizzazione della mobilità e la qualificazione dell'accesso ai servizi di interesse pubblico. L'intervento di Brisighella ha un costo pari a circa 170.000 euro ed è stato finanziato con un contributo della Regione di 119.000 euro, cui vanno aggiunti i 51.000 euro messi a disposizione dal Comune”. Il parcheggio in questione dovrebbe essere quello ricavato nell'area dell'ex scalo merci, che si trova sulla destra dell'edificio principale, dando le spalle ai binari, e comprende anche il fabbricato dell'ex magazzino, allo stato attuale sfruttato come sede di un mobilificio.

Linea Castel Bolognese-Ravenna

SOLAROLO (RA)

Nell'ottobre del 2001 il Comune di Solarolo ha sottoscritto un contratto di comodato quinquennale per la gestione della stazione, che comprende il fabbricato indipendente dei servizi igienici e l'edificio principale. Quest'ultimo appare in un buono stato di conservazione e ha una struttura piramidale, con le due estremità su un unico piano e la parte centrale che si sviluppa su due piani.

Il piano superiore è abitato, mentre al piano terra l'unico locale accessibile, bagni compresi, è quello che ospita la sala d'attesa, costituita da un'ampia stanza molto pulita sia sul pavimento che sulle pareti. L'arredamento al suo interno è ridotto al minimo indispensabile, ovvero un paio di panchine, cui si aggiunge una macchinetta per timbrare i biglietti. In compenso, sul muro esterno che costeggia i binari, al riparo della tettoia che copre il marciapiede, sono disponibili un display elettronico degli orari e una biglietteria automatica. Attraverso i vetri delle porte è anche possibile osservare l'interno dei locali che occupano la parte centrale del piano terra dell'immobile, che pur essendo chiusi e completamente vuoti, a eccezione di pochi oggetti abbandonati sul pavimento, versano in condizioni più che buone, come il resto della struttura.

Questa impressione positiva trova una conferma anche all'esterno. La stazione, infatti, è inserita in un contesto residenziale che comunica tranquillità e pace. In questo caso, però, le bandiere arcobaleno esposte in questi mesi dalle finestre di centinaia di migliaia di edifici, stazioni comprese, non c'entrano. Questa sensazione di serenità sembra derivare, piuttosto, dalla cura che

caratterizza, nell'ordine, il piazzale antistante l'edificio, che comprende anche una pensilina coperta per le biciclette, le aree verdi presenti all'interno della struttura ferroviaria, e un parco che si estende a vista d'occhio lungo i binari, sulla destra della stazione guardando l'ingresso.

BAGNACAVALLO (RA)

Mosaico, ceramica, stampa su tessuto... Sono queste alcune delle attività che la cooperativa sociale "Il Raggio" svolge da un paio d'anni a questa parte all'interno della stazione di Bagnacavallo attraverso un laboratorio artigianale delle arti applicate. La cooperativa, fondata nel 1994 con il patrocinio di vari enti e istituzioni, si pone infatti come scopo l'integrazione sociale e l'inserimento lavorativo di persone svantaggiate, da raggiungere attraverso la produzione di beni e servizi.

Come precisato dal sindaco di Bagnacavallo, Mario Mazzotti, "la prima tappa del percorso che ha permesso alla cooperativa di usufruire di alcuni spazi nell'ambito della stazione risale all'ottobre del 2000, quando la nostra amministrazione comunale ha sottoscritto con Metropolis un contratto di comodato, della durata di cinque anni, che prevede la gestione da parte del Comune dei locali situati al piano terra della struttura, per attività sociali e di pubblico interesse". Dal canto suo, il Comune si è impegnato a effettuare la pulizia quotidiana dei locali aperti ai viaggiatori, la manutenzione ordinaria e straordinaria per il loro mantenimento in buono stato, e la raccolta dei rifiuti, oltre all'apertura e alla chiusura degli accessi alla stazione.

Dopo aver effettuato le opere di manutenzione necessarie a rendere idonei e agibili i locali del piano terra ottenuti in gestione, nel giugno del 2001 il Comune li ha ceduti in subcomodato alla cooperativa sociale, che oltre a svolgere le sue normali attività di formazione si è fatta carico degli impegni assunti dall'amministrazione comunale nei confronti delle Ferrovie rispetto alle attività di pulizia, manutenzione e custodia dei locali e delle aree destinate al servizio viaggiatori. In particolare, l'apertura degli accessi alla stazione, della sala d'attesa e dei servizi igienici deve avvenire un quarto d'ora prima dell'arrivo del primo treno del mattino, e la loro chiusura 15 minuti dopo la partenza dell'ultimo treno della giornata che effettua servizio viaggiatori. "Il Raggio", inoltre, dovrà rimborsare al Comune, nell'arco di 10 anni, la somma relativa alle spese sostenute per i lavori di manutenzione straordinaria eseguiti prima della stipula del subcomodato.

Grazie a questo accordo, l'amministrazione di Bagnacavallo è dunque riuscita nell'intento di frenare il paventato degrado architettonico e ambientale della stazione e a riqualificarne la presenza nel territorio. Il buono stato di conservazione della struttura è particolarmente evidente all'interno della sala

d'attesa, costituita da un locale pulito e videosorvegliato, aperto tra le 6 del mattino e le 8 di sera. La stanza occupa la parte centrale del piano terra e oltre ad alcune panchine include una biglietteria self-service, il display elettronico degli orari e una macchinetta oblitteratrice. Sul locale si affaccia anche la vetrina della "Bottega del Raggio", che rappresenta l'atto conclusivo di un percorso formativo che porta persone con problemi di integrazione e di inserimento sociale a entrare in cooperativa, dando così uno sbocco lavorativo alle proprie esigenze espressive.

Linea Faenza-Lavezzola

GRANAROLO FAENTINO (RA)

Da una finestra del primo piano della stazione, affidata in comodato d'uso gratuito per sei anni al Comune di Faenza a partire dall'ottobre del 1999, sventola la bandiera della pace. La struttura, nel complesso, è in buone condizioni, a cominciare dal locale della sala d'attesa per i viaggiatori, che per motivi di sicurezza rimane chiuso durante la notte. Il locale occupa la parte centrale del piano terra ed è accessibile solo da una porta che dà sul marciapiede che costeggia i binari. Il suo arredamento è molto spartano, e si riduce a un paio di panchine e ad alcuni poster e volantini di carattere informativo-promozionale appesi su una parete. La stanza, però, è impeccabile dal punto di vista della pulizia e assolutamente priva di graffiti sui muri.

Per trovare il display elettronico degli orari e le macchinette per timbrare i biglietti prima di salire in carrozza bisogna invece spostarsi all'esterno, sotto la tettoia che precede i binari, dove sono installate anche due panchine per i viaggiatori che preferiscono attendere l'arrivo dei treni all'aria aperta. Le aree verdi, su entrambi i versanti dell'edificio principale, sono ben curate, mentre il fabbricato dell'ex magazzino merci e la vasta area circostante non sono utilizzati, se non per stendere il bucato ad asciugare.

L'area ferroviaria comprende anche altre due strutture su un piano unico, la cui destinazione non è chiara, e il piccolo fabbricato dei servizi igienici, che sono chiusi. La stazione, inoltre, è preceduta da un ampio piazzale in grado di ospitare molte vetture, sul quale si affaccia anche la sede della sezione locale dei Democratici di Sinistra e di un circolo dell'Archi.

COTIGNOLA (RA)

La stazione, impresenziata a partire dai primi anni Novanta, è stata ristrutturata a

spese del Comune, che l'ha ottenuta in gestione attraverso un comodato quinquennale stipulato nel febbraio del 2000. Il piano di riqualificazione e valorizzazione dell'area ferroviaria presentato dall'amministrazione comunale prevede inoltre la creazione di un laboratorio culturale polivalente, destinato principalmente alla realizzazione di attività teatrali e alla sperimentazione artistica.

In base al progetto di intervento architettonico elaborato dall'architetto Silvia Caringi, il fabbricato dell'ex magazzino merci, una volta ristrutturato, dovrebbe fornire gli spazi teatrali principali, l'ambiente scenico interno cui dovrebbero essere affiancati due palcoscenici all'aperto. I vagoni stessi, per sottolineare il legame tra la vecchia e la nuova identità del luogo, sarebbero destinati a diventare parte integrante delle attività pubbliche, svolgendo una funzione sia di tipo tecnico-logistico, come camerini e depositi di materiale, sia di interfaccia con il pubblico, ospitando al proprio interno la biglietteria, la caffetteria e le attività didattiche teatrali.

Un altro elemento di grande rilevanza nell'ambito di questo progetto è costituito dalla realizzazione di luoghi all'aperto arricchiti da nuova vegetazione, destinati alla sosta e allo svago, oltre che alla fruizione teatrale. Queste aree, alternandosi con gli spazi chiusi dell'ex magazzino merci e dei vagoni, dovrebbero offrire una varietà di ambienti e di percorsi ad attori e pubblico, insieme partecipi del processo di riqualificazione della stazione.

Nel frattempo, la struttura ferroviaria è già tornata a essere uno spazio vivo a disposizione della comunità locale grazie alla presenza del centro sociale "Il Cotogno", che si è insediato in alcuni locali al piano terra dell'edificio principale a partire dal giugno del 2002, dopo aver sottoscritto una convenzione con il Comune. All'interno di questi locali è stata ricavata una grande sala arredata come una sorta di bar, con un grande televisore e alcuni tavoli, cui si sommano i servizi igienici a uso dei frequentatori del centro e un piccolo angolo ufficio, ricavato a ridosso della porta che conduce sul piazzale antistante la stazione.

"Il Cotogno", che fa parte dell'Ancescao, ovvero l'Associazione Nazionale Centri Sociali, Comitati Anziani e Orti, è aperto nei giorni feriali dalle 14 alle 17 e dalle 19 alle 22 e viene frequentato quotidianamente da una media di 30-40 persone, che si ritrovano qui per giocare a briscola, guardare la televisione in compagnia o, semplicemente, per scambiare quattro chiacchiere in un ambiente tranquillo e accogliente. Il centro, inoltre, si è fatto promotore di una serie di appuntamenti e manifestazioni speciali, come la festa del pensionato dell'aprile scorso, la commedia dialettale che ha avuto luogo in giugno nello spiazzo che precede la stazione, o il ciclo di sei conferenze su prevenzione e salute, che ha organizzato in collaborazione con l'assessorato servizi sociali del Comune nel periodo compreso tra marzo e maggio.

I soci del centro, in base alla convenzione stipulata con l'amministrazione comunale, si sono anche impegnati a tenere pulita e ordinata la sala d'attesa. Un compito, questo, che hanno preso molto sul serio, almeno a giudicare dalle

condizioni assolutamente perfette in cui si presenta il locale, arredato con un tavolo al centro e con alcune panchine sistemate lungo il perimetro della stanza. La sala d'attesa è stata dotata anche di un congegno di apertura a tempo, che fa in modo che il locale rimanga chiuso dopo la partenza dell'ultimo treno dalla stazione, con riapertura automatica la mattina successiva. I servizi igienici, come sottolineato dal presidente del centro sociale, Vincenzo Settembrini, "sono invece stati chiusi definitivamente perché ormai costituivano il bersaglio preferito dai vandali, che li hanno danneggiati ripetutamente". I vandali, purtroppo, non hanno risparmiato neppure l'edificio principale della stazione, tanto che di recente il Comune ha provveduto alla ritinteggiatura dei muri esterni, che erano ormai completamente imbrattati dai graffiti.

MASSALOMBARDA (RA)

La stazione, oggetto di un comodato quinquennale sottoscritto tra amministrazione comunale e Ferrovie nel maggio del 2002, è preceduta da un ampio piazzale con al centro una rotonda fiorita, sul quale si affaccia anche la vasta area dell'ex scalo merci, che allo stato attuale non sembra essere utilizzata. L'edificio principale della stazione è costituito da un immobile piuttosto grande in buone condizioni di conservazione che si estende, nella parte centrale, su due piani. Quello superiore è abitato da due famiglie, mentre al piano terra gli unici locali accessibili sono quelli di un bar del dopolavoro ferroviario, ricavato sul versante sinistro dell'edificio, dando le spalle ai binari, e preceduto da un'ampia veranda esterna occupata da numerosi tavolini. La sala d'attesa, invece, al momento del sopralluogo era chiusa, ma vista dall'esterno sembrava abbastanza pulita, al pari del marciapiede che costeggia i binari, lungo il quale sono installate un paio di panchine e il display elettronico degli orari dei treni.

CONSELICE (RA)

Sulla stazione di questa località di circa novemila abitanti della provincia di Ravenna, anticamente porto di acque interne chiamato "Caput Silicis", vigilano le penne nere degli alpini, che all'interno di alcuni locali del piano terra concessi in comodato all'amministrazione comunale a partire dal febbraio del 2002 hanno ricavato la sede del Gruppo Alpini Conselice, aperta tutti i giovedì sera, dalle 20 in poi, e il sabato mattina, dalle 10 alle 11. Il gruppo fa parte della sezione bolognese romagnola dell'Associazione Nazionale degli Alpini ed è presente anche su Internet, con un sito raggiungibile all'indirizzo www.alpiniconselice.it, all'interno del quale sono pubblicate alcune fotografie delle feste e delle cene organizzate nella stazione.

Il presidio della stazione, che nel complesso è in uno stato di conservazione discreto, è garantito anche dall'ex ferroviere che vive con la famiglia al piano superiore dell'edificio principale, che sembra aver preso molto a cuore il compito di proteggere l'impianto da vandali e malintenzionati. Forse troppo a cuore, visto che è sufficiente aggirarsi intorno all'edificio per vedersi intimata dal solerte inquilino l'esibizione di un documento di identità, seguita dalla registrazione del numero di targa nel caso si sia giunti in stazione in macchina.

Gruppo Alpini a parte, nessuno degli altri locali al piano terra dell'edificio principale è accessibile. La sala d'attesa per i viaggiatori, infatti, è stata sostituita da due pensiline esterne, affiancate l'una accanto all'altra a ridosso dei binari, cui si sommano alcune panchine in pietra distribuite nelle aree verdi alberate e ben curate che circondano l'impianto. In compenso i servizi igienici, ospitati in un piccolo fabbricato indipendente, sono aperti e funzionanti, anche se un po' carenti dal punto di vista dell'ordine e della pulizia dei vani all'interno. L'area dell'ex scalo merci, invece, si estende su una superficie piuttosto ampia sulla destra del corpo principale della stazione, dando le spalle ai binari, ma il fabbricato dell'ex magazzino, pur essendo in condizioni impeccabili, allo stato attuale non sembra essere utilizzato.

LAVEZZOLA (RA)

In un piccolo edificio su un piano unico che affianca sulla destra quello principale, dando le spalle ai binari, è stata ricavata la sede di alcune associazioni locali. Il Comune di Conselice, infatti, dopo aver stipulato, nel febbraio del 2002, un contratto di comodato quinquennale per la gestione di questa stazione, ha deciso di destinare questo piccolo fabbricato all'Associazione Sagra Lavezzolese, alla Società Ciclistica Lavezzolese, all'Avis, l'associazione dei donatori di sangue, e alla Bait – Società Pesca Lavezzola.

Se l'edificio in cui convivono le associazioni appena citate si presenta in discrete condizioni, in particolare per quanto riguarda lo stato dei serramenti, che sono stati rinnovati di recente, il resto della stazione lascia invece un po' a desiderare. La sala d'attesa, in particolare, non brilla dal punto di vista della pulizia, anche a causa di alcune pozze d'acqua presenti sul pavimento, ed è suddivisa in un vano di ingresso, che comprende tre panchine e lo sportello dell'ex biglietteria, e in un secondo vano, che si riduce, di fatto, a una sorta di corridoio di accesso ai binari, dove sono installati il display elettronico degli orari e una biglietteria automatica.

Un leit-motiv visivo costante in tutta l'area ferroviaria è rappresentato dai graffiti, che ricoprono sia l'immobile utilizzato dalle associazioni, sia l'edificio principale, anche se in misura minore, sia un altro fabbricato che si sviluppa su un unico piano lungo il marciapiede che costeggia i binari. Quest'ultimo edificio

in passato ospitava i locali della mensa, e include anche i servizi igienici, che non sono aperti. L'area sul retro di questa struttura è occupata da un'altra struttura in buone condizioni, inserita all'interno di un recinto che confina con il piazzale antistante la stazione. Anche questo fabbricato, così come quelli dell'ex mensa e dell'ex magazzino merci, al momento non sembra però essere utilizzato.

Linea Ferrara-Rimini

ARGENTA (FE)

Una buona porzione del piano terra della stazione, oggetto di un accordo misto di comodato e affitto stipulato dal Comune di Argenta nel maggio del 2001, è occupata da un bar che funziona anche da edicola, aperto tutti i giorni feriali nella fascia oraria dalle 6 alle 20. La sala d'attesa rimane chiusa, come il bar, la domenica, ed è costituita da una stanza ampia e molto pulita, arredata con dei tavolini. I bagni, attrezzati anche per il superamento delle barriere architettoniche, sono ospitati invece all'interno di un edificio indipendente, che costeggia quello principale ed è preceduto da una piccola area a verde, mentre l'ex magazzino merci è stato sottoposto di recente ad alcuni lavori di manutenzione. Proprio a causa di questi lavori, l'area dell'ex scalo, normalmente utilizzata come parcheggio, dal 25 marzo al 25 maggio di quest'anno è rimasta chiusa alle vetture.

In questo caso, però, a suscitare qualche mugugno tra gli utenti che utilizzano abitualmente la ferrovia per raggiungere Ravenna o Ferrara è il fatto che molti treni, troppi a dire dei pendolari, sostano sul secondo binario, il cui marciapiede non è protetto da una tettoia, costringendo i viaggiatori in attesa a sfidare le intemperie senza alcun tipo di protezione, ombrello a parte. Questo disagio è reso inevitabile dalla mancanza di un sottopassaggio pedonale che consenta di raggiungere il secondo binario solo nel momento dell'effettivo arrivo dei treni nella stazione.

SAN BIAGIO (FE)

Il Comune di Argenta nel giugno del 2001 ha sottoscritto un altro accordo misto di comodato e affitto per usufruire di locali e spazi aperti nell'ambito della stazione di San Biagio, che si trova in una zona isolata e tranquilla, a circa un chilometro di distanza dal centro del paese. L'edificio principale della stazione è

in buone condizioni e si sviluppa su due piani. Anche qui da una finestra del primo piano sventola una bandiera della pace, segno inequivocabile che l'appartamento è abitato, mentre al piano terra è stata ricavata la sede del Centro di Solidarietà e Carità Argenta, cui si accede attraverso una porta che dà sul piazzale antistante la stazione. I locali di questo centro di solidarietà sono arredati come un vero e proprio ufficio, con scrivanie e personal computer inseriti in un ambiente accogliente.

Il buono stato di conservazione di queste stanze, e dell'edificio principale nel suo complesso, si riflette anche all'esterno. L'area che circonda la struttura, a partire dal marciapiede che costeggia i binari, è infatti tenuta pulita, anche se parecchia spazzatura ha finito per accumularsi sotto gli alberi che svettano nell'area verde adiacente al fabbricato dei servizi igienici, che non sono accessibili. L'unico elemento davvero negativo, almeno dal punto di vista dell'estetica, è rappresentato dalla posizione dell'ingombrante pensilina metallica che fa le veci della sala d'attesa, installata proprio di fronte all'edificio principale, nello spazio compreso tra i binari e la stazione.

ALFONSINE (RA)

Comitato per la Tutela dei Diritti dei Cittadini, Società Podistica Alfonsinese e Sci Club Alfonsine. Sono queste le tre realtà dell'associazionismo locale che hanno trovato posto in alcuni locali al piano terra della stazione, ottenuti in comodato quinquennale dal Comune di Alfonsine a partire dall'ottobre del 2001. Alla sede dello Sci Club, aperta dalle 21 alle 23, si accede attraverso una porta posizionata sul marciapiede che costeggia il primo binario, mentre l'ingresso dei locali assegnati al Comitato per la Tutela dei Diritti dei Cittadini e alla Società Podistica Alfonsinese, aperti il lunedì pomeriggio, dalle 16 alle 18, e il sabato mattina, dalle 9 alle 11, si trova sul versante dell'edificio principale che dà sul grande piazzale antistante la stazione, accanto alla porta che conduce alla sala d'attesa per i viaggiatori.

La sala d'attesa è costituita da due vani ampi e puliti, all'interno dei quali, oltre ad alcune panchine, sono stati installati un display elettronico degli orari e una biglietteria self-service. Il buono stato di questi locali trova una conferma nelle condizioni complessive dell'edificio principale, che al primo piano è abitato da due famiglie, nella cura prestata alle aree verdi, e nel fabbricato su un unico piano all'interno del quale è stato ricavato un bar tabacchi paninoteca, lo Stev's Bar, preceduto da una veranda chiusa con un tendone plastificato. Presso il bar è anche possibile chiedere la chiave per accedere ai servizi igienici, che si trovano all'interno della stessa struttura procedendo lungo il marciapiede che costeggia i binari.

In prossimità del bar, ma all'esterno della recinzione che delimita il perimetro dell'area ferroviaria, è presente anche una pensilina coperta per biciclette, mentre l'ex magazzino merci è posizionato sul versante opposto della stazione e, pur essendo in buone condizioni, non sembra essere utilizzato.

CLASSE (RA)

“Una valigia di libri viaggia per te”. Si chiama così il progetto nazionale di promozione della lettura attuato dal ministero per i Beni e le Attività culturali, in collaborazione con le amministrazioni provinciali italiane, con l'obiettivo di raggiungere le località decentrate dove la popolazione incontra più difficoltà ad accedere ai servizi bibliotecari ordinari e di coinvolgere i cittadini nella costituzione di gruppi di lavoro per programmare le attività rivolte all'infanzia.

A Classe, frazione a sud di Ravenna che dista cinque chilometri dal capoluogo, questo progetto ha avuto come epicentro delle sue attività proprio la stazione ferroviaria, e in particolare alcuni locali al piano terra dell'edificio principale, ottenuti in comodato dall'amministrazione comunale di Ravenna a partire dal giugno del 1999 e affidati alla gestione della Circonscrizione. Nel maggio del 2002, infatti, questi locali hanno fatto da cornice a una serie di cinque incontri pomeridiani articolati in animazioni, giochi, letture, prestiti di libri e specifici percorsi bibliografici, che hanno visto la partecipazione di molti bambini dai 6 ai 12 anni delle scuole materna ed elementare di Classe.

Al di là di manifestazioni e iniziative estemporanee come quella dedicata alla lettura, però, finora all'interno della stazione non si è insediata in pianta stabile nessuna realtà dell'associazionismo locale. L'edificio principale, in ogni caso, è in un discreto stato di conservazione e al primo piano è abitato. Al piano terra, invece, gli unici locali accessibili sono quelli della sala d'attesa, ospitata in una stanza pulita ma di ridotte dimensioni, e dei servizi igienici, ricavati in una piccola struttura indipendente che costeggia quella principale. All'esterno, lungo il marciapiede che costeggia i binari, è stato anche installato il display elettronico degli orari, mentre non c'è traccia della biglietteria automatica.

A breve distanza dalla stazione si trova la Basilica di Sant'Apollinare in Classe, edificata da Giuliano Argentario su ordine dell'arcivescovo Ursicino durante la prima metà del VI secolo e famosa, oltre che per la sua struttura architettonica, per i mosaici e i sarcofagi marmorei degli antichi arcivescovi, disposti lungo le navate laterali. L'imponente architettura della pianta basilicale, che oggi si erge nella campagna alle porte di Ravenna, fu a suo tempo realizzata sulle rive del mare Adriatico, che oggi invece si trova a qualche chilometro di distanza. Non a caso, accanto alla basilica è possibile visitare anche la grande area archeologica dell'antica città di Classe, che fu sede della flotta romana.

GATTEO A MARE (FO)

La cittadina di Gatteo a Mare, fondata nel Medioevo come piccolo porto alla foce dello storico fiume Rubicone, rappresenta oggi la località più importante dal punto di vista turistico del Comune di Gatteo. Data questa premessa, l'accordo con cui l'amministrazione locale ha affittato una parte della stazione non poteva che avere una finalità legata al miglioramento dei servizi offerti ai turisti. La struttura ferroviaria si trova all'interno del centro abitato, a ridosso di un passaggio a livello, ed è circondata da una serie di attività commerciali, tra cui un'edicola, che si affaccia sul piazzale antistante la stazione, e alcuni bar, uno dei quali affianca l'edificio principale lungo il marciapiede che costeggia i binari.

Al momento del sopralluogo, avvenuto nei primi mesi del 2003, nessuno dei locali della stazione era però accessibile. Sbirciando all'interno della sala d'attesa attraverso i vetri della porta di ingresso, l'impressione era che la stanza fosse in corso di sistemazione. Un'impressione, questa, rafforzata dal fatto che una parte del piazzale e della zona dei servizi igienici, ospitati all'interno di strutture indipendenti ritinteggiate di recente, era oggetto di lavori di ristrutturazione. I binari si trovano in una posizione leggermente sopraelevata rispetto al piazzale, perciò sono state installate due rampe per il superamento delle barriere architettoniche.

Intorno all'edificio principale, che si sviluppa su due piani, spicca anche la presenza di numerose telecamere, che garantiscono la sorveglianza lungo tutto il perimetro dell'immobile, mentre colpisce in negativo lo stato deficitario delle tapparelle del primo piano. La loro sostituzione contribuirebbe senz'altro a migliorare ulteriormente il look con cui la stazione si presenta ai turisti nei mesi estivi.

