



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

CARTA DI RIGA

Adottata all'unanimità nell'assemblea generale di FEDECRAIL di Anse, presso Lione, il 16 aprile 2005, dopo essere stata proposta inizialmente nell'assemblea generale a Riga nel 2002.



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

SCOPI

La Carta di Riga è una dichiarazione di principi che guidano la conservazione, il restauro, la manutenzione, la riparazione e l'utilizzo di materiali e impianti ferroviari storici oggetto di preservazione. Si spera che aiuterà i nostri membri ad assumere sagge decisioni.

ARTICOLO 1

Tutte le competenze scientifiche e tecniche, così come le condizioni materiali necessarie, per conservare e gestire materiali e impianti ferroviari storici, dovranno essere utilizzate per la salvaguardia del patrimonio ferroviario, nell'ambito di una cultura della sicurezza.

ARTICOLO 2

La preservazione e il restauro di oggetti ferroviari storici così come di modi e tradizioni di lavoro ad essi pertinenti, sono finalizzati a una loro salvaguardia sia che si tratti di "opere d'arte" significative da un punto di vista tecnologico sia che si tratti di testimonianze della storia dei trasporti o di modi per preservare competenze di lavoro peculiari.

ARTICOLO 3

Per la sopravvivenza del patrimonio ferroviario storico è essenziale sia la manutenzione puntuale di tutti i materiali e gli impianti esistenti sia un loro utilizzo regolare. L'impiego di materiale ferroviario storico e raro, attraverso procedure di esercizio tradizionali e la sua presentazione al pubblico sono modalità importanti per interpretare validamente l'esistenza dell'impianto storico.

ARTICOLO 4

L'individuazione di scopi socialmente utili, relativi a oggetti facenti parte del patrimonio ferroviario, contribuirà a rendere più facile la loro conservazione, ma un tale uso dovrebbe implicare il minor numero possibile di modificazioni e queste dovrebbero essere completamente reversibili.

ARTICOLO 5

Una ferrovia storica dovrebbe riflettere non soltanto l'importanza del ruolo ricoperto come mezzo di trasporto, ma anche, laddove ciò sia indicato, le proprie origini storiche e l'impatto avuto sulla comunità.

ARTICOLO 6

Le procedure di restauro sono operazioni altamente specializzate. Il loro obiettivo è quello di conservare e di rivelare il valore estetico, funzionale e storico del materiale e dell'impianto ferroviario tradizionale. Esso



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

dovrebbe basarsi sul rispetto e sull'osservanza delle specifiche e dei disegni originali, tutte le volte che la cosa sia possibile.

ARTICOLO 7

La conservazione degli aspetti e degli elementi di una ferrovia storica dovrebbe essere attuata utilizzando materiali e tecniche originali e storicamente corrette, a meno che l'adozione sia resa impossibile in ragione di problemi di sicurezza, di normative o di non disponibilità. In questi casi potranno essere utilizzati adeguati materiali e tecniche sostitutivi contemporanei.

ARTICOLO 8

Non è sempre detto che il restauro di un pezzo di competenza di una ferrovia storica, debba riflettere lo stato di costruzione originale. Determinati apparati o elementi acquisirono il loro valore storico in un momento successivo, nel corso della loro utilizzazione. Il restauro riferito a un qualsivoglia periodo storico del pezzo, non dovrebbe essere deciso ed eseguito se non dopo un accurato esame dei documenti d'archivio storici e della documentazione disponibile in riferimento al periodo storico prescelto. Successivamente dovrebbe essere steso e adottato un piano di restauro. Il materiale rimpiazzato con materiale nuovo, dovrebbe essere, con chiarezza, identificato come tale, ricorrendo ad un semplice sistema di marcatura indelebile.

ARTICOLO 9

L'aggiunta di apparati di sicurezza obbligatori dovrebbe, se possibile, fondersi armoniosamente con l'oggetto conservato o restaurato, ma il fatto che si tratta di un'aggiunta o di un'alterazione alla composizione originale dell'oggetto deve essere chiaramente indicato.

ARTICOLO 10

Ogni altra modifica ulteriore che si riveli necessaria, apportata all'oggetto per qual si voglia ragione, dovrebbe rispettare, nei limiti del possibile, l'aspetto e la composizione dell'oggetto originale. Teoricamente, tali modificazioni dovrebbero essere reversibili e ogni parte originale sostituita dovrebbe essere ritirata e conservata per un possibile reimpiego futuro.

ARTICOLO 11

Ciascuna fase del lavoro di conservazione o di restauro di un oggetto ferroviario storico, dovrebbe essere sistematicamente progettata e registrata e il processo verbale risultante da queste procedure dovrebbe essere conservato almeno per il periodo di vita dell'oggetto.



European Federation of Museum & Tourist Railways

Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques

Europäische Föderation der Museums- und Touristikbahnen

ARTICOLO 12

Tutti coloro che sono coinvolti nella conservazione, nella riparazione, nel restauro e nell'esercizio delle ferrovie storiche, di materiali e impianti ferroviari storici devono prendere le disposizioni necessarie per conservare adeguatamente i loro archivi.

NOTE GENERALI

Questa Carta è stata redatta per guidare le decisioni che permetteranno alle generazioni future di continuare ad apprezzare le ferrovie storiche.

Le ferrovie storiche hanno ottenuto notevole successo nel salvataggio, nel restauro, nella conservazione e nell'impiego di materiale storico.

Speriamo che questa Carta rappresenti un aiuto per chiunque sia impegnato a individuare le occasioni che portano a sagge decisioni.

Essa è stata creata per affiancare le diverse altre Carte relative alla tutela del patrimonio culturale.

DEFINIZIONI

Nella Carta, la locuzione *ferrovie storiche* si riferisce alle ferrovie storiche, a quelle comunque preservate, ai musei ferroviari e delle tramvie urbane ed extraurbane, ai musei ferroviari o tranviari con rotabili in esercizio, a ferrovie turistiche.

Il concetto può ulteriormente estendersi ai treni storici funzionanti sulla rete statale e su altre ferrovie.

Il materiale e l'impianto ferroviario richiamato nella Carta può includere immobili, impianti o infrastrutture che facciano parte dell'insieme ferroviario.

La **preservazione** è il processo di conservazione di un oggetto da ogni possibile danno e da ogni degrado, serbandolo in buon stato di funzionalità, in modo tale che la sua condizione, la sua qualità e il suo ricordo siano mantenuti.

La **conservazione** è il processo consistente nello stabilizzare le condizioni di un oggetto senza comprometterne in nulla le caratteristiche storiche e costruttive.

Il **restauro** è il processo di riparazione o sostituzione di parti mancanti dell'oggetto con l'obiettivo di riportarlo a un momento storico precedente. Il restauro può rinforzare la resistenza dell'oggetto rispetto a prima dell'inizio dei lavori e può essere più pregnante della conservazione. Esso non dovrebbe essere né invisibile né sfacciato.

La **riparazione** è il processo di ricondizionamento o di sostituzione di pezzi. Le specifiche tecniche relative all'intervento non contemplano il mantenimento dell'integrità storica delle parti che possono essere modificate o scartate.