Turismo naturalistico in Toscana viaggiando in treno

written by Rivista di Agraria.org | 1 dicembre 2023
di Paolo Degli Antoni

Le statistiche di settore evidenziano come i segmenti turistici più remunerativi per gli operatori toscani siano quello culturale, in crescita, attrattore specialmente di stranieri, quello eno-gastronomico, attrattore specialmente di alto-spendenti, e quello balneare, in lieve calo, attrattore specialmente di italiani, di cui circa la metà toscani e lombardi.
Il turismo naturalistico non pare sia comparabilmente remunerativo, in parte perché le destinazioni, seppur prestigiose, sono territorialmente poco estese e hanno di solito modesta ricettività (eccezion fatta per Orbetello, con oltre un milione di pernottamenti l'anno), in parte perché le persone attratte dalla natura difficilmente spendono per distinzione sociale o per acquisto compulsivo e spesso portano con sé l'occorrente per un pic-nic da consumare in mezzo alla natura.
In questo articolo si considerano come destinazioni del turismo naturalistico le aree protette, che interessano il 10% del territorio regionale e la rete ecologica europea (14%, con ampia sovrapposizione rispetto alle precedenti, con valori minimi nelle province di Arezzo e Firenze, massimi in quelle di Livorno e Prato):

– parchi nazionali, regionali e interprovinciali;

– riserve naturali statali e regionali;

– aree naturali protette d'interesse locale ANPIL;

– siti di interesse comunitario della rete ecologica europea Natura 2000.

Talvolta per praticità escursionistica (partenza e arrivo in luoghi diversi), altre volte per scelta ecologica, a molti turisti (che per definizione pernottano) ed escursionisti (che per definizione non pernottano) piace utilizzare il trasporto pubblico per almeno una parte dei loro spostamenti. Tra questi si osserva una nicchia affezionata al treno, comprensiva di persone sofferenti di mal d'auto. Passiamo dunque in rassegna le aree protette toscane raggiungibili in treno, cioè che abbiano una stazione ferroviaria a distanza pedonale (orientativamente 15 minuti) da un accesso. Nessuno dei tre parchi nazionali si trova in questa situazione, ma una parte del Parco Nazionale dell'Arcipelago toscano è accessibile imbarcandosi a Piombino marittima, ove la stazione ferroviaria e quella marittima sono adiacenti; si tenga conto di come il mal d'auto e il mal di mare non affliggano necessariamente le stesse persone.

Nei parchi regionali
I tre parchi naturali regionali sono raggiungibili in treno, ciascuno almeno in un punto.
Il parco naturale della Maremma, istituito nel 1975, ha una sola stazione ferroviaria di riferimento: Talamone, quella di Alberese, prossima al centro visitatori, non ha più servizio viaggiatori. Il sito internet dell'Ente Parco raccomanda di scendere dal treno a Grosseto e di servirsi di navette. Non è prevista la visita libera delle riserve naturali, si deve acquistare un biglietto d'ingresso per l'accesso da un limitato numero di accessi, ai quali si può essere accompagnati con mezzi fuoristrada. La visita libera è limitata alla fascia contigua, per esempio dalla stazione di Talamone si può raggiungere in ogni momento il sito archeologico di Talamonaccio attraversando una pregevole macchia mediterranea e tratti a gariga.
Nel parco naturale Migliarino-San Rossore-Massaciuccoli, istituito nel 1979, le stazioni di riferimento sono Massarosa e Torre del Lago, mentre le stazioni di Tombolo e di Migliarino pisano da molto tempo non offrono più servizio viaggiatori. Torre del Lago (LU) è particolarmente propizia al cicloturismo naturalistico, potendosi raggiungere facilmente in bicicletta il Lago di Massaciuccoli (ove si può fruire di servizi di navigazione a tema naturalistico-culturale), il centro visite di Villa Borbone, la Macchia lucchese, la Macchia di Migliarino e le marittime riserve naturali della Lecciona (LU) e della Bufalina (PI). In bicicletta è possibile anche raggiungere dalla stazione di

Pisa San Rossore l'omonimo centro visite in circa un quarto d'ora.
Il parco regionale delle Alpi Apuane, istituito fra il 1980 e il 1985, è servito dalle stazioni ferroviarie di Equi Terme e di Monzone, dalle quali si dipartono sentieri interconnessi che raggiungono siti di grande interesse naturalistico e le cime più alte; i migliori camminatori possono prendere in considerazione la stazione di Minucciano-Pieve-Casola, anche dalla quale passa la variante apuana del Sentiero Italia, sebbene non sia molto vicina ai confini del parco, fino a Castenuovo Garfagnana, la cui estense Fortezza di Mont'Alfonso, già di confine con la Repubblica di Lucca, è inclusa nella fascia contigua del parco. Sul lato tirrenico le stazioni ferroviarie sono lontane e solo parzialmente e stagionalmente collegate a rifugi montani, con autoservizi adatti a stomaci forti.