BELLARIA (RN)

L'accordo tra le Ferrovie e il Comune di Bellaria per la riqualificazione della stazione, da tempo impresenziata e soggetta a un pericoloso processo di degrado, risale all'inizio del 2001. All'epoca la struttura era in condizioni talmente precarie da spingere molti cittadini a evitare di frequentare un ambiente ormai considerato a rischio e a rinunciare all'utilizzo del treno per i propri spostamenti, privilegiando piuttosto l'auto o il pullman.

Da allora, però, il panorama è notevolmente cambiato, in meglio. Il merito è dell'amministrazione comunale e dell'Associazione degli Albergatori (Aia), che insieme hanno dato vita a un progetto di recupero e valorizzazione degli spazi ferroviari già abbandonati dal personale e dalla maggioranza degli utenti. Grazie a questo intervento, oggi i cittadini di Bellaria possono usufruire nuovamente di

uno spazio sicuro, gradevole e accogliente. L'Aia si è fatta carico degli aspetti di manutenzione e gestione della stazione attraverso l'impegno della Fabis, una società di servizi dell'associazione. In tal modo vengono garantiti l'apertura e la chiusura della sala d'attesa, l'illuminazione costante della struttura, la pulizia degli ambienti destinati ai viaggiatori e la cura degli spazi verdi.

La riqualificazione dell'area ferroviaria deve molto anche alla decisione dell'Aia di dotare la stazione di nuove attività turistico-commerciali rivolte ai viaggiatori e, più in generale, a tutti i cittadini. Oltre alla biglietteria, infatti, nella stazione si sono insediate un'agenzia di viaggi, il Club di Prodotto e una sede della stessa Associazione degli Albergatori. Questi nuovi servizi, insieme al miglioramento delle condizioni di fruizione della ferrovia, hanno finito per restituire agli abitanti di Bellaria la voglia e il piacere di prendere il treno.

Linea Bologna-Rimini

SAVIGNANO SUL RUBICONE (FO)

A partire dall'agosto del 2001, il Comune di Savignano sul Rubicone ha affittato per cinque anni il primo piano della stazione con l'intenzione di trasformarlo nella sede di numerose associazioni culturali e benefiche che operano nel territorio. Il loro elenco, ancora parziale, comprende i donatori di sangue dell'Avis, l'Aido (Associazione Italiana Donatori Organi), l'associazione micologica, le guardie ecologiche, i simulatori di volo e l'associazione culturale "Pittori della Pescheria Vecchia". Quest'ultima si è già insediata nella nuova sede con vista sui binari, dove organizza le proprie attività, che spaziano da corsi e laboratori di tecniche grafiche e artistiche, a mostre e manifestazioni di pittura, scultura e grafica.

Al piano terra, invece, l'edificio principale della stazione nella parte centrale comprende una sala d'attesa piuttosto ampia e pulita, attrezzata con il display elettronico degli orari, una macchinetta obliteratrice e una biglietteria automatica, mentre il versante destro, dando le spalle ai binari, è occupato da un bar aperto tutti i giorni feriali. L'area sul versante opposto a quello del bar ospita invece il fabbricato dei servizi igienici, aperti e in discrete condizioni, e il sottopassaggio per il secondo binario, provvisto anche di una rampa per disabili in carrozzina.

La struttura del sottopassaggio separa la zona dei binari da quella dell'ex scalo merci, concessa in comodato d'uso gratuito all'amministrazione comunale in concomitanza con l'affitto dei locali del primo piano. Il Comune, come

sottolineato dall'ingegner Cristiano Querzè, responsabile del IV settore lavori pubblici e servizi manutentivi, "ha provveduto a trasformarla in un parcheggio pubblico gratuito a uso dei cittadini e in un'area di ricovero notturno per gli autobus di Tram e Atr".

EMILIA ROMAGNA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Parma-Fornovo</i>							
Collecchio	PR	Cattivo	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Fornovo-Fidenza</i>							
Felegara – S. Andrea Bagni	PR	Buono	Centrale		C	SO	Si
Medesano	PR	Discreto	Km 0,5		C	SO	Si
Noceto	PR	Pessimo	Km 4		C	SO	No
<i>Linea Cremona-Fidenza</i>							
Busseto	PR	Cattivo	Km 0,5		C	SO	No
<i>Linea Parma-Vezzano</i>							
Selva del Bocchetto	PR	Cattivo	Centrale		C	SO	No
Ostia Parmense	PR	Cattivo	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Parma-Suzzara</i>							
Sorbolo	PR	Cattivo	Km 0,3		C	SO	Si
<i>Linea Mantova-Modena</i>							
Villanova di Reggiolo	RE	Cattivo	Centrale		C	SO	No
Rolo – Novi	RE	Buono	Centrale		C	SO	Si

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Padova-Bologna</i>							
Poggio Renatico	FE	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
Galliera	BO	Discreto	Km 3,5		C	SO	Si
<i>Linea Firenze-Faenza</i>							
San Martino in Gattara	RA	Discreto	Km 0,6		C	SO	No
San Cassiano	RA	Discreto	Centrale		C	SO	No
Sant'Eufemia di Brisighella	RA	Cattivo	Centrale		C	SO	Si
Strada Casale	RA	Pessimo	Centrale		C	SO	No
Fognano	RA	Cattivo	Centrale		C	SO	No
Brisighella	RA	Discreto	Centrale		C	SO CU	Si
<i>Linea Castel Bolognese-Ravenna</i>							
Solarolo	RA	Buono	Km 0,5		C	SO	No
Bagnacavallo	RA	Buono	Km 0,5		C	SO	Si
<i>Linea Faenza-Lavezzola</i>							
Granarolo Faentino	RA	Buono	Km 0,2		C	SO	Si
Cotignola	RA	Buono	Km 0,2		C	SO CU	No
Massalombarda	RA	Buono	Km 0,3		C	SO	Si
Conselice	RA	Discreto	Km 0,3		C	SO	No
Lavezzola	RA	Discreto	Km 0,4		C	SO	No
<i>Linea Ferrara-Rimini</i>							
Argenta	FE	Buono	Centrale		C+A	SO	Si

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
San Biagio	FE	Buono	Km 1		C+A	SO	No
Alfonsine	RA	Buono	Km 0,6		C	SO	Si
Classe	RA	Discreto	Km 0,3		C	SO CU	No
Gatteo a Mare	FO	Discreto	Centrale		A	TU	Si
Bellaria	RN	Buono	Centrale		C	SO TU	Si
<i>Linea Bologna-Rimini</i>							
Savignano sul Rubicone	FO	Buono	Km 0,5		C+A	SO CU	Si

TOSCANA E UMBRIA



Le stazioni impresenziate toscane descritte nelle prossime pagine sono 16 e a fare la parte del leone è la provincia di Lucca, presente con ben otto impianti. Questo piccolo ma significativo primato non è casuale. L'amministrazione provinciale lucchese, infatti, è stata tra gli enti locali di questa regione che più si sono impegnati negli ultimi anni per il rilancio della ferrovia non solo come valida alternativa al trasporto su gomma, ma anche come veicolo di promozione turistica e culturale del territorio.

Risultati significativi in questo senso sono stati ottenuti anche nelle province di Firenze, Arezzo e Livorno. Il loro numero è piuttosto ridotto rispetto ad altre aree del paese, ma la bontà dei risultati raggiunti sta a dimostrare che il recupero delle stazioni impresenziate per scopi sociali, turistici o culturali, quando viene perseguito con serietà e convinzione, può davvero costituire un beneficio per tutta la collettività.

L'Umbria, d'altro canto, è rappresentata in questo contesto da una sola stazione, quella di Castiglion del Lago, che costituisce però uno dei casi in cui l'affidamento di parte della struttura a un'associazione di volontariato ha sortito ottimi risultati. Quello umbro, tra l'altro, è stato uno dei primi esperimenti di questo genere avviati nel nostro paese, visto che risale agli ormai lontani anni Ottanta. *Nella foto, la stazione di Incisa in Val d'Arno, al cui interno è stata ricavata la sala del consiglio comunale.*

Linea Lucca-Aulla

PIAGGIONE (LU)

La stazione di Piaggione si trova nell'omonima frazione che dista una manciata di chilometri da Lucca, ed è il primo dei numerosi impianti impresenziati affidati alla gestione degli enti locali a scopo sociale, turistico o culturale che si incontrano lungo la linea ferroviaria Lucca-Aulla. Del frastuono della città appena lasciata alle spalle qui non c'è traccia. Gli unici rumori, infatti, sono quelli delle automobili che sfrecciano lungo la statale 12 dell'Abetone e del Brennero, e il rollio costante delle acque del fiume Serchio, che scorre a poche decine di metri dalla stazione e accompagna treni e automobili lungo il loro cammino verso il cuore della Garfagnana.

Se non fosse per la biancheria appesa a stendere su un cavo fissato a una finestra del primo piano, si direbbe che la stazione sia stata abbandonata al suo destino. Non ci sono, infatti, varchi d'accesso nella recinzione che delimita l'area che circonda l'ex magazzino merci e lo spazio antistante l'unico binario della linea. La sensazione di abbandono è accentuata dalle condizioni dei serramenti, che sono in un pessimo stato, dal mucchio di tegole lasciato per terra lungo il muro di destra dell'edificio, e da quella che un tempo era la sala d'aspetto, ridotta a una stanza vuota senza finestre e con i muri imbrattati dai graffiti, ed è accentuata dal contrasto con l'ordine e la pulizia che caratterizza il piccolo spiazzo alberato antistante la stazione. La signora che, insieme alla famiglia, vive da circa mezzo secolo nell'appartamento affittato al primo piano conferma che di treni qui non se ne fermano più, anche se un biglietto appeso all'ingresso della sala d'aspetto accenna a fermate straordinarie nel mese di agosto, senza specificare però dell'agosto di quale anno si tratti.

La situazione, in ogni caso, potrebbe presto cambiare. A partire dall'aprile del 2002, infatti, il Comune di Lucca ha ottenuto in comodato d'uso gratuito per nove anni l'edificio della stazione e le aree circostanti, anche se non è chiaro quale potrebbe essere la destinazione finale della struttura. Nel frattempo l'ex magazzino merci, sebbene appaia in condizioni di manutenzione deficitarie, viene già utilizzato dalla protezione civile come deposito per le proprie attrezzature.

BORGO A MOZZANO (LU)

Proseguendo lungo la statale 12, sei chilometri circa dopo Piaggione, si giunge a Borgo a Mozzano, paese noto per le azalee e per il suggestivo Ponte della

Maddalena, o Ponte del Diavolo, che venne costruito ai tempi della Contessa Matilde di Canossa, tra l'XI e il XII secolo, per collegare le due sponde del Serchio all'altezza della confluenza del fiume Lima. La stazione si trova all'interno del centro abitato e quattro stanze al piano terra sono state affittate dal Comune a un canone annuale pari a circa duemila euro per essere destinate a sala operativa del Coc (Centro operativo comunale) e del Com (Centro operativo misto) del Gruppo di Protezione Civile del Volontariato di Borgo a Mozzano.

In questo caso l'accordo tra Comune e Ferrovie risale all'inizio del 1994. La scadenza naturale del contratto era fissata per la fine del 1999, ma è stata tacitamente prolungata fino al 2005. La struttura, però, finora sembra aver beneficiato di questo accordo solo parzialmente. Se al primo piano, occupato da appartamenti assegnati in locazione, l'edificio appare in ottime condizioni e si contraddistingue per il buono stato dei serramenti, gli spazi al piano terra destinati ai viaggiatori sono invece in cattive condizioni, con l'unico locale accessibile al pubblico, quello della sala d'attesa, letteralmente tappezzato di graffiti, al pari delle panchine, della biglietteria self-service e dell'obliteratrice.

Come sottolineato dal geometra Mario Gertoux, responsabile del procedimento per conto del Comune di Borgo a Mozzano, il problema maggiore è rappresentato dalla mancanza di un presidio costante all'interno della stazione. La protezione civile comunale, infatti, utilizza i locali del piano terra che le sono stati assegnati solo ed esclusivamente in caso di emergenze. "Per ovviare a questo problema e garantire una presenza nella stazione tale da scoraggiare i vandali – ha spiegato Gertoux – nel marzo di quest'anno abbiamo fatto richiesta alle Ferrovie per poter avere in gestione altre tre stanze del piano terra, da destinare ad associazioni locali come la Pro Loco e il gruppo degli alpini".

Nell'avanzare questa richiesta, il Comune si è anche impegnato a completare i lavori di ripristino dei servizi igienici per i viaggiatori, come del resto già previsto dal contratto stipulato nel 1994. Al Comune, in base allo stesso contratto, spetta anche la manutenzione dell'ampia area parcheggio antistante la stazione e della sala d'attesa. "In più – ha aggiunto Gertoux – nei quattro locali presi in gestione al piano terra l'amministrazione comunale ha provveduto al rifacimento dell'impianto di riscaldamento, alla messa a norma di quello elettrico e alla sistemazione dei servizi igienici destinati agli operatori della protezione civile". L'ampia area interamente recintata che circonda l'ex magazzino merci della stazione è stata invece affittata a una ditta che la utilizza come deposito per ruspe, gru, attrezzature e materiali di vario genere.

FORNACI DI BARGA (LU)

Frazione del Comune di Barga, Fornaci di Barga è uno dei centri industriali e commerciali più importanti della valle del Serchio. La stazione, composta

dall'edificio principale, dalla piccola struttura dei bagni e dall'ex magazzino merci, sorge all'interno del centro abitato ma è abbastanza defilata rispetto alla strada principale che attraversa il paese. La sala d'attesa è aperta al pubblico, e include una biglietteria self-service e una macchinetta per timbrare i biglietti, ma nel complesso è in condizioni precarie, a causa dei graffiti che tappezzano i muri e, soprattutto, della spazzatura sparsa per terra in quantità industriale.

Lo stesso tipo di degrado caratterizza, purtroppo, anche la zona circostante l'edificio. Rifiuti di vario genere, infatti, sono disseminati anche lungo i binari e nelle aree verdi. In più, i servizi igienici, ricavati all'interno di una struttura indipendente, hanno le porte murate, mentre nell'ex magazzino merci, che versa in condizioni pessime, sono accatastate decine di biciclette e altro materiale. Delle attività sociali e di pubblico interesse oggetto del comodato stipulato tra Comune di Barga e Ferrovie allo stato attuale non sembra invece esserci traccia.

BARGA – GALLICANO (LU)

La stazione di Barga – Gallicano si trova a Mologno, frazione del Comune di Barga, e rappresenta il vero e proprio fiore all'occhiello di questa tratta ferroviaria. Il progetto di recupero della struttura, inserito nell'ambito di un progetto di valorizzazione complessiva delle stazioni posizionate lungo la linea Lucca-Aulla, è stato avviato circa sei anni fa dal presidente della Provincia di Lucca Tagliasacchi, tramite un'azione congiunta con l'amministrazione comunale di Barga.

I lavori, eseguiti dalla impresa edile Lorenzini e diretti dallo studio dell'architetto Francesco Rondina, sono costati circa 500 milioni di vecchie lire ripartiti tra Regione, Provincia e Comune, e rappresentano un esempio riuscito di "cooperazione istituzionale", che dovrebbe essere ripetuto anche in altri impianti ubicati su questa linea. "L'operazione di Mologno – ha precisato infatti Arturo Nardini, consigliere delegato ai trasporti della Comunità Montana della Media Valle e uno dei principali promotori dell'intervento realizzato presso la stazione – non è stata un'iniziativa di semplice facciata. C'è invece della sostanza sotto e non poca. Per la prima volta, infatti, si è tornati a investire e a potenziare sulla Lucca-Aulla, andando a ristrutturare una delle sue stazioni più importanti. Va sottolineato, inoltre, che questa è solo la punta dell'iceberg di un progetto ben più ampio, avviato dall'amministrazione provinciale e sostenuto dalla Regione Toscana, che dopo quella di Barga – Gallicano porterà alle ristrutturazioni di altre stazioni, con la partecipazione degli enti locali".

Un concetto, questo, sottolineato anche dall'assessore provinciale ai Trasporti, Cecilia Carmassi: "L'attivazione di questo nuovo servizio – ha spiegato l'assessore – costituisce un'ulteriore dimostrazione dell'inversione di tendenza operata sulla linea ferroviaria Lucca-Aulla dal 1997 a oggi. Questa tratta ferroviaria, considerata un ramo morto da eliminare, grazie all'impegno

dell'amministrazione Tagliasacchi è stata, al contrario, potenziata e valorizzata, con la riqualificazione complessiva dei servizi a essa collegati”.

La ristrutturazione dell'edificio principale della stazione, impresenziata dal 1994 e affidata in comodato d'uso gratuito alla gestione della Provincia, ha portato infatti all'apertura al suo interno di un ufficio postale e di un'agenzia di viaggi, la Valle Serchio Tour, che opera come ufficio informazioni e come biglietteria ferroviaria, aerea, marittima e delle autolinee, mentre nell'area esterna circostante è stato creato un nodo di interscambio ferro-gomma e un grande parcheggio. Il recupero della struttura ferroviaria non ha trascurato neppure il fabbricato dell'ex magazzino merci, passato da una funzione materiale a una decisamente più spirituale. L'edificio, infatti, è stato trasformato in una chiesa, intitolata agli Angeli Custodi, ed è circondato da un prato in cui è stata posata una statua di Padre Pio.

CASTELNUOVO DI GARFAGNANA (LU)

Tre stanze al piano terra della stazione, occupate in passato dagli uffici e dalla biglietteria ferroviaria, sarebbero state concesse in comodato per cinque anni al Comune di Castelnuovo di Garfagnana a partire dal febbraio del 2002. Il condizionale è d'obbligo perché l'amministrazione comunale, interpellata in proposito, ha affermato invece che l'accordo per la gestione di questi spazi all'interno della struttura sarebbe ancora da perfezionare. I locali in questione, infatti, allo stato attuale sono vuoti. La signora Coli, per conto dell'amministrazione locale, ha aggiunto però che il Comune avrebbe intenzione di trasferire al loro interno la sede del Prodotto Tipico della Garfagnana.

In attesa che questa situazione venga chiarita, gli unici ambienti accessibili della stazione sono quelli della sala d'attesa e del bar tabacchi “Sandra”, che occupa la porzione del piano terra sulla destra rispetto all'ingresso principale. La sala d'attesa include una biglietteria self-service ed è abbastanza pulita, anche se deturpata sui muri da vistosi graffiti che non hanno risparmiato neppure le panchine. Il bar, in compenso, è in condizioni impeccabili. I gestori hanno affittato questi locali 16 anni fa e hanno dovuto farsi carico della messa a norma dell'impianto elettrico e di riscaldamento. Presso il bar viene custodita anche la chiave dei servizi igienici della stazione, che vengono puliti periodicamente dall'addetta di una cooperativa.

POGGIO CAREGGINE – VAGLI (LU)

La strada per raggiungerla è molto stretta, scoscesa e in pessime condizioni di manutenzione, ma la stazione di Poggio Careggine – Vagli si presenta, al contrario, in ottima forma. L'edificio principale, che si sviluppa in orizzontale su

un unico piano, e la struttura adiacente dei servizi igienici, infatti, sono stati ristrutturati e ritinteggiati di recente. I serramenti, in particolare, sono nuovi e la sala d'attesa, che occupa un paio di stanze, ha i muri bianchi immacolati. L'unico scarabocchio visibile, infatti, è sulla macchinetta per timbrare i biglietti, installata in prossimità della porta attraverso la quale si accede ai binari.

La ristrutturazione della stazione sembra essere la prima importante conseguenza della sua cessione in locazione all'Ente Parco delle Alpi Apuane, che appare il soggetto ideale per sfruttare al meglio una struttura di questo tipo. La stazione, infatti, è immersa nel verde e si trova nel breve tratto compreso tra due tunnel nero pece che sbucano dalla montagna.

VILLETTA SAN ROMANO (LU)

Anche a Villetta San Romano il recupero della stazione, concessa a partire dall'agosto del 2001 in comodato quinquennale al Comune di San Romano in Garfagnana, è già evidente. Nell'area asfaltata antistante la stazione, infatti, è stato ricavato un piccolo parcheggio che ospita anche alcuni cassonetti per la raccolta differenziata, mentre l'edificio principale, su un unico piano, è in buone condizioni ed è stato ritinteggiato di recente. L'unico locale accessibile, però, per il momento è quello della sala d'attesa, costituita da una piccola stanza, pulita e dotata di una fotocellula che accende automaticamente l'illuminazione interna. Anche la struttura dei gabinetti esteriormente appare in buone condizioni, ma l'ingresso è ostruito da alcune assi di legno e lo spazio interno per il momento non è agibile. A differenza del corpo principale della stazione, l'ex magazzino merci, circondato da un'ampia area verde, appare in condizioni precarie e viene utilizzato come parcheggio per una roulotte.

Come specificato dal geometra Valerio Mattei, dell'ufficio tecnico del Comune di San Romano in Garfagnana, i lavori di ristrutturazione dell'edificio principale della stazione e della struttura dei servizi igienici, avviati nel corso del 2002, sono stati finanziati dalla Regione Toscana, che ha fatto ricorso a dei fondi messi a disposizione dalla Comunità Europea. "L'obiettivo dell'intervento – ha aggiunto Mattei – è quello di creare all'interno della stazione un centro di divulgazione sul territorio, in un'ottica di promozione del turismo". I lavori, che costeranno complessivamente circa 110 milioni delle vecchie lire, sono destinati a concludersi entro la fine del 2003. Il centro di divulgazione sul territorio dovrebbe aprire i battenti subito dopo, andando a occupare tutto il corpo principale della stazione a esclusione della sala d'attesa, che ovviamente resterà a disposizione dei viaggiatori.

FIVIZZANO – GASSANO (MS)

Se per quanto riguarda le stazioni della linea Lucca-Aulla che rientrano nel

territorio della provincia di Lucca la situazione appare complessivamente in lento ma costante progresso, altrettanto non si può dire, almeno per il momento, per i tre impianti della provincia di Massa Carrara che rientrano in questa ricerca. Nel caso della stazione di Fivizzano – Gassano, assegnata in comodato all'amministrazione comunale di Fivizzano nell'aprile del 2002, la sala d'attesa è l'unico locale aperto al pubblico ed è costituita da una stanza completamente vuota, con i muri anneriti da alcuni segni di bruciature. I vandali in questo caso non hanno risparmiato nessun angolo dell'edificio, soprattutto sul versante che dà sui binari, tappezzato con scritte a carattere sportivo o, semplicemente, osceno. I bagni, invece, sono circondati da una vera e propria radura fatta di erbacce, che si sono fatte strada anche nello spazio compreso tra i binari.

GRAGNOLA E MONZONE – MONTE DEI BIANCHI (MS)

Anche le due stazioni di Gragnola e Monzone – Monte dei Bianchi sono state assegnate in comodato alla gestione del Comune di Fivizzano a partire dall'aprile del 2002 e, sebbene si trovino all'interno dei rispettivi centri abitati, versano entrambe in pessime condizioni. L'impressione offerta dalle due strutture, infatti, è di totale abbandono.

A Gragnola il locale della sala d'attesa ha l'aspetto di un campo di battaglia, con le pareti ricoperte dai graffiti, i vetri delle porte danneggiati e le panchine sistemate alla rinfusa. All'interno della stanza c'è anche una porta che dà sulla scala che conduce al piano inferiore e a quello superiore, sui cui gradini sono accumulati rifiuti di ogni genere, da lattine a fogli di carta, a capi di vestiario. Lo scenario offerto dai bagni, che si trovano in una struttura indipendente adiacente a quella principale, non è migliore. A dispetto della luce accesa, infatti, i servizi igienici sono inutilizzabili a causa della sporcizia accumulata all'interno.

Il biglietto da visita della stazione di Monzone è rappresentato invece da un odore intenso di polvere da sparo. Alcuni ragazzi, infatti, hanno trasformato l'area ferroviaria, e in particolare la sala d'attesa, in una sorta di poligono di tiro per petardi. La sala d'attesa è anche l'unico spazio accessibile della stazione, ammesso che qualcuno trovi il coraggio di accedervi. Nelle ore serali, infatti, il locale è illuminato da una luce al neon intermittente, che contribuisce a rendere la stazione il set ideale per un thriller ad alta tensione.

Linea Lucca-Pistoia

ALTOPASCIO (LU)

A partire dal maggio del 2001 il Comune di Altopascio ha ottenuto in locazione

per nove anni alcuni locali della stazione, pari a una superficie di circa 159 metri quadrati, la struttura dei servizi igienici e l'area verde circostante di 900 metri quadrati. Per concedere l'uso di questi spazi, nel giugno del 2002 l'amministrazione comunale si è affidata a un bando di gara, rivolto esclusivamente ad associazioni, che ha premiato il Dopolavoro ferroviario di Lucca.

In base a quanto stabilito dal bando di gara, il Dopolavoro ferroviario, oltre al pagamento di un canone mensile al Comune, è tenuto a farsi carico, a proprie spese, dell'arredamento dei locali aperti al pubblico e, in particolare, della sala d'attesa. La convenzione stabilisce, inoltre, regole chiare anche per quanto riguarda la manutenzione ordinaria. E' prevista, infatti, la pulizia quotidiana dei bagni e della sala d'attesa, che devono essere aperti almeno 15 minuti prima del passaggio del primo treno e chiusi almeno 15 minuti dopo il transito dell'ultimo treno della giornata.

