

Petilia Policastro. Terza edizione “Ferrovie dimenticate” escursioni nel Parco della Sila

di FRANCESCO RIZZA

PETILIA POLICASTRO - Al via anche nel Crotonese la terza giornata nazionale delle “Ferrovie dimenticate”. Fra le sessantacinque iniziative nazionali per tramandare alle nuove generazioni il valore e l'importanza della ferrovia come mezzo di trasporto sostenibile e per promuovere la conoscenza del patrimonio storico delle ferrovie italiane, gli itinerari che riguarderanno la provincia di Crotone riguarderanno “la ferrovia Crotone-Petilia Policastro-Crotone” e il paesaggio fluviale dell'alto Marchesato Crotone ed “il Parco nazionale della Sila: turismo sostenibile, ferrovie di montagna e tutela del patrimonio culturale e paesaggistico”. La prima escursione è un'iniziativa a cura del circolo Legambiente di Petilia Policastro del presidente Luigi Concio, in collaborazione col circolo Legambiente di Crotone, alcune Associazioni petiline, l'associazione “Amici Scartamento Ridotto Calabria” e l'Amministrazione comunale di Petilia Policastro. Lungo la dismessa ferrovia

delle Calabro Lucane fra Crotone e Petilia, la bici escursione proposta ai partecipanti interesserà il primo tratto della stessa linea compreso fra che l'ex stazione ferroviaria di Petilia, oggi stazione degli autobus, fino a quello che fu il ponte ferroviario sul fiume Tacina, in località Niffe di Rocca Bernarda crollato nel corso dell'alluvione del 1973. A detta degli organizzatori si tratta di “un itinerario che si snoda nel settore vallivo del Tacina-Soleo, uno straordinario paesaggio fluviale, inserito nel SIC “Siti di Interesse Comunitario”, non immune, però, da gravi forme di inquinamento delle acque a causa di scarichi abusivi. Inoltre l'iniziativa consente di riscoprire il territorio e alcuni importanti aspetti storici della comunità petilina e del Marchesato crotone. La seconda iniziativa, invece, sarà curata dalle sezioni crotonesi di “ItaliaNostra”, “Touring club”, “Explora”, “Lipu”, “Gruppo Archeologico” in collaborazione con le guide del Parco nazionale della Sila. Appuntamento alle 10,30 a “Croce di Magara” nel cuore del Parco.



ASSEMBLEA

Italia Nostra, sezione intitolata a Valeriano Vallerani

GIORNATA impegnativa quella di oggi per la sezione di Fermo di **Italia Nostra**, che si riunisce per l'assemblea generale ordinaria. L'appuntamento è alle 11 al ristorante La fascina di Monte Urano. Ricco l'ordine del giorno della riunione, che sarà aperta dal resoconto sull'anno passato del presidente Elvezio Serena, e dall'approvazione dei bilanci, consuntivo 2009 e preventivo 2010. Si passerà poi a un sentito momento: l'intitolazione della sezione al consigliere Valeriano Vallerani, di recente scomparso. Sarà poi presentato il calendario delle iniziative per il 2010, che prevede convegno, incontri letterari, gite, folklore e spettacoli. Il primo appuntamento è per il 7 marzo con la 3ª giornata nazionale delle ferrovie dimenticate, mentre a metà giugno ci sarà il convegno con l'Arpam sull'agricoltura nella regione. Non mancherà la serata in stazione con il gruppo Città di Matelica, come pure Tetrainsieme. E ancora il convegno con il Cai su 'Fermo nascosta e segreta' per chiudere con quello al Villanoviano. Ovviamente tante le gite e le visite guidate, nel Fermano e nel resto d'Italia. Tanto per cominciare bene, dopo il pranzo, ci sarà una bella passeggiata per Monte Urano. Si parte quindi a pieno ritmo ed è naturale per una sezione che conta 362 iscritti ed è la seconda in Italia dopo Milano. (Per iscriversi: 348 8163916)