Altre aree d'interesse naturalistico

La ferrovia tirrenica a sud di Livorno offre diverse opportunità d'escursionismo naturalistico a partire da stazioni ferroviarie.
Da Quercianella si raggiunge a piedi il vasto sito Natura 2000 Monti Livornesi, in particolare si può risalire la valle del Torrente Chioma.



La boscosa valle del Torrente Chioma nei Monti Livornesi vista da treno in corsa

Dalla stazione di Vignale-Riotorto nel Comune di Piombino (LI) si può camminare o pedalare in campagna fino alla boscosa ANPIL Sterpaia, da quella di Follonica (GR) una breve passeggiata urbana conduce nella Riserva naturale statale Tomboli di Follonica.Nella parte più meridionale della Maremma le stazioni di Albinia e di Orbetello-Monte Argentario offrono accesso alla Laguna di Orbetello, riserva naturale statale e regionale, entrambe ricomprese nel sito Natura 2000; la visita di questa zona è favorita da una ciclopista estesa dalla stazione fino a Monte Argentario.



Laguna di Orbetello dalla ciclopista a pochi passi dalla stazione ferroviaria

La stazione di Capalbio serve la Riserva statale Lago di Burano nell'omonimo sito comunitario.
Le due più antiche ferrovie preunitarie consentono l'accesso ad aree protette:
– la Firenze-Pisa-Livorno ha una stazione a San Donnino e una a Signa, dalle quali si può accedere al parco Chico Mendes e al Parco dei Renai, ricompresi nel sito comunitario Stagni della piana fiorentina e pratese; la chiusura nel 2002 della stazione di Carmignano (PO) ha lasciato l'ANPIL Artimino priva di accesso ferroviario;
– la Lucca-Pisa con la stazione di San Giuliano Terme (PI) serve il sito comunitario Monte Pisano e l'ANPIL Monte Castellare.

La ferrovia Siena-Grosseto ha, tra le altre, la stazione di Buonconvento (SI), prossima al sito Natura 2000 Monte Oliveto maggiore e Crete di Asciano. Dalla stazione di Murlo (SI), guadando il Fiume Ombrone, si entra nell'ANPIL Val d'Orcia, che più a valle in sponda destra ha un bosco ripario a distanza pedonale dalla stazione di Monte Antico (GR).
La ferrovia Pontremolese serve con le sue stazioni di Aulla Lunigiana e Filattiera rispettivamente le ANPIL riparie Fiume Magra in Lunigiana e Fiume Magra 2, attraversate dalla Via Francigena.
La stazione Rovezzano (FI) è adiacente all'ANPIL Torrente Mensola, quella di Vaiano (PO) prossima all'ANPIL Monteferrato.
L'unica stazione ferroviaria toscana propriamente montana è Pracchia (PT) sulla ferrovia porrettana, dalla quale si dipartono sentieri in boscose valli ricomprese nel sito Natura 2000 Tre Limentre-Reno, che si spingono fino oltre 1600 msm, tra questi Sentiero Italia e l'E1 Sicilia-Capo Nord.



L’autunno evidenzia diverse specie forestali nel sito Natura 2000 Tre Limentre-Reno

Occasioni mancate

Il turismo naturalistico rappresenta una piccola nicchia di mercato per sue caratteristiche intrinseche, come la modesta ricettività, le difficoltà d’accesso e l’esclusione di persone con disabilità motoria, quasi generalizzata tranne lodevoli eccezioni.

Ai suddetti limiti si aggiungono gli effetti di politiche trasportistiche incuranti delle potenzialità turistiche del trasporto ferroviario. Alcune ferrovie d’importanza turistico-naturalistica sono state dismesse nel corso dei passati decenni: il treno a cremagliera di Vallombrosa, la ferrovia Saline-Volterra e quella Pracchia-Mammiano.

La ferrovia faentina pochi anni dopo la rimessa in esercizio vide soppressa la fermata Cercina, apprezzata da escursionisti diretti nell’ANPIL Torrente Terzolle. La ferrovia dell’Amiata, pur mantenendo i binari, è limitata a treni turistici a calendario limitato, che pur costituendo un arricchimento dell’offerta complessiva di turismo naturalistico, non risponde alla domanda di chi preferisce viaggiare secondo itinerari autonomamente scelti come logistica e tempistica.