A circa un anno di distanza dall'assegnazione dei locali e delle aree nell'ambito della stazione, il Dopolavoro ferroviario non si è ancora insediato stabilmente all'interno della struttura. Una volta a regime, però, l'accordo per la gestione della stazione è destinato a garantire una serie di servizi importanti. Il Dopolavoro ferroviario, infatti, dovrebbe funzionare come bar, rivendita di giornali, biglietteria e anche come punto informativo per i turisti di passaggio.

Linea Grosseto-Livorno

CASTIGLIONCELLO (LI)

A Castiglioncello, una delle più note località balneari della riviera toscana, il recupero della stazione non poteva che avere una finalità turistica. Il Comune di Rosignano Marittimo, dopo aver ottenuto nel dicembre del 2000 i locali al piano terra della struttura in comodato per 10 anni, ha deciso infatti di trasformarli nella sede dell'ufficio turistico di Castiglioncello, che opera anche come biglietteria ferroviaria e del trasporto pubblico urbano. L'ufficio, aperto dal mercoledì alla domenica dalle 9,30 alle 12,30, e il sabato anche dalle 15,30 alle 18,30, occupa i locali che in precedenza costituivano l'atrio e la biglietteria della stazione, che sono stati adattati alla loro nuova funzione con lavori di ristrutturazione costati complessivamente 321 milioni delle vecchie lire.

Come specificato da Senia Bacci Graziani, responsabile della gestione del patrimonio e demanio del Comune di Rosignano, "il comodato prevede a carico dell'amministrazione comunale la pulizia e il mantenimento dei locali adibiti

all'accoglienza, dei servizi igienici, delle aree aperte al pubblico, e dei marciapiedi interni ed esterni". Una clausola, questa, presa molto sul serio dal Comune, che ha appaltato al Consorzio Nuovo Futuro il compito di pulire sala d'attesa, marciapiedi, servizi igienici e sottopassaggio tutti i giorni, domenica compresa, nella fascia oraria tra le 8,30 e le 10.

Le ricadute positive dell'attenzione prestata alla manutenzione della stazione sono evidenti sia all'interno della sala d'attesa, una piccola stanza arredata con alcune panchine e dotata anche di una biglietteria self-service, sia nella struttura dei bagni, che oltre a essere puliti spiccano per la cura e i colori vivaci dei rivestimenti. L'area ferroviaria comprende, inoltre, anche un ristorante, un'edicola e un ampio parcheggio, ricavato nell'area che costeggia i binari e circonda l'ex magazzino merci, l'unica struttura della stazione a non essere utilizzata. E non potrebbe essere altrimenti, visto che l'ex magazzino versa in cattive condizioni e, soprattutto, è privo del tetto.

Linea Roma-Firenze

CASTIGLION DEL LAGO (PG)

Assistenza medica, protezione civile, servizi sociali. Sono queste alcune delle numerose attività che la Confraternita di Misericordia di Castiglion del Lago porta avanti da una decina d'anni, utilizzando come sede operativa una parte del fabbricato dell'ex magazzino merci della stazione di questa bella cittadina umbra, a ridosso del confine con la Toscana. L'associazione, affiliata alle Misericordie d'Italia, conta circa 380 famiglie associate, che versano una quota di iscrizione annuale pari a 15 euro, e 85 soci effettivi, che oltre a pagare una quota di cinque euro prestano il proprio apporto volontario alle attività della Confraternita.

La particolarità della gestione di una porzione dell'area ferroviaria da parte dell'associazione sta nel fatto che in questo caso non è stato stipulato alcun tipo di comodato o contratto di affitto. Alla fine del 1993, infatti, parte del magazzino merci, pari a una superficie di circa 52 metri quadrati, fu assegnata mediante un semplice verbale di accordo al nucleo operativo di Castiglion del Lago di Radio Emergenza Italiana, successivamente confluita nella Confraternita di Misericordia. All'epoca di questo accordo, l'associazione occupava già da alcuni anni a titolo gratuito dei locali dismessi nell'ambito della stazione, in seguito richiesti dalle Ferrovie per la sistemazione dell'impianto del Blocco Automatico. Non fu perciò previsto espressamente alcun tipo di contropartita

economica o in servizi per l'utilizzo dell'ex magazzino, e si deve dunque al senso di responsabilità civica dei volontari della Misericordia se i servizi di sorveglianza e di pulizia dell'area assegnata, cui si somma talvolta anche l'assistenza ai viaggiatori, vengono svolti regolarmente.

All'interno della sede operativa ricavata nell'ex magazzino merci si alternano cinque obiettori di coscienza, che dal lunedì al venerdì, tra le 8 e le 20, e il sabato, dalle 8 alle 14, raccolgono le richieste di intervento provenienti dal territorio comunale. L'attività dei volontari, comunque, si protrae spesso oltre questi orari, soprattutto, com'è ovvio, in caso di emergenza, ma anche in occasione di eventi sportivi e di altre manifestazioni che richiedano la presenza di un servizio di sorveglianza o di un presidio sanitario.

Il parcheggio aperto al pubblico che circonda il fabbricato dell'ex magazzino viene utilizzato, in parte, anche come area di sosta per il parco mezzi della Confraternita, che dispone di tre ambulanze, un pulmino per il trasporto dei disabili, un'auto di primo soccorso avanzato, una roulotte e un fuoristrada del nucleo di protezione civile, cui dovrebbe presto aggiungersi un altro pullmino. Il servizio interno di cucina, inoltre, è in grado di servire un centinaio di pasti e si attiva solitamente su richiesta della Protezione Civile o della Prefettura per fronteggiare delle emergenze, come nel caso della serie di terremoti che qualche anno fa hanno colpito il territorio umbro-marchigiano, o durante manifestazioni caratterizzate da una notevole affluenza di pubblico.

Come sottolineato dal presidente della Confraternita, Ivo Massinelli, la sede ricavata all'interno dell'ex magazzino merci comincia però a stare un po' stretta all'associazione, la cui attività è in continua espansione. Da qui la richiesta, avanzata per la prima volta già diversi anni fa, di poter sfruttare qualche altro spazio nell'ambito della stazione. La Confraternita, in particolare, ha messo gli occhi da tempo sulla porzione del fabbricato merci ancora gestita dalle Ferrovie, e utilizzata molto saltuariamente come spogliatoio del personale in caso di lavori di manutenzione sulla linea.

In alternativa, l'associazione è interessata all'appartamento attualmente disabitato al primo piano dell'edificio principale, per il quale si è detta anche pronta a pagare un eventuale canone di affitto. La disponibilità dell'appartamento, infatti, potrebbe rivelarsi provvidenziale dopo l'avvio del nuovo servizio civile, come alloggio per i giovani impiegati nella sede operativa dell'ex magazzino merci. "Nel frattempo – ha aggiunto Massinelli – le Ferrovie ci hanno concesso una porzione supplementare del piazzale esterno, nella quale verrà collocato un container della Regione Umbria reduce dall'emergenza terremoto". Il container è destinato a essere trasformato in un punto di ritrovo riservato agli associati della Misericordia, contribuendo così a restituire alla stazione la sua caratteristica originaria di luogo di aggregazione.

Questo obiettivo sembra anche stare a cuore dell'amministrazione comunale di Castiglion del Lago, che nel gennaio del 2001 ha stipulato un comodato di sei anni per la gestione di alcuni locali al piano terra dell'edificio principale, che nel

complesso versa in uno stato di conservazione discreto. Allo stato attuale, l'unico locale aperto al pubblico è però quello della sala d'attesa, una stanza abbastanza spaziosa dotata di un display elettronico degli orari e arredata con tre panchine, ma sono in corso dei lavori che a breve consentiranno la riapertura dell'area che corrisponde all'atrio di ingresso.

“In questo spazio verrà ricavata una sala d'attesa destinata alle persone che aspettano i pullman e la sede di un'associazione di volontariato”, ha spiegato Walter Carloia, dell'ufficio politiche sociali, cultura e sport del Comune. Inizialmente l'amministrazione locale aveva ipotizzato l'apertura di una bottega del commercio equo e solidale, ma in seguito la scelta è caduta su un'associazione che promuove iniziative legate al mondo giovanile e alle sue problematiche, che dovrà anche farsi carico della manutenzione ordinaria dell'atrio e del locale che le verrà assegnato. La pulizia e la gestione delle altre aree aperte al pubblico, ovvero della sala d'attesa per la clientela ferroviaria, dei servizi igienici e dei marciapiedi che costeggiano i binari, resterà invece compito del Comune.

BUCINE (AR)

Se esistesse un trofeo che premia la stazione che ospita al suo interno il maggior numero di associazioni, lo vincerebbe probabilmente Bucine. Al primo piano dell'edificio principale e in una porzione dei locali al piano terra è stata ricavata, infatti, la sede di ben cinque associazioni, raggruppate sotto la sigla “Associazioni Riunite Fabbricato Fs”. Questo piccolo record è stato reso possibile dal comodato d'uso gratuito con cui l'amministrazione comunale di Bucine ha preso in gestione la struttura.

Il Comune si è fatto carico della ristrutturazione dei locali, che in seguito, nel corso del 2002, sono stati affidati alle associazioni attraverso una convenzione che le impegna a effettuare i lavori di manutenzione ordinaria. A questo scopo, infatti, le cinque associazioni hanno nominato un coordinatore, che stabilisce i turni di pulizia delle aree aperte al pubblico. I risultati determinati da questo accordo sono evidenti già nella sala d'attesa, composta da un piccolo vano di ingresso, dove oltre a una panchina sono installati il display elettronico degli orari e una biglietteria self-service, e da una sala più ampia arredata con alcune panchine per i viaggiatori. La sala, che rimane sempre chiusa tra le 11 di sera e le 6 del mattino, è infatti in condizioni impeccabili.

A impressionare davvero, in positivo, è però l'ampia porzione dell'edificio principale destinata alle associazioni. Al primo piano, in particolare, hanno trovato posto la compagnia teatrale Diesis Teatrango (aperta il martedì, mercoledì e venerdì dalle 10 alle 13, e il giovedì dalle 10 alle 15,30), impegnata nella formazione, ricerca e creazione teatrale, The Music School, una scuola che organizza numerosissimi corsi di musica, dal pianoforte al flauto, dalla chitarra

al violino, passando per il solfeggio e le percussioni, e le sezioni locali dell'Associazione Nazionale Carabinieri e dei donatori di sangue dell'Avis. Al piano terra, invece, è ospitata la sezione "Enrico Arcioni" del Corpo Volontari della Protezione Civile, aperta ogni martedì dalle 20 alle 23.

Oltre ai rispettivi locali, le associazioni hanno a disposizione anche degli spazi comuni. Al piano terra, accanto alla sede della protezione civile, nella parte che precede la scala che conduce al primo piano è stata ricavata, infatti, una piccola sala arredata con un tavolino e alcuni depliant. Il corridoio del primo piano su cui si affacciano le porte di accesso alle sedi delle associazioni si conclude invece in una grande sala comune, arredata con uno stile suggestivo, con tende, seggiole e tappeti disposti in modo tale da ricordare un palco teatrale. Le associazioni possono anche usufruire di un bagno privato, mentre i bagni pubblici che costeggiano il primo binario non sono accessibili.

La stazione si trova in una zona tranquilla del paese, abbastanza defilata rispetto al centro abitato, e dispone di un parcheggio abbastanza ampio, che precede lo spiazzo antistante l'edificio, dove è stata installata una pensilina coperta per motorini e biciclette. All'altezza del parcheggio per le automobili è presente anche una rotonda con il capolinea degli autobus del trasporto pubblico urbano, mentre il passaggio da un binario all'altro è garantito, in totale sicurezza, da un articolato, quasi labirintico, sistema di sottopassaggio.

INCISA IN VAL D'ARNO (FI)

In seguito al comodato decennale stipulato tra Comune e Ferrovie alla fine del 2000, l'ex biglietteria della stazione di Incisa in Val d'Arno, un elegante edificio in un ottimo stato di conservazione che si sviluppa su due piani, ha finito per ospitare la sala del consiglio comunale. Il piano terra dello stabile comprende anche la sala d'attesa per i viaggiatori, un unico locale in buono stato, anche se un po' carente dal punto di vista della pulizia, dotato di una biglietteria self-service, un display elettronico degli orari, una macchinetta oblitratrice e un telefono pubblico. Il primo piano, invece, è abitato da due famiglie, mentre i servizi igienici si trovano in una struttura indipendente sulla destra di quella principale, dando le spalle ai binari, e sono abbastanza puliti. L'ampia area che circonda il fabbricato dell'ex magazzino merci ospita alcuni pullman della Sita e si somma al grande piazzale che precede l'edificio principale, su un versante del quale è stato ricavato un parcheggio.

L'attuale destinazione dei locali gestiti dal Comune all'interno della stazione è però destinata a mutare. Dopo l'acquisto di alcuni locali attigui al Palazzo Comunale, infatti, all'inizio del 2003 l'amministrazione di Incisa ha manifestato l'intenzione di trasferire di nuovo la sala del consiglio comunale nella sua sede originaria, indicata in precedenza come nuova sede dell'Ufficio Relazioni con il Pubblico, che invece si trasferirà nei locali appena acquistati. In ogni caso, il

ritorno dei consiglieri all'interno del Palazzo Comunale non lascerà vuota la stazione. Una volta completati alcuni lavori di ristrutturazione, infatti, all'interno dell'edificio dovrebbe essere trasferito il comando della polizia municipale.

RIGNANO SULL'ARNO – REGGELLO (FI)

Se a Incisa la polizia municipale è ancora in attesa di potersi trasferire all'interno della stazione, a Rignano sull'Arno il connubio vigili urbani-stazione è una realtà fin dal maggio del 1999. Il Comune, infatti, ha ristrutturato e riorganizzato alcuni locali del piano terra ottenuti in comodato per trasformarli nella sede della propria polizia municipale, aperta tutti i giorni dalle 7,30 alle 12,30 e dalle 14 alle 19. L'amministrazione locale, in base all'accordo siglato con le Ferrovie, garantisce la pulizia della sala d'attesa e la manutenzione ordinaria della struttura, che nel complesso appare in buone condizioni. La sala d'attesa, in effetti, è molto pulita e occupa una stanza nella parte centrale dell'edificio: al suo interno ci sono quattro panchine e sono installati un display elettronico degli orari e una biglietteria self-service. I servizi igienici, in condizioni discrete, sono stati invece ricavati in una struttura su un unico piano eretta accanto a quella principale, e sono costituiti da un solo locale, diviso in due per maschi e femmine.

Al primo piano la stazione è abitata dalla famiglia dell'ex capostazione, mentre la striscia di asfalto che costeggia il retro della stazione e l'ex magazzino merci viene utilizzata in parte come area riservata per i mezzi dei vigili urbani, che occupano due posti, e per il resto come parcheggio pubblico, all'interno del quale è presente anche una pensilina per biciclette. La polizia municipale ha anche chiesto, in passato, di poter utilizzare il fabbricato dell'ex magazzino come garage per le proprie vetture, ma lo stabile non è disponibile perché tuttora sfruttato come deposito per le attrezzature ferroviarie. Un sottopassaggio piuttosto lungo e tappezzato di graffiti permette di raggiungere il secondo binario, dove è installata una sala d'attesa lunga, stretta e assai poco adatta ai claustrofobici, visto che i vetri che la circondano non possono essere aperti, ma provvidenziale nei mesi invernali per ripararsi dal freddo in attesa dell'arrivo dei treni.

Linea Firenze-Faenza

MARRADI – PALAZZUOLO SUL SENIO (FI)

Fourstation.4. Si chiama così, proprio in omaggio alla stazione, l'associazione non profit che a Marradi, il paese del Mugello che ha dato i natali al poeta Dino

Campana, ha preso in gestione i locali ottenuti in comodato dall'amministrazione comunale a partire dal gennaio 2002. Si tratta di un'associazione artistica a 360 gradi, che conta una sessantina di iscritti (la tessera annuale costa 10 euro) ed è stata fondata in concomitanza con la stipula dell'accordo tra Comune e Ferrovie, in seguito a una petizione con cui i cittadini avevano chiesto all'amministrazione locale degli spazi in cui portare avanti attività di tipo culturale.

Questi spazi sono stati individuati in un'ala della stazione, quella occupata in un passato ormai lontano dal dormitorio, che i soci di Fourstation.4 hanno ristrutturato e trasformato in un vero e proprio centro culturale polivalente. All'interno dei locali ottenuti in convenzione dal Comune, infatti, l'associazione ha ricavato una sala prove musicale, attrezzata con regia, una camera oscura per la fotografia e una stanza dedicata al disegno, mentre è tuttora in corso l'allestimento di una sala video.

Il centro è aperto dalle 20 alle 24 di tutti i giorni feriali, e il sabato e la domenica dalle 15 alle 24, e tra le sue attività comprende anche dei corsi di musica, in particolare per chitarra, batteria e saxofono, e dei workshop fotografici. Non a caso i muri del lungo corridoio centrale su cui si affacciano le varie stanze gestite dall'associazione sono tappezzati di fotografie, tutte rigorosamente scattate dagli allievi del centro che hanno preso parte al primo corso di fotografia in bianco e nero, organizzato nell'agosto del 2002 e diretto da Ivan Dalla Tana.

Associazione culturale a parte, l'edificio principale della stazione, che nel complesso appare in uno stato di conservazione discreto, include anche, nella parte centrale, alcuni locali destinati ai viaggiatori. Nell'ampio atrio di ingresso, in particolare, sono installati un display elettronico degli orari, disponibili anche in versione cartacea, e una biglietteria self-service, mentre la sala d'attesa vera e propria è arredata in modo classico ed essenziale con alcune panchine e un tavolo di legno. Biglietti e abbonamenti ferroviari sono in vendita anche presso il bar pizzeria "Stazione", che si trova sul versante dell'edificio opposto a quello del centro culturale ed è aperto il martedì, il mercoledì e il giovedì dalle 5,30 alle 22, e il venerdì, il sabato e la domenica dalle 5,30 all'una di notte.

TOSCANA E UMBRIA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Lucca-Aulla</i>							
Piaggione	LU	Cattivo	Centrale		C	SO	No
Borgo a Mozzano	LU	Discreto	Centrale		A	SO	No
Fornaci di Barga	LU	Cattivo	Centrale		C	SO	No
Barga – Galliciano	LU	Buono	Centrale		C	SO TU	Si
Castelnuovo di Garfagnana	LU	Discreto	Km 0,3		C	SO	Si
Poggio – Careggine – Vagli	LU	Ottimo	Km 0,3	A		TU	No
Villetta San Romano	LU	Buono	Centrale		C	TU	No
Fivizzano – Gassano	MS	Pessimo	Centrale		C	SO	Si
Gragnola	MS	Pessimo	Centrale		C	SO	Si
Monzone – Monte dei Bianchi	MS	Pessimo	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Pistoia-Lucca</i>							
Altopascio	LU	Discreto	Km 0,5		A	SO TU	
<i>Linea Grosseto-Livorno</i>							
Castiglioncello	LI	Buono	Centrale		C	TU	Si
<i>Linea Roma-Firenze</i>							
Castiglion del Lago	PG	Discreto	Km 1		C	SO	Si
Bucine	AR	Ottimo	Km 0,5		C	SO CU	No
Incisa in Val d'Arno	FI	Buono	Centrale		C	SO	No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
Rignano sull'Arno – Reggello	FI	Buono	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Firenze-Faenza</i>							
Marradi – Palazzuolo sul Senio	FI	Discreto	Centrale		C	CU	Si

MARCHE

Le stazioni impresenziate delle Marche descritte nelle prossime pagine sono 12, suddivise tra i territori delle province di Macerata (5 stazioni), Ancona (4) e Ascoli Piceno (3).

Linea Ancona-Pescara

OSIMO (AN)

Un fragrante profumo di pulito è il biglietto da visita della stazione di Osimo: nell'entrare nella sala d'attesa, in una tranquilla mattina d'estate, si resta piacevolmente sorpresi dalla sensazione che provoca quel profumo di detersivo. Dalla parete sinistra della sala d'aspetto si accede alla biglietteria: una biglietteria chiusa, naturalmente, come in ogni stazione impresenziata. L'occhio corre veloce da un muro all'altro, dal pavimento al soffitto, dall'interno all'esterno dei locali, attraverso le vetrate: si sta bene qui.

Uscendo verso i binari il silenzio è rotto dalla voce di un giovane uomo che parla con qualcuno piuttosto divertito. Forse è al telefono. No, qualcuno risponde: le persone sono due... Si sono sistemate all'ombra, ad attendere che passi il prossimo treno o, più semplicemente, a scambiare due chiacchiere. Rientrando si sente nuovamente quel profumo che aveva catturato l'attenzione qualche minuto prima: il cartello di "Vietato fumare", apposto su una parete della sala d'aspetto, sembra superfluo...

Accanto all'ingresso principale della stazione, sul lato destro, ci sono due ingressi che riportano alcune scritte colorate. L'occhio si ferma anche qui, incuriosito da quelle porte che dominano sulla parete giallognola. La prima identifica l'ingresso del locale utilizzato dalla polizia municipale, che è presente in stazione il lunedì, dalle 11 alle 12, il mercoledì, dalle 18 alle 19, e il sabato, dalle 11 alle 12. Più a destra un'altra porta, che conduce ad alcuni locali occupati da Croce Verde e protezione civile. "Per noi della Croce Verde si tratta di un punto d'appoggio che condividiamo con la protezione civile – chiarisce Sonia, una delle volontarie impegnate nel servizio di soccorso – I locali erano liberi, visto che non c'era più il personale della stazione, e da un paio d'anni sono utilizzati per ospitare le nostre associazioni e i vigili urbani, qui accanto".

La stazione è viva e rappresenta un importante punto di riferimento per la vita cittadina: quella sensazione avvertita all'ingresso, la consapevolezza di essere in

un posto in cui si sta bene, non erano dunque frutto del caso. Qui c'è gente che aiuta il prossimo, che va incontro a situazioni difficili, che vigila per il benessere comune: come si potrebbe non stare bene in un ambiente così?

GROTTAMMARE (AP)

“Impossibile che non abbia mai assistito ad uno spettacolo del ricchissimo cartellone proposto. Fa ancora in tempo a rimediare... Tenga, prenda il programma e porti con sé qualche amico. Vedrà che dopo una bella risata la sua giornata sarà migliore”. Con un sorriso stampato sul viso, uno degli operatori allo sportello informativo della stazione di Grottammare (AP) invita una ragazza a non mancare agli ultimi appuntamenti di “Cabaret, amore mio!” che, come ogni anno, viene proposto in città. La giovane si era fermata per chiedere informazioni sui collegamenti con le città vicine e si è ritrovata con un bel programmino per il fine settimana. E ne sembra proprio soddisfatta...

E' l'associazione Lido degli Aranci a gestire il punto informativo: un'associazione che si occupa di attività culturali e fornisce, presso la sede allestita nella stazione, informazioni di vario genere. Gli spettacoli organizzati nella zona sono il loro forte, ma anche itinerari turistici ed informazioni di vario genere: da tre anni a questa parte è questo il servizio che viene offerto al pubblico. “I locali ci sono stati assegnati dal Comune che li ha in gestione grazie a una convenzione siglata con le Ferrovie”, commenta Luca, uno degli operatori allo sportello. “Il dato più rilevante, oltre a quello legato alla possibilità di fornire informazioni agli utenti, è rappresentato dal fatto di aver rivitalizzato una zona che era destinata a morire sempre più. Basti pensare che quando iniziammo a sistemare i locali per allestire questo ufficio e cominciammo a pulire anche l'esterno abbiamo trovato una cinquantina di siringhe abbandonate a terra”.

La presenza di un ufficio, aperto con orari flessibili e con la relativa presenza di personale, rappresenta in questo senso un efficace deterrente. “Oltre ai regolari orari di apertura – prosegue Luca – il nostro ufficio resta aperto anche fino a tarda sera soprattutto d'estate, quando ci sono delle iniziative da organizzare o da seguire. Questo fa sì che chi frequenta la zona possa trovare qualcuno in qualunque momento, anche di notte. Insomma, anche se non siamo dei vigilantes c'è maggiore controllo...”. Quanto all'affluenza degli utenti che necessitano d'informazioni, gli operatori si dicono piuttosto soddisfatti. “Ci raggiungono anche da San Benedetto del Tronto per chiedere informazioni di vario genere – spiegano con un pizzico di orgoglio – e noi siamo lieti di fornire un servizio di questo tipo. Se poi abbiamo occasione di promuovere le iniziative che la nostra associazione organizza e segue, meglio ancora”.

Dando un'occhiata all'esterno dell'ufficio, che come punto informativo appare piuttosto fornito, si nota la presenza di altri due spaziosi locali usati, a quanto pare, come deposito. Dall'esterno s'intravede chiaramente una scrivania,

uno scaffale, una sedia e del materiale appoggiato al muro. Poco più avanti è ben visibile anche il citofono e l'ingresso di un'abitazione: nel corridoio s'intravede un motorino parcheggiato. Spostando lo sguardo verso il lato sud dello stabile ci si imbatte nei bagni. Qui, una brutta sorpresa: per accedervi bisogna oltrepassare un cancello rigorosamente chiuso, con la serratura priva della toppa per inserire la chiave. O, meglio, la toppa per la chiave appare chiusa... Se la signorina che si è rivolta allo sportello informativo avesse dovuto andare in bagno, magari dopo aver ottenuto le informazioni richieste, di fronte all'impossibilità di accedere ai servizi forse ci avrebbe ripensato e non sarebbe nemmeno più andata a vedere gli spettacoli di cabaret.

Linea Ascoli-Porto d'Ascoli

SPINETOLI (AP)

“Informagiovani”. E' questa la scritta che appare su un cartellone bianco che quasi si perde tra i murales della facciata della stazione di Spinetoli: accanto agli orari d'apertura e ai vari recapiti, compaiono i nomi dei comuni che partecipano a un interessante progetto rivolto ai giovani.

Appignano del Tronto, Castel di Lama, Colli del Tronto, Castignano, Castorano, Folignano, Monsampolo del Tronto, Offida, Spinetoli capofila: questi i nove comuni che hanno siglato, nel 1989, un protocollo d'intesa con la Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento Affari Sociali (legge 162 del 1990) per l'attivazione di un Osservatorio Permanente sul disagio giovanile. L'Osservatorio Permanente, che costituisce il nucleo centrale del progetto, comprende diverse iniziative: Informagiovani, ricerche e documentazione sociale, associazionismo giovanile...

La struttura che ha sede nei locali della stazione rappresenta un importante punto di riferimento per l'attuazione di tale progetto. In particolare, lo sportello Informagiovani (aperto dal lunedì al venerdì, dalle 10 alle 12 e dalle 15,30 alle 19), propone diverse iniziative: dall'orientamento scolastico ai bandi di concorso per pubblico impiego, da documentazione relativa alle associazioni giovanili e al volontariato fino a itinerari per viaggi di studio o vacanze. Non manca nemmeno lo spazio per la creatività, grazie all'attivazione di un Corso di Fumetto, in collaborazione con l'amministrazione comunale di Spinetoli e l'associazione “Zona Grafica”, con l'intento di formare personale qualificato nel ramo della fumettistica. Inoltre, sono attivi corsi di Lingua in collaborazione con il centro studi “Vittorio Alfieri”. Inoltre, in collaborazione con l'“Osservatorio Permanente Progetto Giovani”, sono attivi un consultorio familiare, una copisteria e laboratori di vario genere.

Basta dare un'occhiata al materiale disponibile allo sportello Informagiovani per convincersi che si può davvero trovare di tutto e di più. Qui i giovani si sentono a loro agio e hanno riscoperto la stazione come luogo d'incontro e di formazione, non più come angolo buio della città nel quale recarsi per ammazzare il tempo. Sono i giovani i protagonisti, coloro che danno vita a questo ambiente e, come spesso accade, quando ai ragazzi si forniscono occasioni per dimostrare le loro potenzialità, i risultati possono stupire.

MONSAMPOLO (AP)

Pochi chilometri dopo Spinetoli, si incontra la stazione di Monsampolo. Qui la situazione è diversa. Si tratta infatti di una piccola stazione inutilizzata. Passa un treno e si dirige verso nord, lasciandosi alle spalle un silenzio rotto soltanto dal latrato di un cane che, nei campi che si trovano a ridosso dei binari, sembra stia giocherellando con il suo padrone. Le due stanze ricavate all'interno della piccola stazione sono chiuse: non c'è una sala d'aspetto, ma guardando dal vetro dei due ingressi si ha la conferma dell'abbandono della struttura. Vetri rotti appoggiati a terra, scatoloni lasciati dove capita.

Per questi locali, però, ci sono grandi progetti in cantiere. Risale al maggio del 2002, infatti, una richiesta inviata dal sindaco di Monsampolo alla Rete Ferroviaria Italiana per poter utilizzare lo stabile in comodato d'uso gratuito. L'idea è quella di utilizzare quei locali per attività culturali e sociali: i locali del piano terra potrebbero essere adibiti a biblioteca comunale e ufficio Informagiovani, mentre l'abitazione del primo piano potrebbe essere data in comodato gratuito a fini abitativi con obbligo, da parte del locatario, di mantenere puliti gli spazi circostanti e presidiare la stazione. Sarebbe la soluzione ideale per recuperare uno stabile che, al momento, si trova in stato di abbandono e che spesso, ammette lo stesso sindaco, è oggetto di atti vandalici.

Il cane ora abbaia e si sente il suo padrone che lo premia con un "Bravo, amico mio... Ora torniamocene a casa". Seguiamo anche noi il suo consiglio, sperando di poter tornare in futuro a prendere in prestito qualche libro dalla biblioteca della stazione.

Linea Civitanova-Albacina

SAN CLAUDIO (MC)

La piccola stazione di San Claudio si trova nel territorio di Morrovalle ed è abbandonata a se stessa. Vetri rotti, ragnatele, materiale edile ammassato

all'interno. Complice una posizione piuttosto decentrata rispetto al paese, più che una stazione sembra una piccola casa dei fantasmi. L'unico segno della possibile presenza di qualche viaggiatore è costituito dalla macchinetta per obliterare i biglietti, ma nel complesso la struttura più che impresenziata sembra ormai dismessa. Una conferma in questo senso giunge anche dall'orario ufficiale di Trenitalia, che non segnala nessuna fermata in questa stazione.

CORRIDONIA – MOGLIANO (MC)

Ore 18.56: un treno ferma presso la stazione di Corridonia. Scende un giovane che con passo piuttosto frettoloso si allontana. Dopo di lui una signora anziana che si sposta più lentamente, arriva davanti alla sala d'attesa, dà uno sguardo all'interno, poi si volta e se ne va. E ha ragione ad alzare i tacchi per andare altrove ad aspettare che la vengano a prendere, visto che la sala d'attesa non è per niente invitante.

Dall'altro lato, una stanza è stata adibita a sede della Pro Loco, ma le condizioni non sono delle migliori. Avvicinandosi all'ingresso, un cartello segnala che per informazioni occorre rivolgersi presso questa sede nell'orario dei pasti o presso la Pellicceria Elena. Strano che in un locale utilizzato dalla Pro Loco ci si debba recare solo in queste fasce orarie. Di solito a quell'ora si è in casa per il pranzo o la cena.

Il mistero è presto svelato. Accanto al locale sul quale è affisso il cartello della Pro Loco c'è un ingresso. Ha proprio le sembianze dell'ingresso di un'abitazione. Arriva un'auto: scendono due donne con dei sacchetti in mano e una bambina. Una delle due signore tira fuori dalla tasca una chiave, entra nel portone e fa strada all'altra donna. La bambina entra per ultima. Dopo qualche minuto i suoi capelli fanno capolino da una delle due vetrate dell'ingresso del locale della stazione: sta giocando in attesa che la mamma prepari la cena. Mezz'ora dopo tutto viene chiuso. "Rivolgersi presso questa sede ore pasti" probabilmente significa che bisogna suonare il campanello di casa.

URBISAGLIA – SFORZACOSTA (MC)

Sulla facciata della stazione di Urbisaglia – Sforzacosta che guarda verso la strada d'accesso si nota immediatamente un ingresso: è la sede della Protezione Civile. All'interno un'ampia sala con un tavolo e alcune sedie, foto appese alle pareti e qualche strumento caratteristico degli "uomini in giallo". La sede è chiusa, ma a momenti dovrebbe arrivare qualcuno. "Di solito i volontari della protezione civile si ritrovano qui subito dopo pranzo o dopo il lavoro, la sera – commenta una signora che abita nelle vicinanze – Sa com'è, si tratta di gente che

lavora... Sarebbe difficile tenere l'ufficio aperto tutto il giorno". Sul versante opposto dell'edificio ci si imbatte in uno spazio verde ben curato. Poi i bagni. Le porte sono aperte, ma basta una breve occhiata per capire che, evidentemente, sono poche le persone che li utilizzano...

SAN SEVERINO MARCHE (MC)

“Ci teniamo molto a quei locali. Sono spaziosi, c'è la comodità di facili collegamenti, gli spostamenti sarebbero più semplici soprattutto per i ragazzi. Si rivolgono a noi persone da tutta la regione, sa?”. La signora Marrazzo, responsabile dell'Associazione Italiana Persone Down parla dei locali della stazione con tono quasi implorante. “Lei si potrebbe informare per noi? Ci sono dei lavori da fare... Saremmo disposti a cominciare in qualsiasi momento. Anzi, anche subito se potessimo”.

I locali della stazione di San Severino Marche, al momento non utilizzati, sarebbero davvero l'ideale per ospitare la sede dell'associazione che, per ora, non ha un luogo idoneo nel quale operare. La sala d'attesa è l'unica a mostrare la sua utilità: c'è gente ad aspettare il prossimo treno. “Sono molti coloro che hanno bisogno di aiuto – aggiunge la signora Marrazzo, quasi come se volesse convincere il suo interlocutore ad adoperarsi presso chi di competenza – Se riuscissimo a ottenere i locali della stazione li renderemmo vivibili, sistememmo tutto ciò che c'è da sistemare e potremmo avere finalmente una sede adatta per la nostra associazione. Portiamo avanti dei programmi di recupero e reinserimento di persone down con l'obiettivo di permettere loro di avere un ruolo sociale ben definito. Queste persone hanno molto da dare ma è necessario permettere loro di dimostrare le proprie potenzialità. Se riuscissimo ad avere questi bei locali avremmo dalla nostra parte anche il fatto che potremmo essere più facilmente raggiunti: le famiglie e gli stessi ragazzi potrebbero arrivare in treno e spostarsi in città grazie alla presenza degli autobus che passano da qui. Abbiamo bisogno urgente di una sede”.

Parla al condizionale, la signora Marrazzo, visto che al momento l'assegnazione dei locali non è ancora stata definita. “Mi risulta che ci fosse anche un altro soggetto interessato all'uso di quegli spazi – aggiunge sconsolata la signora – Lei sa a quanto potrebbe ammontare il canone di affitto? Beh, noi vorremmo fare il possibile... Ne abbiamo proprio bisogno”. Continua a ripetere questa frase, “ne abbiamo bisogno”, quasi fosse un ritornello. E tenta di assumere un tono sempre più convincente.

I locali della stazione sono spaziosi davvero: c'è un capiente parcheggio poco distante, vi transitano autobus che facilitano i collegamenti, ci sono spazi verdi che potrebbero davvero essere curati dai ragazzi. Guardandosi attorno, poi, non passano inosservati i graffiti sui muri, soprattutto all'esterno dello stabile, che si

alternano a delle porte chiuse. “Avremmo tutto l’interesse a tenere puliti gli spazi: sia quelli assegnati direttamente alla nostra gestione che quelli adiacenti – ribadisce la signora Marrazzo – I nostri ragazzi potrebbero occuparsi del giardino... Sono bravi, che crede? E poi sono perfettamente in grado di dare una mano per tenere pulito l’ambiente”.

CASTELRAIMONDO (MC)

Per scambiare due parole con la signorina allo sportello bisogna pazientare qualche minuto: sta spulciando un mucchio di fogli tra i quali, è convinta, deve esserci quello che cerca. Ricomincia pazientemente da capo... Una, due, tre volte.... Alla fine solleva il capo con un sorriso soddisfatto. “Ero certa di avere conservato quel fax”, commenta ad alta voce fornendo le informazioni richieste al giovanotto che, zaino in spalla, le aveva espresso un dubbio in merito a un certo itinerario. Si tratta dello sportello informativo della Contram, che presto si trasferirà in altri locali, più capienti, che fronteggiano l’attuale sportello.

La vicinanza con la città di Camerino rende la stazione di Castelraimondo particolarmente frequentata. Sono molti gli studenti universitari che partono da qui o che vi arrivano per spostarsi poi verso la sede universitaria, e anche d’estate c’è un certo movimento. “Forniamo informazioni relative agli orari degli autobus ma ci giungono anche molte richieste di altro tipo – racconta la ragazza allo sportello – Sono soprattutto studenti quelli che passano di qui... Il flusso cambia durante l’estate, ma sostanzialmente possiamo dire che i nostri utenti sono giovani con i libri sotto il braccio. In precedenza il nostro sportello era ospitato nelle stanze qui davanti. Ci siamo spostati per via di alcuni lavori in corso, ma presto torneremo alla sede originaria”.

I locali della stazione sono tutti gestiti dal Comune ed è in cantiere un progetto più ampio circa il loro uso, visto che è previsto il potenziamento dell’attuale servizio informativo con l’aggiunta di una biblioteca. “Quando possiamo forniamo anche informazioni di carattere turistico – aggiunge l’operatrice – visto che spesso capita che ci vengano chiesti itinerari, orari di musei o altre cose simili. Ci siamo attrezzati come meglio abbiamo potuto procurandoci qualche brochure, depliant, cartine... Chi ha bisogno di un’informazione spesso chiede di tutto e vorremmo essere in grado di rispondere a ogni richiesta. Siamo sicuri che prossimamente, a seguito del potenziamento in programma, riusciremo a migliorare il servizio. Comunque la gestione dei locali è affidata al Comune”. E il cartello apposto all’ingresso della sala d’attesa ribadisce a chiare lettere questo concetto, in particolare per quanto riguarda la pulizia.

CERRETO D'ESI (AN)

I volontari della Croce Azzurra di Fabriano all'interno di un locale della stazione di Cerreto d'ESI hanno ricavato una sede distaccata, aperta dal lunedì al venerdì dalle 10 alle 12 e dalle 18 alle 20, e il sabato mattina, dalle 9,30 alle 12,30. All'interno dei locali i volontari hanno sistemato una scrivania con un computer, un telefono e due sedie: quanto basta per allertare in caso di necessità. Anche se il "centro propulsore" della Croce Azzurra è costituito dalla sede centrale di Fabriano, la presenza di una sezione distaccata all'interno della stazione ha permesso di utilizzare spazi che altrimenti sarebbero rimasti inutilizzati. Accanto all'ingresso della Croce Azzurra è apposta una bacheca con informazioni relative agli arrivi e alle partenze dei treni.

Linea Fabriano-Falconara

GENGA (AN)

Una carrozza variopinta parcheggiata al lato dello stabile della stazione di Genga attira l'attenzione di una bimba con i capelli rossi. La piccola chiede subito alla mamma che cosa stia facendo quel treno lì, sull'erba. La signora ci pensa un attimo e risponde con tono convincente "Riposa. Ha percorso così tanti chilometri che alla fine il capostazione ha deciso di farlo riposare un po'. Se riuscirà a riposare a sufficienza potrà tornare a correre su e giù per l'Italia". La piccola, visibilmente soddisfatta, torna a giocare con le sue bambole.

Nei pressi della stazione di Genga c'è un ampio parcheggio pieno di auto: probabilmente turisti, visto che la zona è nota per la presenza delle celebri Grotte di Frasassi. La stazione è deserta, la biglietteria chiusa ed è impossibile sbirciare all'interno. Alle quattro del pomeriggio non si odono che le voci di alcune persone sedute al bar adiacente alla stazione. In un immobile in prossimità del bar, si nota anche un ingresso (chiuso) con un'insegna: si tratta del dopolavoro ferroviario, casa per ferie. Non c'è nessuno nemmeno qui.

CHIARAVALLE (AN)

"Nonno, a cosa serve una stazione?". Il piccolo Matteo non riesce a smettere di guardarsi attorno e di fare tante domande. "Chi ci vive qui?", chiede al nonno che lo sta conducendo, pazientemente, dalla sala d'attesa al binario. "Come mai i

portoni sono tutti chiusi dalle sbarre? E pure le finestre? C'è una prigione?". Il nonno si siede ma non chiede a Matteo di fare lo stesso perché sarebbe inutile tentare di farlo stare fermo e soffocare la sua curiosità di bambino. "Ci sono le luci di sera o il treno riesce a passare anche al buio?". Il nonno sorride e il suo volto segnato dagli anni si illumina di una strana luce, quasi come se la sua mente avesse iniziato un viaggio a ritroso, fino ad arrivare agli anni in cui in quella stazione si andava per incontrare le ragazze... Un luogo d'incontro, dove nascevano i primi amori, dove si consumavano le prime delusioni. "Vieni, ti racconto la storia della stazione".

Il nonno ha deciso di alimentare la fantasia del piccolo Matteo con una storia. Quella della stazione. Sono le 11,20 di una calda mattinata d'estate. La stazione di Chiaravalle è dotata di ampi spazi, con una sala d'attesa luminosa alla quale si accede passando per un ingresso che lascia davvero pensare a una prigione. La biglietteria è chiusa. Uscendo dal lato dei binari, lo sguardo corre verso nord: una, due, tre stanze chiuse, con finestre e ingressi sbarrati. Le uniche due persone presenti sono il piccolo Matteo e suo nonno, che non stanno aspettando un treno. Sono lì per aspettare che arrivi mezzogiorno e la mamma prepari il pranzo. Verso sud, invece, un bar. "I locali della stazione sono chiusi – ricorda la signora che sta servendo un caffè a un giovane del posto – oramai non servono più a nulla".

In realtà, le cose non stanno proprio così. Saranno pure chiusi, ma non certo inutili. "Tra il Comune e le Ferrovie esiste un accordo – precisa l'ingegner Tamburi, dell'ufficio tecnico del Comune di Chiaravalle – e l'idea è quella di utilizzare gli spazi disponibili nell'ambito della stazione per attività culturali e sociali. Abbiamo ricevuto numerose richieste in questo senso, soprattutto da parte di associazioni che hanno bisogno di una sede. Una di queste è la Croce Rossa. Al momento, però, si tratta di progetti da definire: alcuni locali sono ancora occupati da materiale delle Ferrovie e dovrebbero essere sgombrati. Poi, in termini di gestione, si tratta di pianificare un discorso a tre, soprattutto per la pulizia degli spazi e del bagno, visto che accanto alla sala d'attesa c'è anche un bar. Dopo l'estate, magari...".

Matteo non sa cosa sia la Croce Rossa. Per lui è strano vedere un luogo così grande completamente vuoto. Non sa nemmeno cosa sono quegli strani disegni che si vedono sui muri. Così colorati, con quelle forme così pronunciate. Forse si tratta di un quadro, deve aver pensato. Se tra qualche mese, con suo nonno accanto, Matteo vorrà tornare a vedere la stazione, la storia potrebbe essere diversa. Potrebbe iniziare così: "Qui ci sono persone che aiutano gli altri quando si trovano in difficoltà. Ci sono infermieri, dottori, persone che salvano la vita agli altri". E Matteo, tornando a casa, potrebbe raccontare alla mamma di essere stato a casa della Croce Rossa.

MARCHE – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Ancona-Pescara</i>							
Osimo	AN	Buono				SO	
Grottammare	AP	Discreto	Centrale		C	CU	Si
<i>Linea Ascoli-Porto d'Ascoli</i>							
Spinetoli	AP	Buono	Km 0,2		C	SO CU	
Monsampolo	AP	Discreto	Centrale	C		SO CU	
<i>Linea Civitanova-Albacina</i>							
San Claudio	MC	Cattivo	Isolata				
Corridonia – Mogliano	MC	Discreto	Periferia			TU	
Urbisaglia – Sforzacosta	MC	Ottimo	Centrale		C	SO	
San Severino Marche	MC	Discreto		C		SO	
Castelraimondo	MC				C	SO TU	
Cerreto d'Esi	AN	Buono	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Fabriano-Falconara</i>							
Genga	AN	Buono	Periferia				Si
Chiaravalle	AN				C	SO CU	

LAZIO E ABRUZZO



Provaci ancora, Lazio. Questa storpiatura della celebre battuta di Humprey Bogart in “Casablanca” viene quasi spontanea scorrendo i dati relativi alla riqualificazione delle stazioni impresenziate di questa regione per scopi di carattere sociale, turistico o culturale. L’impressione di fondo, infatti, è che a fronte di potenzialità pari, se non superiori, a quelle di altre regioni, nel Lazio i risultati raggiunti finora siano stati deludenti. La tendenza generale sembra essere quella di accontentarsi del minimo indispensabile, senza tentare di fare del recupero delle stazioni qualcosa di più della semplice manutenzione della sala d’attesa o della pulizia dei marciapiedi esterni.

Questa tendenza non rappresenta, naturalmente, un fenomeno solo laziale, ma nelle stazioni prese in considerazione nelle prossime pagine, distribuite nelle province di Roma (6 stazioni), Viterbo (5), Frosinone (2) e Latina (1), sembra riproporsi con una certa regolarità. A queste stazioni si somma l’unico impianto dell’Abruzzo preso in considerazione da questa ricerca, quello di Sante Marie, che grazie all’impegno e alla tenacia del Comune diventerà presto la sede di alcune associazioni del paese. *Nella foto, la stazione di Sezze Romano, in provincia di Latina, che dall’aprile del 2003 ospita al piano terra la sede del Consorzio Biblioteche Monti Lepini e un centro di informazione e assistenza turistica (Iat).*

Linea Viterbo-Sipicciano

MONTEFIASCONE (VT)

Il Comune di Montefiascone ha destinato gli spazi della stazione ottenuti in comodato dalle Ferrovie ad alcune associazioni locali. Queste associazioni hanno trovato posto al piano terra dell'edificio principale, che appare in uno stato di conservazione discreto. In particolare, sul versante sinistro della struttura, dando le spalle ai binari, spicca l'insegna della prima sezione distaccata del Circolo Anziani "La Stazione". All'interno di un locale adiacente si intravede anche una batteria, mentre la parte centrale del piano terra ospita la sala d'attesa, l'unico spazio coperto della struttura, servizi igienici compresi, accessibile da parte dei viaggiatori. Si tratta di un corridoio lungo e stretto, che attraversa l'edificio dal versante del piazzale a quello dei binari, arredato con una serie di seggiole allineate lungo le pareti e un po' deficitario dal punto di vista della pulizia. Dalla sala d'attesa, sbirciando attraverso il vetro dello sportello dell'ex biglietteria, si può osservare la stanza adiacente, che a giudicare dal numero di coppe e di trofei esposti in bella mostra sembra essere stata trasformata nella sede di un'associazione sportiva.

GROTTE SANTO STEFANO (VT)

“Un avvenimento veramente importante per Grotte Santo Stefano”. L'assessore agli affari generali Fosca Mauri Tasciotti aveva salutato così, nel maggio del 2001, la stipula del contratto di comodato tra le Ferrovie e il Comune di Viterbo che ha portato alla riapertura dell'edificio della stazione ferroviaria di Grotte Santo Stefano, rimasto chiuso per cinque anni.

“L'acquisizione della struttura, avvenuta dopo lunghi contatti con le Ferrovie, ci permetterà di rendere nuovamente vivace e accogliente il luogo, che tra l'altro si trova in una zona molto frequentata del paese – aveva aggiunto nella stessa circostanza l'assessore – Con la collaborazione della Circoscrizione, che con il suo presidente Fedeli ha individuato un'associazione promotrice delle attività locali che si occuperà direttamente della struttura, sarà ora possibile ai molti pendolari trovare accoglienza e riparo nella sala d'attesa già dalla mattina presto. I membri dell'associazione, infatti, garantiranno l'apertura della sala d'attesa e potranno utilizzare i rimanenti locali per attività socioculturali, conseguendo il duplice obiettivo di rivitalizzare il luogo e provvedere al recupero di una struttura che si sarebbe avviata verso il definitivo degrado”.

A circa due anni da queste dichiarazioni, la sala d'attesa per la clientela

ferroviaria ha effettivamente riaperto i battenti, ma l'obiettivo di rendere nuovamente vivace e accogliente la struttura, come auspicato dall'assessore Tasciotti, deve ancora essere raggiunto. Di vivace e accogliente, infatti, nei muri scrostati della stazione c'è ben poco, e la sala d'attesa, pur essendo stata riaperta, lascia molto a desiderare sotto il profilo della pulizia e della qualità dei servizi offerti ai viaggiatori. La sala, infatti, è accessibile solo attraverso la porta che dà sullo spiazzo antistante la stazione, perché quella che si affaccia sui binari è chiusa. Lo spazio al suo interno è suddiviso in due vani: il primo è abbastanza pulito per terra e include la testata in legno di un letto matrimoniale, appoggiata contro un muro, mentre il secondo, più ampio, ha il pavimento ricoperto da sottile strato di terriccio quasi uniforme.

A decretare l'assoluta eccentricità di questo locale è però il caminetto, autentico, che spunta da una parete, trasformato dai viaggiatori in un posacenere extra-large in cui gettare i mozziconi di sigarette, insieme a fazzolettini di carta, biglietti ferroviari e altra spazzatura. La vocazione domestica di questa sala d'attesa, caminetto a parte, trova una conferma nello scaldabagno appoggiato con nonchalance accanto a una delle due panchine presenti nella sala, cui si sommano due sbarre biancorosse da passaggio a livello adagate per terra proprio di fronte al camino, come se volessero riscaldarsi davanti al fuoco dopo anni di faticoso servizio passati sempre all'aperto, in balia degli agenti atmosferici.

Fuori dalla sala d'attesa, la stazione, che al primo piano è abitata da una famiglia, riprende fattezze e caratteristiche più tradizionali. A partire dai servizi igienici, ospitati in un piccolo fabbricato indipendente che costeggia quello principale e resi, di fatto, inagibili dai vetri rotti e dalle erbacce accumulate all'interno.

SIPICCIANO (VT)

La stazione di Sipicciano, oggetto di una trattativa per la cessione della sala d'attesa al Comune di Graffignano, si trova in una zona rurale, in una posizione abbastanza decentrata rispetto al paese, e si confonde in mezzo alla serie di case e cascine che sorgono lungo la strada di accesso all'impianto. Del resto, anche la stazione, che versa in discrete condizioni, allo stato attuale viene sfruttata, di fatto, solo come abitazione. Il piano superiore, infatti, è abitato, mentre nessuno dei locali al piano terra è accessibile.