Il MiBACT dichiarò il 2020 anno dei treni turistici; il programma non si concretizzò in pieno, a causa della pandemia. Il ministro *pro-tempore* Dario Franceschini affermò: “è ora di promuovere un’altra forma di turismo che permetta al viaggiatore di percorrere il nostro paese in modo sostenibile e lungo le tratte storiche delle ferrovie, ammirando paesaggi magnifici e toccando località di struggente bellezza. Esistono 800 chilometri di tratte ferroviarie in disuso e abbandonate che attraversano parchi nazionali, aree protette e territori densi di storia e cultura. Nel 2020 investiremo per potenziare, promuovere e valorizzare questa forma di turismo, rispondendo all’esigenza di governare la crescita impetuosa dei flussi turistici che registreremo nei prossimi anni e che non potrà concentrarsi nelle sole grandi città d’arte, che già stanno vivendo fenomeni di sovraffollamento e che vanno tutelate. Dobbiamo promuovere un turismo sostenibile”. Programma forse un po’ troppo ambizioso nella sua pretesa di distogliere una parte dei turisti dalle città d’arte, sempre più ricercate dal turismo internazionale, ma ammirevole nel suo cercare di ampliare e diversificare l’offerta.

In Toscana per alcune settimane all’inizio e alla fine dell’estate 2020 la domenica mattina partiva da Firenze Santa Maria Novella un treno diretto a Porretta Terme, che ebbe un discreto successo, attraendo escursionisti desiderosi di recuperare le occasioni perdute a causa del confinamento, per escursioni nei boschi appenninici, sollevati dalla preoccupazione di perdere la coincidenza a Pistoia.

La noncuranza verso le potenzialità turistiche delle ferrovie si rende visibile anche con la programmazione delle interruzioni del servizio per manutenzione o raddoppio delle linee, effettuate per due anni di seguito sulla Porrettana in piena estate, ripetutamente in estate sulla Lucca-Aulla e sulla Pistoia-Lucca. Gli stessi operatori

turistici, consci di avere una parte della clientela che viaggia in treno, hanno registrato cali dell'attività in corrispondenza con le interruzioni del servizio, dato che i servizi sostitutivi sono tali solo nominalmente.
Un altro limite è la gestione (para)familiare di gran parte degli esercizi della ristorazione e della ricettività nei territori montani e costieri, che in molti casi li spinge a chiusure stagionali in periodi in cui la domanda è ancora abbastanza forte; fatto comprensibile perché anche quelle famiglie desiderano godere di vacanze in stagioni propizie, ma certo non incoraggiante la destagionalizzazione. Anche alcune attrazioni culturali hanno periodi e orari di apertura troppo brevi.

Confronti tra regioni e internazionali
In Italia la massima percentuale di territorio protetto si registra in Abruzzo (37%), regione dai risultati turistici modesti, sebbene in crescita, con grande prevalenza di ospiti nazionali, caratterizzata da una stagionalità esasperata, avendo come attrattori principali il mare e la montagna, considerato che anche i borghi storici si trovano spesso in quota. La chiusura al servizio di linea della ferrovia Sulmona-Carpinone, usata ora solo da treni turistici, impedisce una fruizione sostenibile, lenta e capillare delle aree protette attraversate o avvicinate e non invita a pernottare.
La Provincia autonoma di Bolzano, col suo 20% ricompreso nella rete ecologica europea e il 24,5% tra aree protette provinciali, biotopi e uno storico parco nazionale, è la più turistica d'Italia in termini di presenze rispetto alla popolazione, registrando oltre 44 pernottamenti l'anno per abitante residente, quantità che ha indotto riflessioni e scelte politiche sull'opportunità di limitare il turismo.
La Slovenia è lo Stato membro EU campione per superficie protetta -56%- oltre un terzo a livello statale, regionale e locale, 37% ricompreso nella rete Natura 2000. Dalla stazione ferroviaria di Nova Gorica, accessibile a piedi da Gorizia, si può raggiungere in treno a tappe il parco trinazionale Raab-Őrség-Goričko attraversando territori di notevole interesse naturale, come le gole dell'Isonzo- Soča, il Parco nazionale del Tricorno-Triglav, il Lago di Bled perla delle Alpi, ecc... praticando anche cicloturismo e gite in barca.

Paolo Degli Antoni: Laurea in Scienze Forestali, conseguita presso la facoltà di Agraria dell'Università di Firenze. Abilitazione all'esercizio della professione di Agronomo-Forestale. Già funzionario C.F.S. e collaboratore della Regione Toscana, è socio corrispondente dell'Accademia Italiana di Scienze Forestali, scrive contributi scientifici di ecologia del paesaggio, biodiversità, storia, arte e antropologia del bosco. Suo oggetto privilegiato di ricerca è la rinaturalizzazione spontanea dei terreni abbandonati, in campagna e in città.