Da qui, forse, la richiesta del Comune di Graffignano, che potrebbe consentire la riapertura della sala d'attesa destinata ai viaggiatori e, magari, anche quella dei servizi igienici, ricavati all'interno di un piccolo fabbricato adiacente a quello principale. Tra l'altro, sebbene i bagni siano chiusi, al loro interno la luce è accesa e l'acqua scorre, come è possibile verificare a occhio, e orecchio, nudo.

Linea Roma-Viterbo

VETRALLA (VT)

Un grande cantiere. Si presentava così, al momento del sopralluogo, la stazione di Vetralla, che si trova in realtà nella frazione di Cura. Con un banale gioco di parole si potrebbe aggiungere che è proprio di cure, con la “c” minuscola, che la struttura ferroviaria avrebbe bisogno. L’amministrazione comunale, a partire dal 2001, si è fatta carico della gestione della sala d’attesa e della pulizia e manutenzione ordinaria delle aree aperte al pubblico, ma in realtà nessuno dei locali della stazione è accessibile, e alcune porzioni dell’impianto, dal piazzale antistante l’edificio principale al malandato fabbricato dei bagni, sono delimitate da un nastro biancorosso che lascia supporre che nell’ambito della stazione siano in corso dei lavori di ristrutturazione.

Supposizioni a parte, però, per il momento resta una struttura in uno stato di conservazione pessimo, trasformata in una sorta di campo di addestramento per appassionati dei graffiti, che hanno ricoperto ogni angolo dell’impianto di scritte e disegni. Paradossalmente, in assenza di interventi incisivi volti al recupero della struttura, si devono proprio ai graffiti con qualche velleità artistica i pochi sprazzi di vitalità che la stazione di Vetralla è ancora in grado di offrire. La situazione potrebbe però cambiare, in meglio, quando il Comune prenderà in gestione anche i locali al primo piano dell’edificio principale e l’area dell’ex scalo merci, per i quali è già in corso di redazione da tempo una bozza di comodato.

Linea Roma-Montalto di Castro

PALO LAZIALE (VT)

La storia della stazione di Palo Laziale, costruita nei primi anni del XX secolo, si intreccia con quella di Gabriele D’Annunzio. Pare, infatti, che il Vate fosse un assiduo frequentatore del caffè “Vecchia Stazione”, presente tuttora, anche come ristorante e pizzeria, al piano terra dell’edificio principale. Negli ultimi tempi, però, la struttura ha conosciuto un inesorabile declino, legato alla “scomparsa” dei treni, che da circa sette anni non fanno più sosta in questa stazione. Con i treni, se n’è andata inevitabilmente anche buona parte della clientela della “Vecchia Stazione”, tanto che il ristorante, ormai, tiene le serrande abbassate per lunghi periodi.

A dispetto di questo declino, però, i fabbricati compresi nell’area ferroviaria, a partire dall’edificio principale, si sono conservati in discrete condizioni. Il merito è anche degli inquilini degli appartamenti affittati al primo e al secondo

piano dell'edificio, che con la loro presenza garantiscono un presidio costante alla struttura, tenendo sotto controllo lo stato degli immobili e dell'area circostante. Il Wwf (World Wildlife Fund), inoltre, ha ottenuto in comodato d'uso gratuito una saletta al piano terra, che viene utilizzata come punto di appoggio per le attività dell'associazione ambientalista.

La stazione, infatti, si trova a soli 200 metri dall'oasi naturale di Palo, che si estende per circa 120 ettari tra Marina di San Nicola e Ladispoli e dal 1980 è gestita proprio dal Wwf. Al suo interno è conservato uno degli ultimi residui del bosco planiziale tirrenico, in passato esteso lungo tutta la nostra costa, detto anche bosco umido per la presenza di un suolo argilloso che ritiene l'acqua in superficie. Importante caratteristica del bosco umido è la presenza di affioramenti temporanei della falda acquifera sotterranea chiamati "piscine". Questi stagni temporanei, la cui presenza ha valso nel passato il nome a Palo (dal latino *palus*, ovvero palude), ospitano una fauna peculiare e preziosa. L'oasi, di proprietà dei principi Odescalchi, è aperta al pubblico la domenica alle ore 10 e alle ore 14, nel periodo compreso tra ottobre e maggio, mentre in tutti gli altri giorni, e per tutto l'anno, sono consentite le visite di scolaresche e gruppi organizzati, previa prenotazione telefonica.

Anche il Comune di Ladispoli ha messo gli occhi da tempo sulla stazione, nell'ambito della quale vorrebbe integrare le peculiarità ambientali del territorio con quelle archeologiche, attraverso la creazione di un centro visite di carattere turistico-culturale. L'amministrazione locale, come sottolineato dal sindaco, Gino Ciogli, è interessata anche al fabbricato dell'ex magazzino merci, che si trova sul versante opposto dei binari rispetto all'edificio principale. Al suo interno, infatti, potrebbe essere ricavata una sala conferenze di interesse pubblico. Progetti più futuristici prevedono, inoltre, la possibilità di ricavare un parcheggio nell'area antistante l'ex magazzino, nell'ipotesi che la stazione possa essere riattivata, in modo da decongestionare la fermata di Ladispoli.

Linea Roma-Pescara

SANTE MARIE (AQ)

Dopo un lungo periodo di gestazione, l'accordo per la cessione al Comune, in comodato d'uso gratuito, di alcuni locali della stazione di Sante Marie è stato finalmente sottoscritto nel giugno di quest'anno. Erano ormai diversi mesi, infatti, che l'amministrazione comunale di questo piccolo paese della marsica, da sempre meta di turisti attratti dal bel paesaggio e dall'aria buona, attendeva dalle Ferrovie il via libera per l'utilizzo della struttura, impresenziata da diverso tempo e vittima di un degrado sempre meno sopportabile.

Come ha sottolineato con soddisfazione l'ex ferroviere e consigliere comunale di maggioranza Giovanni Stefanucci, che ha seguito personalmente l'iter del comodato fin dalle sue prime battute, "la convenzione che è stata sottoscritta consentirà a tre associazioni locali, il Gruppo Alpini, l'Avis Sante Marie e la società polisportiva, di insediarsi nel vecchio appartamento del capostazione al primo piano dell'edificio. In cambio, l'amministrazione comunale dovrà sostituire le lampade della sala d'attesa per i viaggiatori, e si è anche impegnata ad occuparsi della sua pulizia e di quella del marciapiede che costeggia i binari, che verrà effettuata una volta alla settimana attraverso una cooperativa di servizi che svolge già altre attività di questo tipo per conto del Comune".

L'ingresso delle associazioni all'interno della stazione sarà più rapido di quanto si potrebbe pensare. Secondo Stefanucci, infatti, l'Avis, il Gruppo Alpini e la società polisportiva potranno occupare stabilmente il primo piano dell'immobile entro la fine di luglio o i primi di agosto. "L'appartamento del primo piano – ha precisato infatti il consigliere – è stato abitato fino a due anni fa ed è in buone condizioni. In pratica, per renderlo fruibile da parte delle associazioni sarà sufficiente ripulirlo dallo sporco accumulato nel periodo in cui è rimasto disabitato". Qualche sforzo in più sarà invece necessario per restituire un aspetto presentabile al resto della struttura, che negli ultimi anni ha dovuto subire più volte le attenzioni indesiderate dei vandali, liberi di agire indisturbati in assenza di qualsiasi forma di presidio. "Per prima cosa – ha aggiunto a questo proposito Stefanucci – abbiamo intenzione di ritinteggiare l'edificio per cancellare i graffiti. In questo senso, ci auguriamo che nel prossimo futuro la presenza delle associazioni nell'appartamento al piano superiore abbia un effetto dissuasivo nei confronti dei vandali". Il Comune, inoltre, sta valutando la possibilità di coinvolgere gli anziani del paese nei lavori di pulizia e sistemazione degli spazi verdi compresi all'interno dell'area ferroviaria.

La "resurrezione" della stazione a Sante Marie assume una valenza particolare anche per ragioni di carattere storico. L'inaugurazione della struttura, avvenuta il 28 luglio del 1888, fu un evento di notevole risonanza perché rappresentò la fine di un isolamento secolare. Fino ad allora, infatti, lo sviluppo del paese era stato ostacolato anche dalla mancanza di un tessuto stradale adeguato, che venne compensata con l'arrivo della ferrovia

Linea Roma-Caserta

LABICO (RM)

Dopo essere stata chiusa per quasi un decennio, negli anni Settanta caratterizzati dal boom del trasporto su gomma, all'inizio degli anni Ottanta una campagna

portata avanti da un comitato di cittadini ha convinto le ferrovie a riattivare la stazione, che oggi è utilizzata da moltissimi pendolari diretti a Roma, attratti dalla possibilità di raggiungere la stazione Termini in tre quarti d'ora senza il rischio di rimanere imbottigliati nel traffico. A dispetto del successo del treno come mezzo di trasporto alternativo alle quattro ruote, l'impianto ferroviario di Labico continua però a essere caratterizzato da uno stato di conservazione cattivo.

La situazione è deficitaria sia per quanto riguarda l'edificio nel suo complesso, in condizioni critiche soprattutto sulla facciata di ingresso, sui due muri laterali e sul tetto, sia rispetto alla sala d'attesa destinata ai viaggiatori, che si riduce a un locale completamente vuoto, ristrutturato e riverniciato da poco, ma privo delle porte e di qualsiasi attrezzatura di servizio, come la biglietteria automatica, la macchinetta oblitratrice e il display elettronico degli orari dei treni, che in questa stazione sono un miraggio anche nella tradizionale versione cartacea.

Il sindaco di Labico, Alfredo Galli, si è attivato tempo fa anche per chiedere l'installazione di alcune pensiline per i viaggiatori e la messa in sicurezza della passerella pedonale in ferro che mette in collegamento il primo e il secondo binario. Il Comune, inoltre, ha già sottoscritto una convenzione per la gestione in comodato d'uso gratuito della stazione, in cambio della ristrutturazione dei locali, della manutenzione ordinaria e della pulizia delle aree aperte al pubblico, ma l'accordo deve ancora essere ratificato ufficialmente.

Quando ciò avverrà, l'amministrazione comunale intende assegnare a titolo gratuito l'appartamento del primo piano a un singolo o a una famiglia che garantisca il presidio della struttura, in modo da mettere fine una volta per tutte ai ripetuti atti di vandalismo di cui è oggetto attualmente la stazione, priva com'è di qualsiasi forma di vigilanza e ubicata in una zona abbastanza isolata rispetto al centro abitato.

CASTRO – POFI – VALLECORSIA (FR)

La stazione si trova a metà strada tra Pofi e Castro dei Volsci in una località denominata proprio "Stazione". L'area ferroviaria comprende l'edificio principale, preceduto da un piazzale molto ampio che funge da parcheggio, la struttura indipendente dei servizi igienici, funzionanti e abbastanza puliti, e l'ex magazzino merci, un piccolo fabbricato in buone condizioni che dista circa 150 metri da quello principale.

La stazione è inserita in un contesto caratterizzato dalla presenza di numerosi esercizi commerciali, a partire da una caffetteria, che fronteggia l'ingresso dell'edificio principale sul versante opposto del piazzale, e complessivamente versa in condizioni discrete. In discrete condizioni è anche l'atrio di ingresso,

all'interno del quale sono installati un telefono pubblico, due macchinette obliterate e una biglietteria automatica. Dal 2000 questa biglietteria fa le veci di quella vera e propria, che ha chiuso i battenti nell'ambito del processo di automatizzazione delle linee ferroviarie e dei servizi rivolti alla clientela. Dall'atrio, attraverso un breve corridoio, si giunge nella sala d'attesa, arredata solo con un paio di panchine. L'aspetto davvero negativo di questo locale è rappresentato, però, dai graffiti che deturpano i muri e dalla sporcizia accumulata sul pavimento. In condizioni simili è anche il sottopasso che conduce al secondo binario, dotato di una rampa per i disabili in carrozzina, ma imbrattato dai graffiti e un po' carente dal punto di vista della pulizia.

Al momento nell'ambito della stazione non opera nessuna realtà dell'associazionismo locale, ma sarebbero in corso dei contatti con l'Associazione Nazionale Ranger d'Italia per sfruttare alcuni locali liberi all'interno della struttura. I Rangers sono un'associazione senza scopo di lucro che fin dal 1977 è impegnata nella salvaguardia dell'ambiente, nella prevenzione del degrado ecologico e nella salvaguardia dei beni culturali su tutto il territorio del nostro paese, isole comprese, dove è presente con sezioni o delegazioni locali.

Linea Roccasecca-Avezzano

ISOLA DEL LIRI (FR)

La stazione di Isola del Liri in passato svolgeva un ruolo importante per le industrie della zona, alcune delle quali disponevano anche di binari privati per consentire ai convogli merci di arrivare direttamente a destinazione. Il declino delle industrie ha determinato però anche il declino della ferrovia. Non quello della stazione, però. A partire dal giugno del 2002, infatti, i locali al piano terra della struttura principale occupati in passato dal deposito dei bagagli sono stati assegnati in comodato al Comitato di zona del Poggio e di via Stazione, che li utilizza prevalentemente come sede per le riunioni che organizza periodicamente.

L'edificio principale, che al primo piano è abitato, nel complesso è in un buono stato di conservazione, ma non dà l'impressione di essere utilizzato al meglio delle sue possibilità. La sala d'attesa, in particolare, è costituita da uno strano vano aperto che occupa la parte centrale della struttura, sul versante rivolto verso i binari, ed è completamente vuoto, senza posti a sedere o servizi di sorta per i viaggiatori. I servizi igienici, ospitati in una struttura indipendente in

buone condizioni sulla destra del fabbricato principale, dando le spalle ai binari, non sono invece accessibili, mentre nell'area occupata dall'ex magazzino merci è ospitata un'officina, che però, a detta degli abitanti del posto, sarebbe in procinto di essere trasferita altrove.

Linea Capannelle-Albano Laziale

ALBANO LAZIALE (RM)

Dietro la facciata, niente. Si potrebbe intitolare così un ipotetico film dedicato alle tristi vicende contemporanee della stazione di Albano Laziale, un caseggiato dei primi del Novecento pregevole dal punto di vista architettonico, abitato al primo piano e con i muri esterni in ottima forma, ma per il resto abbandonato in uno stato di grande degrado, poco comprensibile per una struttura che serve una cittadina di ventimila abitanti, che raggiunge il suo zenith con il fabbricato dell'ex magazzino merci, ridotto in condizioni letteralmente fatiscenti.

Basterebbe, forse, aprire un bar, un'edicola o una biglietteria in uno dei tanti locali a disposizione al piano terra dell'immobile principale per restituire un po' di calore alla stazione, rendendo allo stesso tempo la vita un po' più dura ai vandali armati di bombolette spray che prendono regolarmente di mira le pareti dell'atrio di ingresso, oltre alle panchine e alle pensiline installate in quantità industriale all'esterno, lungo il marciapiede che costeggia i binari. Una soluzione di questo tipo sembrava a portata di mano all'inizio del 2002, quando l'amministrazione comunale di Albano aveva mostrato un certo interesse rispetto all'ipotesi di rilevare dalle Ferrovie la gestione di alcuni spazi nell'ambito della stazione. In seguito, però, il Comune ha fatto marcia indietro, lasciando la struttura nel malinconico stato in cui si trova tuttora.

Linea Capannelle-Velletri

PAVONA (RM)

La stazione sorge a ridosso di un passaggio a livello lungo la strada che da Albano conduce a Pomezia. In realtà, l'immobile in prossimità della sede

stradale è quello della vecchia stazione, che al piano terra comprende una piccola sala d'attesa completamente vuota. I treni, invece, sostano circa 150 metri più avanti, all'altezza di due tettoie che sono state installate lungo i marciapiedi che costeggiano i binari. In questa zona, l'alto numero di panchine gialle disseminate lungo i due marciapiedi fa da contraltare all'assenza del foglio degli orari dei treni e delle macchinette obliterate. Anche in questo caso era stato ipotizzato un recupero della stazione a uso sociale da parte del Comune di Albano, che però in seguito ha desistito da questo progetto.

CECCHINA (RM)

Quella di Cecchina è la terza struttura a essere stata oggetto di una trattativa tra Ferrovie e Comune di Albano Laziale, ma anche in questo caso l'amministrazione comunale, dopo i primi contatti iniziali, sembra avere abbandonato i suoi propositi. L'edificio principale della stazione, che al primo piano è abitata, all'esterno appare in uno stato di conservazione discreto ed è preceduto da un piazzale molto grande che funge da parcheggio, in una zona defilata rispetto al centro abitato. Per quanto riguarda più specificatamente gli spazi destinati ai viaggiatori, l'ampio atrio di ingresso versa in condizioni deficitarie a causa della sporcizia sparpagliata sul pavimento, che sembra attirare parecchie mosche, e non c'è traccia delle attrezzature di servizi, come la biglietteria automatica o il display elettronico degli orari. In compenso, lungo il marciapiede che costeggia i binari sono installate due macchinette per timbrare i biglietti.

VELLETRI (RM)

Grazie alla presenza di un bar e di una biglietteria al suo interno, la stazione di Velletri, anche se impresenziata, continua a conservare un aspetto e un'atmosfera accogliente, in grado di svolgere una funzione di aggregazione sociale. Questa funzione potrebbe subire un ulteriore incremento se si concretizzasse l'ipotesi di concedere in comodato d'uso gratuito alcuni locali della struttura alla cooperativa sociale integrata Alfa, che ne ha fatto richiesta già nei primi mesi del 2002 ma è ancora in attesa di una risposta da parte delle Ferrovie.

La cooperativa Alfa, come sottolineato dal presidente, Nando Simonetti, opera a Velletri e in alcune località limitrofe occupandosi principalmente dell'inserimento lavorativo di ex tossicodipendenti, di persone che hanno sofferto di problemi mentali e anche di ex detenuti, in collaborazione con i Sert e con il Dsm (Dipartimento di Salute Mentale). Le attività della cooperativa, che

coinvolgono in tutto una sessantina di persone, spaziano dalla gestione dei parcheggi a pagamento alla manutenzione di aree verdi e giardini, passando per la produzione di oggetti in ceramica.

All'interno della stazione, invece, la cooperativa avrebbe intenzione di ricavare una legatoria, per riprendere l'attività di rilegatura a mano dei libri, che era stata sperimentata qualche anno fa ma che in seguito è stata sospesa per la mancanza di spazi idonei. "A questo proposito – ha aggiunto Simonetti – abbiamo pensato di rivolgerci alle Ferrovie perché a Velletri non è facile trovare locali in affitto a prezzi accessibili. Nel caso della stazione, inoltre, saremmo disposti a ricambiare l'ospitalità occupandoci della manutenzione ordinaria della struttura e, in particolare, delle aree verdi".

Linea Roma-Minturno

SEZZE ROMANO (LT)

L'11 aprile del 2003 sono stati inaugurati ufficialmente la sede del Consorzio Biblioteche Monti Lepini e del centro di informazione e assistenza turistica (Iat), ricavati all'interno di alcuni locali al piano terra della stazione. L'edificio principale, abitato al primo piano, nel complesso è in un buono stato di conservazione e include anche la sala d'attesa per i viaggiatori, all'interno della quale sono presenti un telefono pubblico e una biglietteria automatica, oltre agli orari dei treni in versione cartacea, appesi ai vetri della vecchia biglietteria.

La struttura principale è affiancata, lungo il marciapiede che costeggia i binari, da un bar e dal fabbricato indipendente su un unico piano che ospita i servizi igienici, aperti ma abbastanza carenti dal punto di vista della pulizia. E' indicata, inoltre, la presenza di bagni attrezzati per i disabili, che però non sono accessibili. La stazione è preceduta, inoltre, da un grande piazzale che funge da parcheggio, sul quale si affacciano anche una paninoteca e un ufficio per l'impiego della Provincia di Latina.

Linea Roma Casilina-Nettuno

ANZIO (RM)

La presenza dell'associazione di volontariato "Robin Hood" all'interno della stazione di Anzio passa quasi inosservata a causa delle dimensioni imponenti dell'edificio. L'associazione, impegnata nel campo della protezione civile, a

partire dal giugno del 2002 ha ottenuto, grazie a un comodato quinquennale, due locali al piano terra dell'edificio principale, aperti il martedì e il giovedì, dalle 15 alle 17, e il sabato, dalle 14 alle 16, in cambio dell'impegno a occuparsi della manutenzione delle aree verdi e dei servizi igienici.

Quello della manutenzione e della pulizia rappresenta, in effetti, il problema più vistoso della stazione. Lo spazio compreso tra la stazione e l'ampio parcheggio che la precede sulla destra, dando le spalle ai binari, appare infatti in condizioni indecorose. Le aree verdi e il marciapiede, in particolare, sono zeppi di rifiuti di ogni genere, compreso un paio di jeans abbandonati sul ramo di un albero. Lo stesso parcheggio versa in condizioni precarie, soprattutto nell'area in cui è installata una grande pensilina per biciclette e motorini, e non sembra offrire garanzie adeguate dal punto di vista della sicurezza.

La stazione ospita anche un bar tabacchi, che si affaccia sulla strada che costeggia l'edificio, e un ampio atrio di ingresso molto buio che conduce ai binari attraverso un breve corridoio, lungo il quale è installata una biglietteria automatica.

LAZIO E ABRUZZO – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Viterbo-Sipicciano</i>							
Montefiascone	VT	Discreto	Km 3		C	SO	No
Grotte Santo Stefano	VT	Pessimo	Km 0,5		C	SO	No
Sipicciano	VT	Discreto	Km 1	C		SO	No
<i>Linea Roma-Viterbo</i>							
Vetralla	VT	Pessimo	Km 1	C	C	SO	No
<i>Linea Roma-Montalto di Castro</i>							
Palo Laziale	VT	Discreto	Km 2,2	C	C	SO CU	No
<i>Linea Roma-Pescara</i>							
Sante Marie	AQ	Discreto			C	SO	No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Roma-Caserta</i>							
Labico	RM	Cattivo	Km 1	C		SO	No
Castro – Pofi – Vallecorsa	FR	Discreto	Centrale	C		SO	Si
<i>Linea Roccasecca-Avezzano</i>							
Isola del Liri	FR	Buono	Centrale		C	SO	No
<i>Linea Capannelle-Albano Laziale</i>							
Albano Laziale	RM	Discreto	Centrale	C		SO	No
<i>Linea Capannelle-Velletri</i>							
Pavona	RM	Discreto	Centrale	C		SO	Si
Cecchina	RM	Discreto	Km 0,3	C		SO	No
Velletri	RM	Buono	Centrale	C		SO	Si
<i>Roma-Minturno</i>							
Sezze Romano	LT	Buono	Centrale		C	TU CU	Si
<i>Linea Roma Casilina-Nettuno</i>							
Anzio	RM	Discreto	Centrale		C	SO	Si

CAMPANIA



In Campania il fiore all'occhiello dal punto di vista del recupero di strutture ferroviarie in chiave sociale è rappresentato dal nucleo di attività che gravitano intorno alla stazione centrale di Napoli. Da una decina d'anni, infatti, le Ferrovie hanno messo a disposizione della Caritas, attraverso un comodato d'uso gratuito, un locale nella zona di corso Lucci, ribattezzato "Binario della Solidarietà" e adibito a centro di accoglienza diurna per persone senza fissa dimora e giovani con disagi mentali, che frequentano quotidianamente la stazione centrale e le aree della metropolitana.

La situazione, comunque, negli ultimi anni ha cominciato a mostrare qualche segnale interessante anche sul fronte delle stazioni impresenziate. Il fenomeno dei comodati con cui enti locali e associazioni prendono in gestione locali e aree nell'ambito delle strutture è ancora limitato, soprattutto se paragonato con quanto avviene nelle regioni settentrionali della penisola, ma potrebbe essere destinato ad assumere dimensioni più significative. L'esempio da seguire è quello di Eboli, dove l'ex magazzino merci ha finito per trasformarsi in una frequentatissima sala prove per gruppi musicali. *Nella foto, la sala prove comunale ricavata all'interno del fabbricato dell'ex magazzino merci della stazione di Eboli, aperta dall'ottobre del 2002 e gestita dall'Arci Nuova Associazione "Suoni in Libertà".*

Linea Cancello-Torre Annunziata

MARIGLIANO (NA)

In questa cittadina di 30mila abitanti a nord-est di Napoli, la stazione ferroviaria si trova a ridosso del centro abitato, al termine di una strada chiusa, ed è costituita da un edificio principale in discrete condizioni che si sviluppa su due piani, da alcuni fabbricati più piccoli e da un'ampia area scoperta.

L'unico spazio coperto accessibile al pubblico è rappresentato dalla sala d'attesa, cui si accede attraverso l'ingresso principale. La sala è molto pulita ed è suddivisa in due vani: un atrio con una panchina che fa da anticamera a una stanza dove l'arredamento si riduce ad alcune seggiole. L'aspetto che più colpisce di questi locali, pulizia a parte, è rappresentato dall'azzurro stellato delle pareti, ritinteggiate di recente e risparmiate, almeno per ora, dai graffiti. La parte sinistra al piano terra dell'edificio principale, dando le spalle ai binari, è occupata invece dalla sede del Dopolavoro ferroviario, che al suo interno ospita un bar aperto ai soli soci, il cui perimetro è delimitato da una cancellata azzurra.

Lo stato di questa porzione della stazione stride con le condizioni precarie che caratterizzano la parte restante dell'area ferroviaria. Il grande spiazzo che costeggia l'edificio principale ospita infatti alcune strutture letteralmente ricoperte da graffiti che sembrano calamitare le ire della popolazione locale. Secondo alcune colorite testimonianze raccolte sul posto, infatti, alcuni immigrati, in particolare di nazionalità marocchina, avrebbero occupato abusivamente questi edifici e sarebbero coinvolti nel traffico di droga e in altre attività illegali.

Non è chiaro se queste accuse corrispondano al vero o, viceversa, siano il frutto dei soliti pregiudizi anti-immigrati, tuttavia il Comune di Marigliano, attraverso un accordo misto di comodato e affitto, a partire dai primi mesi del 2000 ha preso in gestione alcuni locali e aree della stazione. La sistemazione della sala d'attesa potrebbe dunque essere il preludio di un recupero complessivo della zona. A partire proprio dall'ampio piazzale in prossimità della stazione, che dovrebbe essere trasformato in un parcheggio.

OTTAVIANO (NA)

Muri scrostati, graffiti, rifiuti... La stazione di questo popoloso comune dell'area circumvesuviana non gode proprio di buona salute. Gli unici spazi accessibili nell'area ferroviaria, che si trova all'altezza di un passaggio a livello lungo la strada che da Palma Campania conduce a Ottaviano, sono quelli all'interno della

struttura dei bagni, priva di porte e finestre e trasformata, di fatto, in una sorta di discarica. La stessa sorte è toccata, purtroppo, anche a una parte dello spiazzo che precede la stazione, dove sono stati abbandonati sacchetti della spazzatura, mobili e alcune carcasse di elettrodomestici, a breve distanza da due cassonetti per i rifiuti che sono stati dati alle fiamme.

L'edificio principale della stazione, preceduto da un giardinetto in stato di abbandono che finisce per apparire grazioso rispetto alla desolazione circostante, si sviluppa su due piani e a quello superiore è privo delle finestre, sostituite in qualche caso da delle veneziane. Gli unici elementi in controtendenza rispetto a questo scenario abbastanza sconcertante sono rappresentati dal fabbricato dell'ex magazzino merci, che è in uno stato di conservazione discreto anche se non sembra essere utilizzato, e dalle ottime condizioni in cui appaiono alcuni locali al piano terra dell'edificio principale, visibili sbirciando attraverso i vetri di una porta. Le pareti imbiancate e il pavimento pulito, infatti, sono i segni inequivocabili di una ristrutturazione recente, che dovrebbe costituire il primo passo verso una gestione dell'area della stazione da parte dell'amministrazione comunale di Ottaviano, attraverso un contratto di comodato.

Linea Salerno-Mercato San Severino

FRATTE (SA)

Il quartiere Fratte di Salerno è noto soprattutto per i resti di un abitato e di una necropoli etrusco-sannitica, che occupano un'area archeologica di circa 4.500 metri quadrati tutta aperta, delimitata da mura e sistemata a parco, lasciando in vista i resti più consistenti delle strutture riportate alla luce.

La stazione di questa località non può certo competere con il fascino che emana da quei resti antichi, ma si contraddistingue per il discreto stato di conservazione dell'immobile principale, un edificio beige abbastanza piccolo che si sviluppa su due piani, e del fabbricato dell'ex magazzino merci, che lo affianca a pochi metri di distanza. Allo stato attuale, però, nessuno dei locali della stazione è accessibile e l'appartamento del primo piano è l'unica parte che viene effettivamente utilizzata.

Per i viaggiatori in attesa del treno non resta dunque che il riparo offerto dalla tettoia del primo binario, che si appoggia alla facciata dell'edificio principale, e quella installata lungo il marciapiede che costeggia il secondo binario. Anche in questo caso, comunque, l'amministrazione comunale sarebbe in procinto di stipulare con le Ferrovie un accordo per la gestione in comodato d'uso dei locali disponibili all'interno della stazione e dell'area circostante.

PELLEZZANO (SA)

Dopo Fratte, proseguendo lungo la linea ferroviaria in direzione Mercato San Severino, si costeggia il fiume Irno fino a giungere a Pellezzano. La stazione si trova nella frazione di Coperchia ed è in uno stato di conservazione discreto. La sala d'attesa, in particolare, è divisa in due vani abbastanza ampi ed è accessibile. All'interno, però, si presenta completamente spoglia, anche perché è stata riverniciata di recente, e l'unica seggiola nei paraggi è posizionata proprio sulla soglia di ingresso. Non c'è traccia, invece, dei servizi igienici, mentre i panni stesi e le finestre aperte al primo piano non lasciano dubbi sul fatto che la stazione sia abitata. L'area dell'ex scalo merci è recintata e piena di calcinacci. Il fabbricato dell'ex magazzino, di per sé, è in condizioni fatiscenti, ed è circondato da una serie di box bassi la cui destinazione non è chiara, anche se non si tratta certamente delle attività sociali e di pubblico interesse alla base del comodato di cinque anni stipulato dal Comune di Pellezzano nel giugno del 2001.

BARONISSI (SA)

La stazione di Baronissi è preceduta da un ampio spiazzo pedonale al centro del quale troneggia una fontana, con una parete abbastanza alta come sfondo che copre quasi del tutto il profilo della struttura ferroviaria. Oltre alla fontana, l'area che precede la stazione è stata sistemata con molta cura, e attrezzata con panchine e con spazi verdi non molto ampi ma ben curati, che includono alcune palme e delle piante grasse.

L'amministrazione comunale ha stipulato un comodato quinquennale nel febbraio del 2000 per gestire una parte dell'area ferroviaria. Il risultato più vistoso di questo accordo è rappresentato dal parcheggio ricavato sulla destra della stazione, dando le spalle ai binari, a ridosso dello spiazzo pedonale antistante la struttura. L'edificio principale versa in discrete condizioni, anche se il suo perimetro esterno è interamente ricoperto da graffiti, e l'unico locale accessibile, servizi igienici inclusi, è costituito da una piccola stanza arredata con seggiole e tavolini. Questo locale, cui si accede dal versante opposto rispetto ai binari, dovrebbe fungere da sala d'attesa, ma sembra molto frequentato soprattutto da persone anziane che lo sfruttano come punto di incontro per giocare a carte e scambiare quattro chiacchiere.

Linea Cancello-Avellino

VALLE SAN SEVERINO – ROTA (SA)

A differenza della stazione presenziata di Mercato San Severino, che si presenta

come un ambiente curato accogliente e dotato di tutti i servizi essenziali per i viaggiatori, la fermata impresenziata di Valle, assegnata in comodato d'uso gratuito al Comune di Mercato San Severino a partire dal maggio del 1998, allo stato attuale appare abbandonata al proprio destino. La stazione, che si trova nel tratto compreso tra le due frazioni di Sant'Angelo e Ospizio a ridosso di un passaggio a livello, sembra infatti patire direttamente le conseguenze dell'emergenza rifiuti campana.

La prima impressione, osservando l'edificio dall'esterno, è quella di una struttura in discrete condizioni, inserita in un contesto reso suggestivo dagli alberi che costeggiano i binari. Un'analisi più attenta della situazione rivela, però, una realtà decisamente meno idilliaca. L'unico locale aperto all'interno del corpo principale della stazione, che si sviluppa su un unico piano, è ridotto, infatti, allo stato di una vera e propria discarica, a causa dei sacchetti della spazzatura abbandonati all'interno, che emanano un fetore insostenibile. Identica la situazione dei servizi igienici, che di igienico in questo caso non hanno proprio nulla: il piccolo fabbricato che li ospita è privo delle porte ed è completamente stipato di rifiuti e calcinacci.

L'unica traccia consistente lasciata finora dal comodato di cui è stata oggetto questa piccola stazione è rappresentata dal parcheggio ricavato nell'area sul retro dell'edificio principale. Si tratta, però, di una stretta striscia di asfalto non più larga di una quindicina di metri, in grado di ospitare una decina di vetture al massimo, parcheggiate a spina di pesce.

Linea Napoli-Potenza

EBOLI (SA)

Per i forestieri in visita a Eboli il modo più sicuro per individuare la stazione è affidarsi all'udito. All'interno del fabbricato dell'ex magazzino merci, infatti, a partire dalla metà di ottobre del 2002 è stata aperta una sala prove comunale per gruppi musicali, intitolata alla memoria di Giuseppe Morrone, un giovane musicista scomparso in un tragico incidente stradale. Il Comune di Eboli, dopo aver ottenuto alcuni locali e aree della stazione in comodato d'uso gratuito a partire dal maggio del 2002, ha deciso di affidare l'ex magazzino all'Arci Nuova Associazione "Suoni in Libertà", che si è fatta carico degli interventi indispensabili per adeguare la struttura alla sua nuova funzione.

Lo spazio interno, in particolare, è stato suddiviso in un ampio atrio di ingresso con le pareti tinte di azzurro, dove è stato ricavato anche un piccolo ufficio in cui si alternano quattro obiettori di coscienza, e nella sala prove vera e

propria, che mette a disposizione un locale munito di pannelli fonoassorbenti e un backline completo per quintetto base (basso, batteria, chitarra, tastiera, voce e relativi dispositivi di amplificazione). Il tutto al modico prezzo di quattro euro all'ora, molto concorrenziale rispetto al costo medio di una sala prove, con uno sconto del 25 per cento per i soci Arci e per i possessori della Carta giovani della Rete Distrettuale Infogiovani-Sele.

La sala prove è aperta tutti i giorni, domenica compresa, dalle 9 alle 13 e dalle 15 alle 22, e rappresenta solo una delle tante attività promosse dall'associazione "Suoni in Libertà", sia in ambito locale che a livello nazionale e internazionale, per promuovere la cultura musicale e, in particolare, la musica rock. "La nostra associazione - ha spiegato infatti il presidente, Dario Amaltea - da quando è stata fondata, nell'ottobre del 1996, si propone come punto di riferimento per tutti i giovani che vogliono esprimersi nel mondo della musica sia a livello dilettantistico che in modo professionale. Inoltre, grazie alla sala prove, abbiamo attivato tutta una serie di iniziative che promuovono la professionalità e la crescita culturale e musicale dei giovani".

Queste iniziative comprendono seminari e convegni con musicisti affermati, come quello organizzato nel 2001 che ha visto la partecipazione del maestro Mogol, la Rassegna Internazionale di Musica Indipendente "Feedback", ideata da "Suoni in Libertà" insieme all'Associazione "Verso la Vita" di Capaccio e al "Gruppo Noi" di Albanella, oltre a concerti che nella bella stagione possono avere luogo nel grande spiazzo che circonda la sala prove, normalmente utilizzato come parcheggio.

La trasformazione dell'ex magazzino merci dovrebbe comunque rappresentare solo il preludio di un recupero complessivo dell'area ferroviaria. Per il momento, infatti, la sala prove è l'unico spazio accessibile della stazione, ma il Comune avrebbe intenzione di assegnare l'edificio principale alla protezione civile. Le premesse per un intervento di questo tipo sembrano essere incoraggianti. Se all'esterno, infatti, la struttura porta addosso i segni del degrado e di una manutenzione piuttosto carente, i locali interni, protetti da grate, sono abbastanza ampi e in discrete condizioni. Il corpo principale della stazione è affiancato, inoltre, da una struttura di servizio in uno stato di conservazione analogo, che potrebbe rientrare nello stesso progetto di recupero.

Linea Sicignano-Lagonegro

AULETTA (SA)

Più che impresenziata, la stazione di Auletta è completamente abbandonata. A dar retta al cartello stradale che continua a indicare la via per raggiungere la

struttura, ci si ritrova infatti a percorrere una strada stretta, tortuosa e a tratti sterrata di cui si perde traccia tra le montagne. La stazione è lì, immersa tra la fitta vegetazione, ma per raggiungerla bisogna abbandonare la macchina e percorrere un breve tratto a piedi lungo un sentiero. Una volta abituata la vista alla penombra del bosco, si nota il corpo principale della struttura, preceduto da due edifici prefabbricati.

L'emozione della scoperta è simile, per certi versi, a quella dell'esploratore sulle tracce di una civiltà perduta. La linea Sicignano-Lagonegro, infatti, è stata dismessa nel 1987, a distanza di pochi giorni dal completamento dei lavori per la sua elettrificazione, e nell'arco di questi anni la natura ha avuto la meglio, finendo quasi per inghiottire quello che resta della stazione. L'interno dell'edificio principale è diventato così il luogo prediletto dagli uccelli per costruire i loro nidi. Porte e finestre nel frattempo sono scomparse e una stanza è completamente ricoperta di fogli di carta e registri ferroviari.

A dispetto di questo scenario di totale abbandono, il Comune di Auletta nell'ottobre del 2000 ha raggiunto un accordo con Metropolis per la gestione in comodato d'uso gratuito di alcuni spazi all'interno della stazione. L'amministrazione locale, come sottolineato dal vicesindaco Carmine Cocozza, avrebbe voluto utilizzare i locali a scopo turistico, visto che la stazione rientra nell'ambito del Parco Nazionale del Cilento, o per ricavarci la sede di alcune associazioni locali. Il Comune, però, ha dovuto impegnarsi a mettere di nuovo a disposizione delle Ferrovie una parte della struttura, nel caso in cui dovesse essere avviato il progetto del Treno del Parco.

Questa clausola ha di fatto bloccato l'esecuzione di qualsiasi intervento. Gli investimenti necessari per il recupero della stazione, infatti, sono stati giudicati eccessivi di fronte al rischio di dover restituire i locali quando richiesto dal legittimo proprietario. Così la natura, anno dopo anno, è libera di inghiottire la stazione sempre di più.

CAMPANIA - Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Cancellato-Torre Annunziata</i>							
Marigliano	NA	Discreto	Centrale		C+A	SO	Sì
Ottaviano	NA	Pessimo	Km 5	C		SO	No

Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Salerno-Mercato San Severino</i>							
Fratte	SA	Discreto	Centrale	C		SO	No
Pellezzano	SA	Discreto	Centrale		C	SO	No
Baronissi	SA	Discreto	Km 2		C	SO	No
<i>Linea Cancelli-Avellino</i>							
Valle San Severino – Rota	SA	Pessimo	Km 2		C	SO	No
<i>Linea Napoli-Potenza</i>							
Eboli	SA	Discreto	Centrale		C	CU	No
<i>Linea Sicignano-Lagonegro</i>							
Auletta	SA	Pessimo	Km 7		C	SO	No

BASILICATA



La Basilicata conta all'interno di questa ricerca solo tre stazioni, tutte concentrate nella provincia di Potenza, ma per certi versi rappresenta una delle situazioni più incoraggianti nell'ottica del recupero delle stazioni impresenziate. Il merito è soprattutto di Rionero in Vulture, dove il recupero di parte della stazione si è concretizzato in un ambizioso, e riuscito, progetto culturale, ma anche nei casi di Picerno e Rapolla – Lavello, dove la trattativa tra Ferrovie e realtà locali non è ancora sfociata in accordi veri e propri, sembrano esserci tutte le premesse indispensabili perché i risultati siano all'altezza delle aspettative, restituendo anche a queste due stazioni una funzione sociale importante. *Nella foto, la stazione di Rionero in Vulture vista dal rosone del fabbricato dell'ex magazzino merci, trasformato in un centro culturale polivalente.*

Linea Napoli-Potenza

PICERNO (PZ)

La stazione si sviluppa su un unico piano e buona parte della sua superficie è occupata da un bar molto frequentato, che funziona anche come ricevitoria di

Totocalcio e Totip e come biglietteria ferroviaria. Lo stato di conservazione dell'edificio, che si trova in posizione centrale rispetto al paese, è buono, ma il bar allo stato attuale rappresenta l'unico spazio accessibile della struttura. Non esiste, infatti, una sala d'attesa vera e propria, e tutti gli altri locali, servizi igienici compresi, sono chiusi e non sembrano essere utilizzati in alcun modo, tanto che all'interno di alcune stanze è possibile intravedere alcuni materassi abbandonati sul pavimento. La situazione, però, a breve dovrebbe cambiare. Sarebbe già stata avviata, infatti, la procedura per destinare alcuni spazi nell'ambito della stazione all'Associazione Volontari per l'Ambiente.

Linea Potenza-Foggia

RIONERO – ATELLA – RIPACANDIDA (PZ)

Da deposito di materiale ferroviario a centro culturale polivalente. Questa la significativa metamorfosi subita dall'ex magazzino merci della stazione di Rionero in Vulture, assegnato in comodato d'uso gratuito all'amministrazione comunale della cittadina lucana a partire dal giugno del 1999, insieme ai 2000 metri quadrati del piazzale circostante. Il fabbricato, lungo 33 metri e largo sette, copre una superficie di circa 300 metri quadrati ed è stato ristrutturato dal Comune con un progetto costato circa mezzo miliardo di vecchie lire, che ne ha mutato profondamente la fisionomia interna adattandola alla sua nuova funzione.

I lavori nella parte anteriore del magazzino hanno portato infatti alla creazione di un botteghino per la vendita dei biglietti, fronteggiato dai servizi igienici per il pubblico. Dal botteghino, attraverso una scala a chiocciola, si accede a un ufficio che sormonta l'ingresso, all'altezza del rosone della facciata. E' stato inoltre ricavato un foyer piuttosto ampio, separato mediante un tendone dall'area che ospita il palcoscenico e la platea, con spalti in grado di ospitare fino a 99 spettatori. Sul versante opposto a quello di ingresso sono stati invece costruiti due camerini per gli artisti, con annessi bagni, e tutti i locali sono stati ovviamente muniti di impianto elettrico, termico e idrico-sanitario.

A lavori conclusi, il magazzino ha potuto finalmente ospitare il "Centro Arti e Linguaggi Contemporanei", gestito dall'associazione culturale "La Piccola", che deriva il proprio nome proprio dalla vecchia denominazione con cui veniva indicato il magazzino merci della stazione. Il Centro, inaugurato nel maggio del 2002 con una mostra di Adrian Tranquilli, un'artista che spazia dalla scultura all'installazione, passando per i lavori fotografici e l'elaborazione digitale delle immagini, si avvale della direzione artistica del regista e sceneggiatore Pasquale Plastino, originario di Rionero e noto per le sue collaborazioni con registi del calibro di Bernardo Bertolucci e Carlo Verdone.

“In una regione come la Basilicata, da sempre culturalmente ripiegata su se stessa – ha spiegato lo stesso Plastino – un centro come questo, che si rivolge a 360 gradi a tutte le discipline dell’arte, rappresenta un esperimento molto particolare. Il progetto che ha portato alla sua creazione non riguarda soltanto la presentazione di mostre e spettacoli, ma soprattutto la formazione delle nuove generazioni. Vogliamo creare un punto di riferimento per i giovani, oggi trascurati e disorientati, e questa è l’occasione per gli allievi della scuola media inferiore e superiore di poter veramente dibattere con artisti che hanno raggiunto un certo rilievo nella loro ricerca, per capire che esistono altri mondi oltre a quello che una realtà come Rionero può offrire e per arrestare il processo di irrugginimento mentale”.

La vocazione pedagogica del Centro viene confermata anche dall’istituzione di alcuni corsi per addetti alla fonica, all’illuminotecnica, alla scenotecnica e alle pubbliche relazioni, e di un laboratorio sperimentale per la formazione di attori, musicisti, scenografi e costumisti. “Per la crescita del Centro – ha sottolineato infatti Plastino – è importante poter disporre di gente qualificata, che possa lavorare con competenza all’interno di questa struttura. Noi non abbiamo intenzione di rimanere piccoli, perché siamo convinti che ‘La Piccola’ abbia le dimensioni per sviluppare un discorso enorme, gigantesco”.

L’obiettivo di lungo periodo del Centro è infatti quello di realizzare, alla fine del suo quarto anno di attività, la prima edizione di un festival nazionale di arti e linguaggi contemporanei, che raccolga il meglio di tutte le nuove tendenze nazionali da distribuire sul territorio del Vulture. Un obiettivo ambizioso, che presuppone quindi una grande macchina organizzativa e culturale, per preparare il territorio in modo adeguato e ricercare collaborazioni con gli altri Comuni dell’area, con la Regione e con il Ministero dei Beni Culturali.

Questi piani devono però fare i conti con costi di gestione rilevanti, che potrebbero pregiudicarne la riuscita. “E’ per questo che si serve l’aiuto di tutti – ha spiegato il presidente dell’associazione, Enrico Sacco – A partire dal Comune di Rionero, il cui contributo, dopo i lavori di trasformazione e ristrutturazione dell’ex magazzino merci, si è limitato per ora al pagamento dell’elettricità e del riscaldamento”.

Per quanto riguarda invece l’edificio principale della stazione, che si sviluppa su due piani, con un’appendice laterale su un unico piano, dal punto di vista del presidio la situazione è decisamente buona, perché al suo interno sono ospitati un bar pizzeria gelateria piuttosto frequentato e un’edicola, dove è anche possibile acquistare biglietti ferroviari. La stazione si trova nel cuore del centro abitato del paese ed è preceduta da un piazzale molto ampio, che viene utilizzato come parcheggio, e da un giardino pubblico molto esteso e ben curato. I servizi igienici sono funzionanti, in discrete condizioni e abbastanza puliti e l’unico problema, a fronte di uno stato di conservazione discreto, è rappresentato dai graffiti, concentrati soprattutto all’interno dei bagni e sui muri che si affacciano sui binari.

Linea Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia-Gioia del Colle

RAPOLLA – LAVELLO (PZ)

La stazione si trova in aperta campagna, a metà strada tra Rapolla e Lavello, lungo la statale 93. L'edificio principale è piuttosto grande e si sviluppa su due piani. Le sue facciate esterne sono in buone condizioni, ma tutte le porte e le finestre del piano terra sono murate, a eccezione dell'ingresso principale che è sbarrato da una grata. Gettando un'occhiata all'interno si riesce a intravedere immerso nella penombra il vecchio atrio della stazione, con sporczia e calcinacci accumulati sul pavimento. Sul versante sinistro dell'edificio principale, dando le spalle ai binari, c'è un'altra struttura su un unico piano che dovrebbe ospitare i bagni e segue lo stesso stile architettonico di quella principale. Anche in questo caso, però, porte e finestre sono murate, tranne l'accesso principale, chiuso da una grata.

La stazione è preceduta da uno spiazzo piuttosto ampio ed è inserita in una bella posizione dal punto di vista naturale, ma soffre di una certa carenza dal punto di vista della manutenzione. In particolare, le aree circostanti l'edificio e gli spazi compresi tra i binari sono infestati da erbacce. Come nel caso di Picerno, però, lo stato delle cose potrebbe cambiare, in meglio, attraverso la cessione di una parte della stazione ad alcune realtà locali. A questo proposito, sarebbe in corso di stipula un comodato tra le Ferrovie e il Comune di Rapolla.

BASILICATA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Napoli-Potenza</i>							
Picerno	PZ	Buono	Centrale	C		SO	Si
<i>Linea Potenza-Foggia</i>							
Rionero – Atella – Ripacandida	PZ	Discreto	Centrale		C	CU	Si
<i>Linea Rocchetta Sant'Antonio Lacedonia-Gioia del Colle</i>							
Rapolla – Lavello	PZ	Discreto	Km 7	C		SO	No

PUGLIA



La storia delle stazioni impresenziate pugliesi finora è fatta soprattutto di potenzialità più o meno interessanti che attendono di essere valorizzate. Fatta eccezione per l'impianto di Minervino Murge, infatti, la destinazione futura delle altre strutture descritte nelle prossime pagine, distribuite nelle province di Foggia, Brindisi e Taranto, deve ancora essere chiarita. Tra di esse si segnala il caso singolare di Latiano, dove recentemente la Giunta comunale ha deciso di rescindere il contratto che le assegnava la gestione dei locali al primo piano della stazione, occupato per pochi mesi da un centro di aggregazione giovanile. *Nella foto, la stazione di Minervino Murge, in provincia di Bari, al cui interno opera la cooperativa sociale "Opus Spei", che gestisce la biglietteria ferroviaria.*

Linea Spinazzola-Barletta

MINERVINO MURGE (BA)

All'interno della stazione di questa località dal nome suggestivo, che secondo la leggenda risale al tempo della battaglia di Canne, quando un soldato romano sposò una pastorella nel tempio di Minerva, dal 1997 opera la cooperativa

sociale “Opus Spei”, che usufruisce di un piccolo locale ricavato nell'ex biglietteria, all'interno del quale si alternano tre operatori. La scelta di questa stanza non è casuale, visto che la cooperativa effettua proprio il servizio di vendita dei biglietti ferroviari, dalle 6,30 alle 11,30 e dalle 14,30 alle 19 di tutti i giorni feriali.

Quando la cooperativa ha avviato la sua attività nell'ambito della stazione, la struttura era già impresenziata da diversi anni e aveva subito un certo deterioramento. L'apertura della nuova biglietteria è stata perciò preceduta dalla ristrutturazione di alcuni locali, e in particolare dell'atrio di ingresso, della sala d'attesa e della stanza attualmente occupata dalla cooperativa. Questi interventi, effettuati dalla “Opus Spei” con il concorso delle Ferrovie, hanno prodotto risultati decisamente positivi. Oggi, infatti, l'edificio principale della stazione, che si sviluppa su due piani, nel complesso si presenta in buone condizioni e ha restituito un po' di vitalità a una zona periferica del paese che rischiava di essere abbandonata al suo destino.

Il tasto dolente è rappresentato dalla non fruibilità dei servizi igienici, ubicati in una struttura indipendente ma non accessibile, e dai graffiti che deturpano parte dei muri esterni e della sala d'attesa, costituita da un locale abbastanza spazioso, arredato con un tavolo e un paio di panchine, e dotato di una biglietteria self-service e di un display elettronico degli orari. I graffiti hanno risparmiato invece l'atrio di ingresso, abbellito con alcuni vasi di piante affiancati lungo le pareti. La cooperativa, inoltre, utilizza una bacheca appesa a un muro dell'atrio per informare il pubblico sulle proprie attività, che non si limitano alla vendita dei biglietti ma spaziano anche dai servizi di pulizia all'inserimento sociale di persone svantaggiate.

Il recupero della stazione potrebbe essere completato in futuro sfruttando i locali del primo piano dell'edificio, allo stato attuale non utilizzato in alcun modo, proprio per attività legate all'inserimento sociale o per la creazione di un centro di ascolto per combattere il disagio giovanile. Del resto, lo spazio per attività di questo genere non sembra davvero mancare. Oltre a quelle del primo piano, infatti, potrebbero essere utilizzate anche alcune stanze del piano terra, alla sinistra dell'ingresso principale, che viste dall'esterno appaiono in buone condizioni.

Linea Foggia-Manfredonia

SIPONTO (FG)

La stazione, per la cui gestione sarebbe in corso di stipula un comodato con il Comune di Manfredonia, sorge a ridosso di un passaggio a livello ed è composta

da tre fabbricati piuttosto piccoli su un unico piano, nessuno dei quali è attualmente accessibile. I tre fabbricati all'esterno versano in condizioni un po' precarie, soprattutto a causa dei graffiti che li ricoprono e della mancanza di una manutenzione costante. La potenzialità di questa struttura, più che nella qualità degli edifici che la compongono, sta però nella sua collocazione. La stazione, infatti, si trova in prossimità del mare, in una zona ad alta densità di alberghi, ristoranti e locali di intrattenimento, e dunque qualsiasi attività avviata al suo interno nel periodo estivo potrebbe godere di una vetrina privilegiata, tanto più che lo spazio piuttosto ampio che separa i fabbricati dai binari si presta a ospitare parecchie persone.

MANFREDONIA (FG)

Anche nel caso della stazione di Manfredonia, che si incontra a un paio di chilometri dopo quella di Siponto, il recupero dell'area ferroviaria rimane, per ora, un discorso sulla carta. Le potenzialità di questa struttura, tuttavia, sono incoraggianti. La stazione, infatti, si trova nel cuore del centro abitato, in una zona caratterizzata dalla presenza di numerosi esercizi commerciali, ed è preceduta da un piccolo giardinetto molto ben curato e circondato da una serie di panchine.

La stessa cura non trova purtroppo riscontro all'interno dell'area ferroviaria. Qui, infatti, le aree verdi sono in uno stato di totale abbandono, tanto che in mezzo all'erba sono accumulati indumenti e rifiuti. In compenso, i muri esterni dell'edificio principale, che al primo piano è abitato, sono in condizioni discrete, anche se scrostati in alcuni punti e ricoperti da graffiti soprattutto sul lato che si affaccia sui binari. I graffiti hanno preso di mira anche l'ex magazzino merci, che ha la porta murata ed è in condizioni fatiscenti, e tutti gli altri fabbricati secondari. Al problema dei graffiti si somma quello più sostanziale legato al fatto che nessuno dei locali della stazione è accessibile. Nemmeno la sala d'attesa, sebbene al suo interno siano stati installati un display elettronico degli orari e una biglietteria self-service, che possono essere osservati solo dall'esterno, attraverso le grate del cancello che chiude la porta di ingresso.

L'amministrazione comunale, per entrare nel campo delle ipotesi di utilizzo della struttura, sarebbe interessata a trasformare il piano terra dell'edificio principale nella sede di una circoscrizione. Per l'area molto estesa che circonda l'ex magazzino merci, inoltre, sembra sia stato ipotizzato un futuro come parcheggio dei pullman del trasporto pubblico, che allo stato attuale durante la sosta intasano il traffico lungo le arterie principali del centro. Il Comune, infine, avrebbe messo gli occhi anche sullo spiazzo che si trova sul versante opposto dei binari rispetto all'edificio principale, che potrebbe essere trasformato in parcheggio, utile soprattutto quando il traffico proveniente da Foggia e da Bari

rischia di mandare in tilt la viabilità. Del resto, questo spiazzo nei mesi estivi e nel periodo di carnevale viene già utilizzato, di fatto, come parcheggio.

Linea Taranto-Brindisi

LATIANO (BR)

Con una delibera di Giunta approvata quest'anno, il Comune di Latiano ha chiesto alle Ferrovie l'annullamento del contratto di comodato quinquennale con cui a partire dall'ottobre del 1999 aveva ottenuto la gestione di alcuni locali al primo piano della stazione. La decisione della Giunta, come sottolineato dal geometra Cosimino Corrado, che ha seguito la vicenda per conto del Comune, "è stata presa a seguito delle notevoli infiltrazioni di acqua piovana che nel dicembre scorso hanno appesantito il solaio, provocando problemi di carattere statico alla struttura. Abbiamo informato Metropolis della cosa, chiedendo un intervento da parte delle Ferrovie, ma vista l'assenza di un qualsiasi riscontro la Giunta qualche mese dopo ha deciso di chiedere la rescissione del comodato". In realtà, nel frattempo le Ferrovie si erano attivate, ponendo rimedio al problema delle infiltrazioni. Quando ciò è avvenuto, però, l'iter della delibera di Giunta era già in corso e il Comune non ha più potuto fare dietro-front.

Si è conclusa così, almeno per il momento, una vicenda tormentata, che avrebbe dovuto portare al recupero della struttura ma che in realtà non è mai riuscita a decollare davvero, tanto che nel novembre del 2000 era addirittura approdata nelle aule parlamentari. Un'interrogazione rivolta all'allora ministro dei Trasporti, infatti, aveva messo in dubbio la capacità del Comune di gestire l'immobile, "divenuto un luogo particolarmente degradato e ad alto rischio sociale, lasciato all'incuria ed esposto ad atti vandalici, di sicuro capace di destare un'immagine negativa sul viaggiatore che passa o arriva nella stazione oltre che gravi rischi per i cittadini della zona, mentre il suo recupero e utilizzo potrebbe rappresentare una importante occasione sociale o produttiva".

In seguito, come sottolineato da Lucia Errico, responsabile del settore servizi sociali del Comune, il recupero della stazione sembrava avviato verso un epilogo positivo con l'entrata in funzione, nei locali al primo piano dell'edificio principale, di un centro di aggregazione giovanile, affidato alla gestione di una cooperativa. L'illusione è durata una manciata di mesi, poi le cattive condizioni della struttura hanno portato alla chiusura del centro.

Oggi di quell'esperienza resta solo un grande cartello, installato sulla facciata dell'edificio rivolta verso il piazzale che precede la stazione. All'esterno,

comunque, la struttura appare in uno stato di conservazione discreto. Nessuno dei locali, però, è accessibile. A partire dall'atrio principale, ingrigito dalla polvere accumulata sul pavimento, e dalla sala d'attesa, che pur essendo dotata di un display elettronico degli orari e di una biglietteria self-service ha l'ingresso sbarrato da un cancello. Due cancelli, inoltre, impediscono l'accesso anche ai servizi igienici, ospitati in una struttura indipendente su un unico piano che affianca quella principale. L'unica consolazione, in compenso, è rappresentata dalla cura che caratterizza le aree alberate che costeggiano i binari.

Linea Taranto-Metaponto

CASTELLANETA MARINA (TA)

La stazione si trova in una zona molto bella dal punto di vista naturalistico, compresa com'è tra il mare e una fitta pineta, attraversata solo da un lungo rettilineo che dalla statale 106 conduce fino allo spiazzo antistante la struttura ferroviaria. L'orario aggiornato dei treni è esposto all'interno di una bacheca protetta da una grata metallica, ma nessun locale della stazione, che si sviluppa su un unico piano, è accessibile. L'unica eccezione è costituita da una piccola baracca prefabbricata che costeggia i binari sulla destra dell'edificio principale. La funzione cui è stata destinata è forse quella della sala d'attesa, ma all'interno si presenta completamente vuota e piuttosto sporca. Gli spazi a verde che occupano lo spazio attorno all'edificio principale, invece, sono conservati con molta cura.

GINOSA (TA)

L'edificio della stazione, che si trova in località Marina di Ginosa, è preceduto da una serie di arcate piuttosto suggestive, che sembrano richiamare in chiave moderna la struttura di un acquedotto romano. Queste arcate delimitano il confine tra la strada e lo spiazzo antistante la stazione, dove è stato ricavato un piccolo parcheggio ben curato, con una ventina di posti auto e alcune rastrelliere per biciclette, ornato nella parte centrale con una serie di palme, una fontanella e alcune panchine in pietra.

Anche la stazione, al pari dello spiazzo che la precede, appare in buone condizioni. Tutti gli accessi all'edificio, però, sono chiusi. L'unica eccezione è rappresentata dai locali dei servizi igienici, che sono aperti, puliti e indicati fin

dalla strada da diversi cartelli come “bagni pubblici”. E’ possibile, inoltre, intravedere l’interno di alcune stanze vuote del piano terra, che sono protette da grate. Il buono stato di conservazione che le caratterizza potrebbe preludere a un loro utilizzo da parte del Comune di Ginosa, con il quale sarebbe in corso di stipula un comodato per la gestione di alcuni spazi nell’ambito della stazione.

In un accordo di questo tipo potrebbero rientrare anche il primo piano dell’edificio, che non sembra abitato, e l’ampia area dell’ex scalo merci, che ha le carte in regola per essere trasformata in un parcheggio o in un parco.

PUGLIA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Spinazzola-Barletta</i>							
Minervino Murge	BA	Buono	Km 0,5		C	SO	No
<i>Linea Foggia-Manfredonia</i>							
Siponto	FG	Cattivo	Centrale	C			Si
Manfredonia	FG	Discreto	Centrale	C		SO	Si
<i>Linea Taranto-Brindisi</i>							
Latiano	BR	Discreto	Centrale		C	SO	Si
<i>Linea Taranto-Metaponto</i>							
Castellaneta Marina	TA	Discreto	Centrale	C			No
Ginosa	TA	Buono	Centrale	C			Si

CALABRIA



Le stazioni ferroviarie calabresi elencate nelle prossime pagine sono state indicate come alcune delle possibili sedi dei servizi previsti nell'ambito del progetto "Le Stazioni del Mediterraneo", una delle iniziative comunitarie Equal promosse dalla Funzione Politiche Sociali delle Ferrovie dello Stato e ammesse al finanziamento da parte del ministero del Lavoro. L'intervento destinato a recuperare a uso sociale le stazioni calabresi riguarda, in particolare, la prevenzione dei fenomeni di razzismo e xenofobia, attraverso l'utilizzo di stazioni impresenziate e caselli dismessi della costiera ionica, in cui dovrebbero essere ricavati servizi non residenziali di prima accoglienza per gli immigrati che sbarcano nel nostro paese, con il coinvolgimento delle organizzazioni sociali ed ecclesiali della zona.

Le stazioni individuate lungo la costa ionica dovrebbero dunque fungere da contenitore per attività di accoglienza, ma anche come centri di documentazione e divulgazione, in grado di catalizzare una serie di iniziative legate alla diffusione della cultura dell'integrazione e della multietnicità. La partnership di sviluppo del progetto, capeggiata dal Consorzio Labtegnos e dal Dipartimento di Linguistica dell'Università degli Studi della Calabria, punta inoltre alla sperimentazione di un sistema di imprese sociali in grado di garantire la continuità del servizio, creando così occasioni di impiego per i giovani calabresi, alcuni soggetti svantaggiati e gli stessi immigrati regolarizzati, in un'area

fortemente penalizzata dal punto di vista dei trasporti, e segnata da un alto tasso di disoccupazione e da fenomeni di delinquenza organizzata che minano il tessuto sociale.

Come nel caso degli altri tre progetti Equal approvati dal ministero, anche “Le Stazioni del Mediterraneo”, finanziato dal Fondo Sociale Europeo con poco meno di 900mila euro, ha dovuto però fare i conti con difficoltà che ne hanno ritardato la fase di avvio. Allo stato attuale, inoltre, non risulta che siano in corso trattative tra le amministrazioni locali e Metropolis, la società di gestione del patrimonio immobiliare delle Ferrovie, per l’utilizzo delle strutture individuate per lo sviluppo del progetto, che in alcuni casi, tra l’altro, ospitano già altri tipi di servizi e attività. *Nella foto della pagina precedente, la stazione di Sant’Ilario dello Jonio, una delle strutture calabresi indicate come possibili sedi del progetto “Le Stazioni del Mediterraneo”.*

Linea Metaponto-Reggio Calabria

ROSSANO (CS)

Uno dei casi appena citati è quello della stazione di Rossano, che sorge nel cuore del centro abitato di questa cittadina di 35mila abitanti della provincia di Cosenza. L’edificio principale della stazione, infatti, si affaccia su un piazzale caratterizzato dalla presenza di numerosi esercizi commerciali e il piano terra, indicato come possibile sede di uno dei centri di accoglienza del progetto “Le Stazioni del Mediterraneo” ospita già una delegazione della polizia municipale, un bar che funziona anche come rivendita dei biglietti ferroviari, e il negozio “Riflessi d’argento”, specializzato nella vendita di argenteria, oggettistica, cristalleria, porcellane e bomboniere.

Al piano superiore l’edificio è abitato, mentre l’area dell’ex magazzino merci, in buone condizioni di conservazione, viene utilizzata come parcheggio. Il varco di accesso che dal piazzale conduce ai binari funge anche da sala d’attesa per i viaggiatori. Al suo interno sono installati un monitor che segnala partenze e arrivi dei treni e una biglietteria self-service, che si sommano al più tradizionale foglio cartaceo degli orari, esposto su una parete.

Nel complesso, dunque, la stazione è dotata di tutti i servizi essenziali per i viaggiatori e appare in uno stato di conservazione più che discreto. L’unica pecca significativa è rappresentata dai servizi igienici, che occupano una struttura indipendente su un unico piano, a fianco di quella principale, ma sono chiusi.

ISOLA CAPO RIZZUTO (KR)

La stazione, a dispetto del suo nome, si trova parecchi chilometri prima di Isola Capo Rizzuto, all'altezza dello svincolo per Cutro della statale 106 ionica. Il traffico sostenuto che caratterizza la statale è l'unico elemento che interferisce con il paesaggio bucolico in cui è inserita la struttura ferroviaria, che si raggiunge percorrendo una strada chiusa semisterrata. Statale a parte, infatti, la stazione è circondata da campi e da alcuni piccoli fabbricati utilizzati probabilmente dai contadini.

L'impianto è costituito da un edificio principale, che si sviluppa su un unico piano e esternamente appare in uno stato di conservazione discreto anche se carente dal punto di vista della manutenzione ordinaria, ed è affiancato da una pensilina per i viaggiatori e da un'altra piccola struttura. Tutte le porte e le finestre sono sbarrate da inferriate, e solo in un caso è possibile sbirciare all'interno. Davanti agli occhi si presenta uno stanzone quasi completamente vuoto, abbastanza sporco, con fili che penzolano dal soffitto e lo scheletro di quella che sembra una vecchia cabina telefonica appoggiato a una parete.

Chiusa è anche la struttura dei bagni, posizionata sulla sinistra dell'edificio principale, dando le spalle ai binari, e la monotonia cromatica della stazione è rotta solo dal verde circostante, da alcuni graffiti disegnati sui muri dei vari fabbricati e da una palma, che troneggia nello spazio retrostante la pensilina.

SOVERATO (CZ)

In netto contrasto con la situazione dell'impianto di Isola Capo Rizzuto, la stazione di Soverato si sviluppa su un'area piuttosto ampia, che comprende una biglietteria, un bar tabacchi, il fabbricato dell'ex magazzino merci, al cui interno è ospitata la Pro Loco dell'Azienda di Promozione Turistica di Catanzaro, e un parcheggio piuttosto capiente che si estende lungo il perimetro dell'ex magazzino. L'ingresso principale della stazione è preceduto, invece, da un giardino molto ben curato attraversato da una corsia di transito per le vetture, che permette ai mezzi di caricare e scaricare i viaggiatori davanti alla stazione senza però sostare troppo a lungo.

La presenza del bar e della biglietteria garantisce un presidio abbastanza costante sulla struttura, inserita tra l'altro in una zona del centro abitato caratterizzata dalla presenza di numerosi palazzi residenziali. Il buono stato complessivo dell'impianto contrasta però con le condizioni insufficienti della sala d'attesa, che si riduce a una stanza completamente vuota e priva della porta. L'altro aspetto negativo della stazione è rappresentato, inoltre, dalla non fruibilità dei servizi igienici. Quelli ricavati all'interno dell'edificio principale,

infatti, sono chiusi. Ufficialmente per lavori, dei quali però non sembra esserci traccia alcuna.

BADOLATO (CZ)

Proseguendo verso sud lungo la statale 106, una quindicina di chilometri dopo aver lasciato Soverato si giunge alla stazione di Badolato, anch'essa indicata come possibile sede dei servizi previsti dal progetto "Le Stazioni del Mediterraneo". L'edificio principale si presenta in uno stato di conservazione discreto e al suo interno ospita già un'abitazione privata, al primo piano, e uno snack bar, ricavato al piano terra sul versante sinistro della struttura, dando le spalle ai binari.

Anche in questo caso, però, la cattiva sorpresa è rappresentata dalle condizioni in cui versa il locale destinato a fare da sala d'attesa. Si tratta infatti di una stanza vuota, priva dell'illuminazione e in un pessimo stato di conservazione, con sporcizia accumulata sul pavimento e i muri color grigio cemento scrostati in alcuni punti e coperti da graffiti quasi senza soluzione di continuità. La sala d'attesa, oltre al bar, è anche l'unico locale accessibile della struttura. I servizi igienici, infatti, si trovano sul versante dell'edificio principale opposto rispetto al bar, ma le porte di accesso sono chiuse.

L'area dell'ex scalo merci occupa lo spazio alla destra della stazione, dando le spalle ai binari, ed è occupata da alcuni capannoni, in mezzo ai quali spicca la presenza di un motoscafo. Il perimetro del piazzale antistante la stazione, in grado di ospitare parecchie vetture, è occupato invece da alcuni palazzi residenziali.

GIOIOSA JONICA (RC)

La stazione spunta nel cuore del centro abitato di Marina di Gioiosa Jonica, in un'area molto frequentata nelle ore diurne e contraddistinta dalla presenza di numerosi esercizi commerciali nelle vicinanze. Lo stesso edificio principale della stazione, che si sviluppa in parte su due piani, ospita al suo interno un bar tabacchi che opera anche come ricevitoria del lotto e include dei servizi igienici aperti al pubblico. Quelli della stazione, invece, non sono accessibili, anche se sbirciando attraverso la loro porta a vetri è possibile verificare che sono in ottime condizioni.

L'atrio di ingresso è piuttosto ampio e si articola in due vani principali. All'interno del primo è stata ricavata una biglietteria, aperta nei giorni feriali dalle 8,45 alle 12,30 e dalle 16 alle 18,45, e nei festivi dalle 12 alle 18,45, mentre lo spazio antistante lo sportello comprende due panchine e un telefono

pubblico. Il secondo vano, invece, dovrebbe costituire la sala d'attesa vera e propria, ma è completamente vuoto. Dal punto di vista della pulizia, però, il suo stato è impeccabile. Sulla sinistra dell'ingresso principale si intravede la scala attraverso cui si accede al piano superiore, che però non sembra essere utilizzato al pari dell'area recintata dell'ex scalo merci, che si trova sul versante destro della stazione dando le spalle ai binari. Il fabbricato dell'ex magazzino, però, appare in un buono stato di conservazione.

SANT'ILARIO DELLO JONIO (RC)

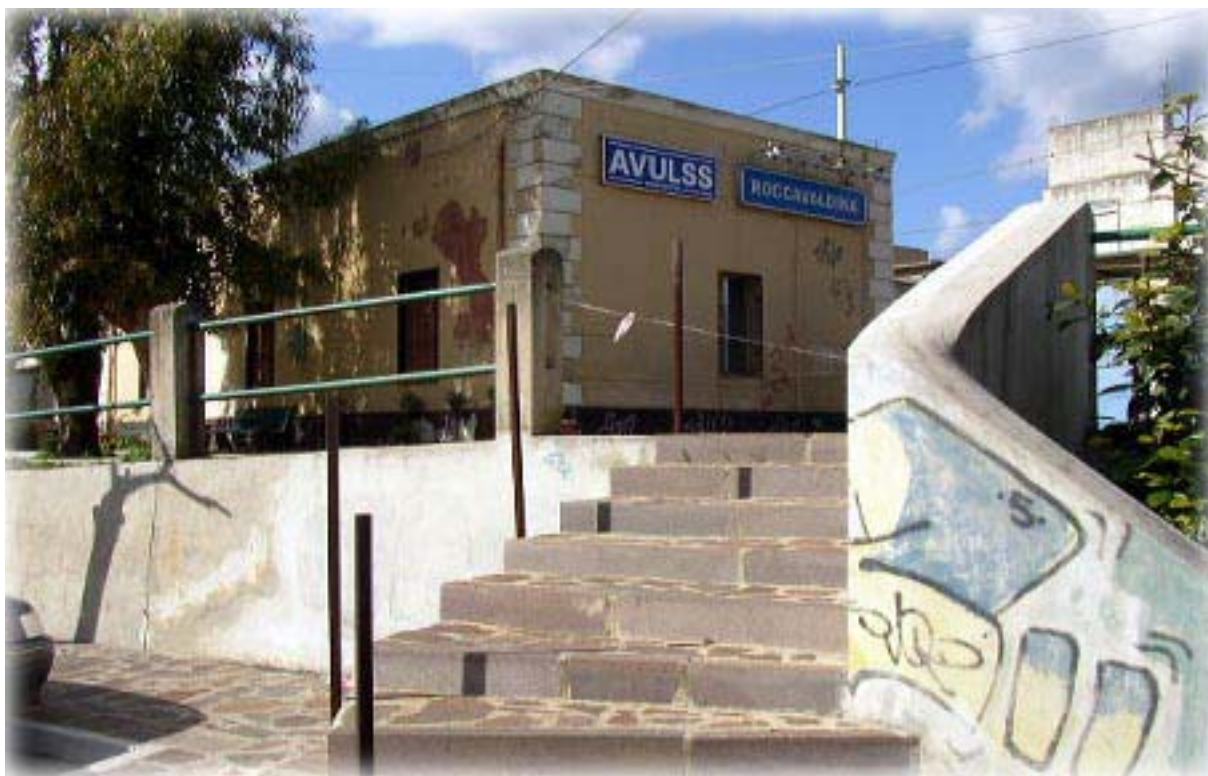
Quella di Sant'Ilario dello Jonio è una struttura particolare. La stazione, infatti, si trova a ridosso di un passaggio a livello, a non più di 300 metri dal mare, e osservandola dal versante che si affaccia sui binari si ha la netta impressione che sia abbandonata. Questa impressione è rafforzata dal fatto che su questo lato l'edificio versa in condizioni precarie e nessuno dei locali è accessibile. L'unica stanza visibile dall'esterno viene utilizzata come deposito per materiale ferroviario, mentre le finestre del primo piano hanno tutte le tapparelle abbassate.

La presenza di un cassone dell'aria condizionata, installato su uno dei muri laterali dell'edificio, desta però qualche sospetto. Basta spostarsi, infatti, sul lato della stazione che costeggia la statale 106 per rendersi conto che all'interno di alcuni locali del piano terra è stato ricavato uno studio di consulenza che si occupa di pratiche automobilistiche, aperto dal lunedì al venerdì dalle 9 alle 12 e dalle 15,30 alle 19, e il sabato dalle 9 alle 12. Si tratta, per la precisione, dello sportello telematico dell'automobilista di Michele Muià, specializzato in passaggi di proprietà, cambio targhe, certificati catasto, revisioni, collaudi, e in una serie di altri servizi scrupolosamente elencati sui vistosi pannelli che circondano l'ingresso dell'ufficio.

L'area ferroviaria oltre all'edificio principale comprende anche un piccolo fabbricato su un piano unico in prossimità del passaggio a livello e uno spazio verde poco curato sul versante opposto, chiuso da un cancello azzurro sul lato che si affaccia lungo la statale e preceduto in prossimità dei binari da una pensilina esterna per i viaggiatori ricoperta di graffiti.

CALABRIA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Metaponto-Reggio Calabria</i>							
Rossano	CS	Discreto	Centrale	*		SO CU	Sì
Isola Capo Rizzuto	KR	Discreto	Km 12	*		SO CU	No
Soverato	CZ	Buono	Centrale	*		SO CU	Sì
Badolato	CZ	Discreto	Centrale	*		SO CU	Sì
Gioiosa Jonica	RC	Buono	Centrale	*		SO CU	Sì
Sant'Ilario dello Ionio	RC	Cattivo	Km 0,5	*		SO CU	Sì
<i>* Le stazioni sono state indicate come possibili sedi dei servizi da avviare nell'ambito del progetto Equal "Le Stazioni del Mediterraneo"</i>							

SICILIA



Anche in una regione come la Sicilia, storicamente caratterizzata da un pesante deficit infrastrutturale in tema di trasporti e viabilità, negli ultimi anni non sono mancati tentativi di recupero a uso sociale delle strutture ferroviarie. Ciò è avvenuto sia nell'ambito di alcune stazioni tuttora presenziate (come quella di Castellammare del Golfo, dove il Comune di Alcamo ha affittato l'area dell'ex scalo merci per ospitare attività ricreative e di intrattenimento nei mesi estivi), sia in alcuni impianti impresenziati.

Nel complesso, le stazioni siciliane descritte nelle prossime pagine sono 10, concentrate nelle province di Catania (7 stazioni) e di Messina (3). I numeri, dunque, anche in questo caso, non reggono il confronto con quelli di alcune regioni del centro-nord, ma le esperienze incoraggianti già avviate o programmate da alcune realtà locali potrebbero fare da apripista a iniziative simili nel resto dell'isola.

In questo senso, un modello originale rispetto ai vari progetti di recupero delle stazioni varati nel nostro paese è quello ipotizzato dalla Provincia Regionale di Catania, che mira alla creazione di ostelli della gioventù e strutture ricettive extra-alberghiere in una serie di stazioni affittate lungo la linea Lentini Diramazione-Gela. Si tratta di un'idea ancora in embrione, che finora peraltro non è ancora stata tradotta in interventi concreti, ma in una regione a forte vocazione turistica come la Sicilia potrebbe finire per rivelarsi il modello giusto

da esportare anche altrove. *Nella foto della pagina precedente, la stazione di Roccavaldina – Scala – Torregrotta, che ospita la sede dell'Avulss (Associazione per il Volontariato nelle Unità Locali dei Servizi Socio sanitari) di Torregrotta.*

Linea Lentini Diramazione-Gela

PALAGONIA (CT)

La stazione di Palagonia è uno dei sei impianti ferroviari del territorio a sud-ovest della Piana di Catania che sono stati assegnati alla gestione dell'amministrazione provinciale per scopi di carattere turistico-alberghiero. La Provincia Regionale di Catania, infatti, a partire dall'aprile del 2001 ha affittato per nove anni queste stazioni, impresenziate ormai da diverso tempo, con l'intenzione di utilizzarle per realizzare ostelli della gioventù e strutture ricettive extra-alberghiere nei centri del Calatino-Sud Simeto, inseriti in un contesto paesaggistico davvero eccezionale.

Il presidente dell'amministrazione provinciale catanese, Nello Musumeci, ha lanciato un forte appello agli amministratori della Regione, della Provincia Regionale di Caltanissetta e di alcuni comuni, per la creazione di un consorzio istituzionale che potrebbe scongiurare quella che è stata definita l'eutanasia del trasporto pubblico, e in particolare della ferrovia. "Sostenendo sempre il mantenimento dei treni, il problema non sarà mai risolto – ha spiegato Musumeci – Occorre dunque avanzare alle Ferrovie una richiesta di gestione autonoma della tratta: l'ipotesi deve essere rivendicata da tutte le amministrazioni pubbliche della zona. Il governo nazionale, invece, dovrà eseguire le opere di ammodernamento della linea". Il trasporto ferroviario, infatti, potrebbe offrire un servizio alternativo (e migliore) ai turisti. "L'area calatina - ha aggiunto a questo proposito Musumeci – non può prescindere dalle infrastrutture. Le esigenze delle comunità locali, peraltro, sono legate alla specifica valenza storica, culturale ed economica del territorio. Le aspettative di tanti utenti non possono più essere mortificate, ma occorre il coraggio di una nuova scelta".

Le stazioni coinvolte finora nel progetto di recupero caldeggiato da Musumeci si trovano lungo la linea Lentini Diramazione-Gela, che negli ultimi anni, dopo voci che ipotizzavano una sua possibile soppressione, ha assunto anche una forte valenza turistica, tanto da spingere l'Azienda Provinciale per il Turismo di Catania a organizzare il transito di diversi treni a vapore con destinazione, di volta in volta, Vizzini, Grammichele, Militello o Caltagirone.

Questa tratta ferroviaria si compone di due tronchi differenti per origini e per caratteristiche di tracciato: il Lentini Diramazione-Caltagirone e il Caltagirone-Gela. Il primo è un collegamento ottocentesco con la zona di Militello e del Calatino, mentre il secondo è il completamento della via più rapida verso la zona industriale di Gela.

Il progetto del tratto più antico, quello tra Valsavoia, antico nome di Lentini Diramazione, e Caltagirone, risale a poco dopo il 1880, e nel giugno del 1888 venne stipulata la convenzione “fra S. E. il Ministro dei lavori pubblici, commendatore Giuseppe Saracco e S.E. il Ministro delle finanze e Ministro per interim del tesoro, commendatore Agostino Magliani, contraenti in nome dello Stato, ed il commendatore Adolfo Billia, direttore generale della Società italiana per le Strade ferrate della Sicilia, contraente in nome della Società medesima” per la costruzione della linea che “per contrada Fildidonna, Militello, contrada Nocifero e Grammichele” raggiungeva Caltagirone. I lavori fino a Scordia terminarono nel novembre del 1889, e tre anni dopo i binari raggiunsero finalmente Caltagirone.

In partenza da Lentini Diramazione la ferrovia percorre una curva abbastanza stretta, costeggiando il lago di Lentini, visibile a sinistra. La stazione di Palagonia, in passato conosciuta come stazione di Leone, è la prima che si incontra dopo Lentini Diramazione e si trova lungo la statale 385, che collega Catania a Caltagirone, in prossimità del bivio per Scordia e Militello, a una decina di chilometri di distanza dalla località da cui prende il nome. Alla struttura si accede attraverso una breve strada in discesa che conduce all'ampio piazzale antistante l'edificio principale, che si sviluppa su due piani. Tutte le porte e le finestre al piano terra, però, sono murate, mentre al primo piano alcune finestre sono aperte ma hanno i vetri rotti. L'unica eccezione è rappresentata dalla porta che conduce ai locali tuttora utilizzati dal personale della Rete Ferroviaria Italiana (Rfi), che proprio in questi mesi sono al lavoro su questa linea per provvedere alla sostituzione dei binari. Al momento, dunque, il transito dei treni è sospeso.

Nel complesso la stazione, fabbricato dell'ex magazzino merci compreso, versa in pessime condizioni. Il degrado è determinato soprattutto dallo stato di abbandono dell'impianto e dalla mancanza di una manutenzione costante, mentre non ci sono segni evidenti di vandalismo, a eccezione di qualche graffito. L'area ferroviaria comprende inoltre un ampio scalo merci, nell'ambito del quale sono accatastate l'una sull'altra centinaia di traversine.

SCORDIA (CT)

Superata Palagonia, la linea prosegue in rettilineo in mezzo alla campagna fino a Scordia, dove inizia il suo tratto più aspro. Lo stato della stazione, affittata dalla

Provincia Regionale di Catania per essere trasformata in sede delle attività turistico-alberghiere già citate in precedenza, è abbastanza deficitario. L'edificio principale, infatti, si sviluppa su un unico piano e, fatta eccezione per i locali tuttora utilizzati dal personale della Rfi, versa in condizioni di totale abbandono. Attraverso i vetri rotti di una porta che dà sui binari è anche possibile sbirciare all'interno di un locale, indicato all'esterno come ufficio del capostazione titolare. La stanza si presenta quasi completamente vuota, con pezzi di carta, bottiglie di plastica e cartoni sparpagliati per terra.

Lo stato di abbandono della struttura, che in questo caso si trova in posizione centrale rispetto al paese, si riflette, in parte, anche sul piazzale antistante la stazione che funge da parcheggio, dove è accumulata sporcizia in grande quantità, soprattutto lungo il marciapiede che costeggia il suo perimetro. Sul piazzale si affacciano alcuni edifici residenziali e anche il varco di ingresso dell'area dell'ex scalo merci, attualmente occupata dai mezzi degli operai che sono al lavoro lungo la linea. Al suo interno si nota anche il fabbricato dell'ex magazzino merci, che appare in condizioni discrete.

FILDIDONNA (CT)

La stazione si trova nel mezzo della campagna, in prossimità di un passaggio a livello, ed è isolata rispetto a Scordia e Militello, i due centri abitati più vicini. Tanto isolata da suscitare gli illeciti appetiti di una gang di malfattori, colti in flagrante dai carabinieri nel marzo del 2002 durante il furto di materiali, bulloni e traverse di legno. Le persone arrestate in quella occasione sono state anche sospettate di essere responsabili di analoghi furti consumati negli ultimi anni in diverse stazioni del circondario, e in particolare a Palagonia, Scordia, Militello, Mineo e Vizzini-Licodia Eubea. Il progetto della Provincia Regionale di Catania per il recupero a uso turistico di queste stazioni, oltre a garantire una riqualificazione delle strutture e a creare nuove opportunità di lavoro, in una regione per di più segnata da uno dei più alti tassi di disoccupazione del paese, potrebbe dunque funzionare come deterrente rispetto ai saccheggi dei predoni delle stazioni e agli atti di vandalismo.

A Fildidonna, comunque, i treni ormai si fermano soltanto nel caso di eventuali incroci. I fabbricati principali compresi nell'area ferroviaria sono due: il primo è un casello in condizioni precarie che si sviluppa su due piani a ridosso del passaggio a livello, mentre il secondo occupa un'area più defilata rispetto alla sede stradale e può essere raggiunto solo percorrendo un angusto sentiero sterrato lungo un centinaio di metri. Una volta giunti sul posto, però, ci si rende conto che questa piccola struttura su un solo piano viene utilizzata esclusivamente come deposito per le attrezzature della Rfi. Del resto non

potrebbe essere altrimenti, visto che tutte le porte sono chiuse e le finestre, sul versante opposto rispetto al marciapiede che costeggia i binari, sono murate.

MILITELLO (CT)

Dopo Fildidonna il binario descrive un'ampia curva in salita, tanto lunga che la linea sembra avvatarsi su se stessa, e si dirige verso la fermata di Militello in Val di Catania. La stazione di questo paese è leggermente decentrata rispetto al centro abitato e sorge in cima a una collinetta, in una posizione decisamente invidiabile perché oltre a un ambiente tranquillo ad alta densità di verde è in grado di offrire una vista stupenda sulla valle circostante. Il contesto in cui è inserita la struttura sembra dunque avere tutte le carte in regola per ospitare le attività previste dal progetto di recupero promosso dall'amministrazione provinciale e diventare "il nuovo vanto della ricettività extra-alberghiera a Militello", come promesso tempo fa dal presidente della Provincia, Nello Musumeci.

Purtroppo, però, allo stato attuale l'edificio principale della stazione non è all'altezza dell'area che lo circonda. Il suo stato di conservazione complessivo, infatti, è cattivo. In particolare, porte e finestre al piano terra sono tutte chiuse o murate, mentre le tapparelle del primo piano cadono letteralmente a pezzi. I servizi igienici, o quel poco che ne rimane, si trovano invece all'interno di un piccolo fabbricato indipendente, mentre il magazzino merci in questo caso è un'appendice del corpo principale e sembra averne ereditato le condizioni precarie.

Non mancano neppure i graffiti, distribuiti un po' ovunque, ma con un accanimento maggiore sui muri esterni del magazzino merci. La stazione, del resto, negli ultimi anni sembra essere diventata il bersaglio privilegiato dei teppisti della zona, che hanno preso di mira anche i vani al primo piano, dove tra l'altro sono state sottratte alcune porte interne. Più che per questi atti di vandalismo, la struttura sembra però soffrire per l'assenza di qualsiasi tipo di manutenzione e presidio. Una sensazione, quest'ultima, resa ancora più acuta dalla presenza di tre furgoncini gialli in avanzato stato di decomposizione all'interno dell'area dell'ex scalo merci riservata al personale della Rfi.

Lo stato di abbandono che caratterizza la struttura stride, però, con la presenza di un nuovissimo display elettronico degli orari dei treni installato all'esterno, sulla facciata dell'edificio che dà sui binari. Quasi a voler sottolineare, con questo piccolo, pressoché invisibile elemento di novità, l'intenzione di invertire la tendenza e di frenare il progressivo declino della stazione. Dei lavori destinati a trasformarla in un ostello della gioventù, annunciati da Musumeci già nel dicembre del 2001, continua però a non esserci traccia.

MINEO (CT)

Una volta lasciata Militello e superata una galleria, la linea ferroviaria attraversa un paesaggio in cui è il ficodindia a farla da padrone. Dal finestrino, inoltre, si possono cogliere qua e là alcuni bei panorami sulla Piana di Catania, mentre il treno oltrepassa una zona boscosa. La stazione successiva è quella di Mineo, che si trova a una decina di chilometri dal paese da cui prende il nome, lungo la strada che da Militello porta a Vizzini, che in questo tratto corre parallela alla ferrovia.

Le condizioni dei fabbricati che fanno parte dell'area ferroviaria sono pessime. A partire dall'edificio principale, che ha porte e finestre murate sia al piano terra che al primo piano. L'unica eccezione è rappresentata da un piccolo locale privo della porta che si affaccia sul marciapiede che costeggia i binari. Dovrebbe trattarsi della vecchia sala d'attesa, ma una volta varcata la soglia d'ingresso ci si trova di fronte una stanza completamente buia e spoglia, con il neon dell'impianto di illuminazione che penzola dal soffitto e le pareti annerite dallo sporco e da segni di bruciature negli angoli, eredità evidentemente di qualche atto di vandalismo.

Sulla destra dell'edificio principale, dando le spalle ai binari, si nota la presenza di tre piccole strutture su un unico piano in uno stato di conservazione meno compromesso. Anche questi fabbricati, però, hanno porte e finestre chiuse o murate. L'area dell'ex scalo merci include invece lo scheletro di un capannone privo del tetto e dei muri laterali, ed è occupata da centinaia di traverse di legno accatastate l'una sull'altra e dal materiale utilizzato per i lavori di ammodernamento dei binari.

VIZZINI – LICODIA (CT)

Le pendenze della ferrovia dopo la fermata di Mineo si addolciscono. La stazione di Vizzini – Licodia, infatti, si trova in un'area pianeggiante, in prossimità di un passaggio a livello all'altezza dello svincolo stradale per Grammichele. Dal punto di vista del degrado, la struttura purtroppo soffre della stessa incuria che caratterizza gli impianti descritti finora, anche se tra le stazioni affidate alla gestione della Provincia Regionale di Catania sembra essere quella in condizioni migliori.

L'edificio principale, preceduto dalla sede di un club gastronomico che si affaccia sul grande piazzale antistante la stazione, si estende su due piani e, come nel caso di Militello, è direttamente collegato alla struttura dell'ex magazzino merci, costituita da un fabbricato in muratura e da una tettoia aperta sui lati. La maggior parte di porte e finestre sono protette da saracinesche, ma attraverso una finestra aperta del piano terra è possibile intrufolarsi dentro l'edificio, che

include ancora buona parte del vecchio arredamento, come gli armadietti utilizzati dal personale della stazione.

Spostandosi lungo il marciapiede che costeggia i binari, è possibile inoltre accedere alla sala d'attesa, una stanza abbastanza ampia e priva della porta, che conserva ancora al suo interno una panchina. Le pareti della sala in questi anni di abbandono sono state sostanzialmente risparmiate dai graffiti. In compenso, la parte centrale del locale è occupata da una grande pozzanghera, circondata da rifiuti gettati sul pavimento. Sul lato dell'edificio che dà sui binari, accanto alla porta di accesso all'ufficio movimento, spicca anche la presenza di un display elettronico degli orari nuovo fiammante, mentre la struttura dei bagni, ricavati in un piccolo fabbricato indipendente, è completamente murata.

GRAMMICHELE (CT)

In questo paese di 14mila abitanti a nord-ovest dei monti Iblei, noto anche come "città esagonale" per la sua particolare conformazione organizzata secondo un sistema di esagoni concentrici, sul modello ideato nel XVIII secolo dal principe Carlo Maria Carafa Branciforte e disegnato dal frate architetto Michele da Ferla, i fabbricati della stazione ferroviaria e l'area circostante sono stati affittati dal Comune a partire dal gennaio del 1999.

A distanza di alcuni anni da quell'accordo, però, la struttura versa ancora in cattive condizioni e i muri esterni, in particolare, fungono da gigantesca tavolozza per graffiti di ogni genere, da disegni variopinti in cui si intravede qualche aspirazione artistica a scritte becere a sfondo sessual-calcistico. I graffiti non hanno risparmiato la pensilina esterna per viaggiatori e neppure la vecchia sala d'attesa, costituita da una stanza aperta e completamente vuota al piano terra dell'edificio principale, mentre quasi tutte le finestre del primo piano hanno i vetri rotti.

I vandali, però, sembrano aver concentrato i loro istinti peggiori soprattutto su un piccolo fabbricato di servizio che affianca il corpo principale della stazione. L'interno di questo locale, infatti, è stato letteralmente devastato. Sul pavimento, in particolare, sono sparsi fogli di carta e rifiuti di ogni genere, mentre tavoli e panchine sopravvissute dal periodo in cui la stazione era ancora presenziata sono stati divorati quasi completamente dal fuoco.

Linea Bicocca-Messina

SCALETTA ZANCLEA (ME)

Percorrendo la statale 114 della Sicilia Orientale, che congiunge Messina a

Catania, si può ammirare a un certo punto il Castello di Scaletta Zanclea, una costruzione imponente su tre piani che risale probabilmente all'età sveva. Il maniero si erge sulla cima di una collina ed è raggiungibile attraverso delle stradine a gradoni che salgono verso il centro del paese.

La stazione ferroviaria di Scaletta Zanclea, invece, si trova a valle del centro abitato, a ridosso del mare, e la prima immagine che offre di sé è quella molto curata dell'ampia area parcheggio che occupa una striscia di asfalto lunga alcune decine di metri. Al suo interno è stata ricavata anche una zona giardino, che comprende aree verdi e alcune panchine, mentre una lingua di terreno sopraelevata di circa un metro e mezzo rispetto al parcheggio è stata destinata a ospitare un piccolo parco giochi per i più piccoli, con altalene e scivoli variopinti affiancati da altre panchine.

Spostando l'attenzione sui fabbricati che occupano l'area ferroviaria, balza subito all'occhio il contrasto tra le strutture vecchie e quelle più recenti. L'edificio principale, che si sviluppa su un solo piano, è preceduto infatti, sul versante rivolto verso il parcheggio, da un fabbricato completamente vuoto in condizioni precarie. Dovrebbe trattarsi dell'ex magazzino merci, affittato dall'amministrazione comunale insieme all'area circostante a partire dal giugno del 1999. Questa struttura è separata dal corpo principale della stazione da un altro spiazzo verde molto ben curato, al centro del quale spicca la presenza di una fontana.

L'ordine e la cura che caratterizza l'area che circonda la stazione non trova purtroppo riscontro all'interno del locale destinato a fare da sala d'attesa per i viaggiatori, che si presenta completamente vuoto, con rifiuti sparsi per terra e in più un odore sgradevole. Sala d'attesa a parte, comunque, l'edificio principale è in uno stato di conservazione discreto, e proseguendo lungo il marciapiede che costeggia i binari ci si imbatte in un'abitazione privata. Per trovare il foglio degli orari di partenza e arrivo dei treni, invece, bisogna spostarsi sul versante opposto della stazione, che si affaccia sulla strada. Gli orari, infatti, sono appesi ai vetri della porta, chiusa, dell'ingresso principale, dietro la quale è possibile intravedere un'altra stanza vuota, con un po' di sporcizia accumulata sul pavimento.

Linea Palermo-Messina

TERME VIGLIATORE (ME)

Due al prezzo di una. In questa località della costa settentrionale siciliana, famosa per una villa romana del primo secolo avanti Cristo riportata alla luce negli anni Cinquanta, questo abusato ritornello pubblicitario può essere utilizzato

per descrivere l'accordo con cui dall'aprile del 2002 il Comune ha preso in gestione, in comodato d'uso gratuito, le due stazioni di Terme Vigliatore. Le stazioni sono due perché i lavori per la realizzazione del secondo binario sulla linea Palermo-Messina hanno comportato una modifica del tracciato della ferrovia, rendendo necessaria la costruzione di una nuova struttura più a monte rispetto a quella precedente.

Una volta privata dei binari, la vecchia stazione rischiava lo stesso triste destino toccato a molte altre strutture dismesse. L'amministrazione locale, però, ha colto la palla al balzo, ottenendo di poter usufruire dell'edificio principale per attività di interesse sociale. Al suo interno, infatti, sono già iniziati i lavori per trasformare la stazione, che si sviluppa su due piani, nella sede della biblioteca comunale e del centro Informagiovani di Terme Vigliatore. La scelta del Comune sembra davvero azzeccata, anche perché la vecchia stazione è inserita all'interno del centro abitato, in una zona ideale per ospitare le attività cui è stata destinata.

Da questo punto di vista la nuova stazione costruita a monte, in una zona più defilata rispetto al centro abitato, non è altrettanto suggestiva. La struttura, che si sviluppa su un unico piano, è preceduta infatti da un grande piazzale di asfalto, che ne accentua il distacco rispetto al paese. Lo stato della maggior parte dei locali e degli spazi interni, quasi tutti ancora vuoti, contribuisce ad accrescere questa mancanza di calore. In più, al momento del sopralluogo le due sale d'attesa, una di prima e una di seconda classe, ricavate lungo il marciapiede che costeggia il primo binario, non erano accessibili, al pari dei servizi igienici. In compenso, ha già fatto la sua comparsa qualche traccia di vandalismo, favorito anche dall'assenza di qualsiasi forma di presidio della stazione.

ROCCAVALDINA – SCALA – TORREGROTTA (ME)

Corsi di formazione, teatro, recitazione... Sono queste alcune delle attività portate avanti nell'ambito di questa stazione a partire dall'autunno del 2000, quando l'Avulss di Torregrotta ha ottenuto in locazione alcuni spazi all'interno dell'impianto, che si sviluppa su un unico piano ed è mimetizzato tra i fabbricati circostanti, in una zona piuttosto tranquilla del centro abitato di Scala, attraversato dalla statale settentrionale sicula.

L'Avulss, ovvero l'Associazione per il Volontariato nelle Unità Locali dei Servizi Socio sanitari, è stata fondata nel 1979 da Don Giacomo Luzietti ed è presente in tutte le regioni italiane con oltre 260 nuclei locali (che hanno un ambito cittadino, comunale o intercomunale), in cui operano complessivamente più di 11mila operatori volontari. A questi volontari l'associazione non richiede tanto specifiche competenze professionali, ma soprattutto la capacità di stare accanto alle persone. Ogni aspirante volontario deve comunque partecipare a un

corso di formazione di base appositamente predisposto dall'Oari (Opera per l'Assistenza Religiosa agli Infermi) in collaborazione con l'Università Cattolica del Sacro Cuore. L'Avuls opera all'interno di ospedali, carceri, scuole e, più in generale, al servizio di chi si trova in situazioni di bisogno o di disagio, come per esempio portatori di handicap o tossicodipendenti. Il tutto nell'intento di alleviare le difficoltà e le sofferenze individuali, e di fungere da lievito nella realtà pubblica, assolvendo compiti di animazione, di promozione, di sensibilizzazione, di educazione sanitaria e di impegno socio-politico, soprattutto a livello di consultazione e di partecipazione.

La presenza del nucleo locale dell'associazione all'interno della stazione di Roccavaldina – Scala – Torregrotta ha sicuramente giovato alla struttura, che occupa un'area leggermente sopraelevata rispetto al vicino parcheggio per le autovetture e si presenta complessivamente in condizioni discrete. La sala d'attesa e tutti gli altri locali che si affacciano sui binari, però, non sono accessibili, e ai viaggiatori in cerca di un riparo non resta dunque che accontentarsi di una pensilina esterna, che affianca l'edificio principale. Il versante della stazione che dà sui binari è caratterizzato, in negativo, anche dalla presenza di numerosi graffiti, che contribuiscono a marcare ulteriormente la differenza rispetto al lato della struttura rivolto verso il parcheggio. L'area di cui usufruisce direttamente l'Avuls di Torregrotta, infatti, si contraddistingue, in positivo, per il buono stato di conservazione, particolarmente evidente nell'assenza di graffiti sui muri, ed è impreziosito dalla presenza di una serie di vasi e di due alberi, la cui ombra rappresenta un valido antidoto alla calura nei giorni di canicola.

SICILIA – Tabella riassuntiva							
Stazione	Provincia	Stato di conservazione	Distanza centro abitato	Contatti avviati	Accordi definiti	Scopo	Vicinanza altre attività
<i>Linea Lentini Diramazione-Gela</i>							
Palagonia	CT	Pessimo	Km 14		A	TU	No
Scordia	CT	Cattivo	Centrale		A	TU	Si
Fildidonna	CT	Cattivo	Km 6		A	TU	No
Militello	CT	Cattivo	Km 0,3		A	TU	No
Mineo	CT	Pessimo	Km 13		A	TU	No
Vizzini – Licodia	CT	Cattivo	Km 5		A	TU	Si
Grammichele	CT	Cattivo	Centrale		A	SO	Si
<i>Linea Bicocca-Messina</i>							
Scaletta Zanclea	ME	Discreto	Centrale		A	SO	Si
<i>Linea Palermo-Messina</i>							
Terme Vigliatore	ME	Buono	Centrale		C	SO CU	Si
Roccavaldina – Scala – Torregrotta	ME	Discreto	Centrale		A	SO	Si