10. FERMO

Un virus fiacca i Cobra 'azzurri': sesto posto

Nuova Collezione 2010
viene a scoprirlo

CLEO

ond Salotti

►Domenica l'iniziativa di **Italia Nostra** Gran festa all'Alaleona in omaggio al trenino

Partirà domenica alle ore 8, dalla stazione di Porto San Giorgio, il pullman della Steat carico di nostalgici del trenino, che ri-percorrerà, ove possibile, il tracciato della vecchia "Besen-zanica". Anche quest'anno **Italia Nostra**, guidata a Fermo da Elvezio Serena, che si batte dal 1996 per il recupero del patrimonio storico, architettonico e paesaggistico della ex ferrovia

Porto San Giorgio-Fermo e Amandola, ha voluto aderire alla Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate. Alle 9 tappa alla ex stazione di Monte Ura-

**Adesione
alla Giornata
nazionale
delle ferrovie
dimenticate**
ELVEZIO SERENA



no-Rapagnano, dove i volontari della Contrada Molini Girola, capeggiati dal Priore Leonello Alessandrini, distribuiranno una colazione a base di dolci casarecci. Qui sarà ricordato Gino Pennacchietti, recentemente scomparso, il macchinista che il 27 agosto 1956 effettuò l'ultima corsa del trenino. Alle 11,30 la comitiva raggiungerà Belmonte Piceno mentre dopo pranzo tappa conclusiva a Montegorio la cui stazione, ristrutturata, è oggi adibita a scuola materna. La visita guidata prevede molte chiese e monumenti del centro. La giornata si concluderà al teatro con un intrattenimento del coro folk "Montegorio cacionà". Per partecipare prenotazione al 348 8163918.



ASSOCIAZIONI MOBILITATE

Alla conquista dei binari abbandonati

Centinaia di firme e «bicicletтата» per trasformare in una pista l'ex Pontremolese

L SOGNO è una «greenway» che attraversi la vallata del Magra e arrivi a Carrara, lungo i binari dismessi dell'ex Pontremolese, le sponde del canale lunense e poi l'ex ferrovia marmifera. Ed è l'obiettivo della ciclo-manifestazione in programma per domenica: da Aulla a Chiesaccia di Villafranca e ritorno a Terrarossa. Legambiente e Fiab chiamano a raccolta associazioni e cittadini «per reclamare il diritto alla mobilità dolce», dopo aver raccolto centinaia di adesioni alla petizione popolare che consegneranno agli enti. Nella giornata nazionale dedicata alle Ferrovie dimenticate è l'ex Pontremolese il primo passo verso la «Greenway»: vecchi binari trasformabili con poche spese in una pista ciclopedonale mai ripida e sempre in sicurezza. Insieme l'associazione delle Vie Francigene, Vertical Mountain Bike di Filattiera, Lunigiana Guide MB, **Italia No-**

stra, Fir-Ser CB di Aulla e Villafranca e Alfa Victor di Terrarossa. Partenza alle 10,45 dal Museo di San Caprasio di Aulla, punto importante della Via Francigena, per arrivare alla Chiesaccia di Fornoli costeggiando la ferrovia dismessa e l'area naturale protetta del fiume Magra. E per un giorno i cicloturisti abbandoneranno la statale della Cisa dove rischiano di essere investiti. Alle 12,30 la carovana al Castello di Terrarossa incontrerà i rappresentanti di Provincia, Montana e Comuni di Aulla, Lucciana e Villafranca che hanno dato il patrocinio. I rappresentanti istituzionali saranno chiamati dagli organizzatori ad impegnarsi concretamente per arrivare in breve tempo a realizzare la Greenway: al finanziamento già esistente di

250.000 euro dell'Anpil con fondi europei ne servono altri 7-800mila per i 7 chilometri da Aulla alla Chiesaccia.

UN PROGETTO sostenuto ora con una raccolta di firme che sarà consegnata domenica ai rappresentanti delle istituzioni per sostenere lo sviluppo del cicloturismo. Partendo appunto dal recupero a fini ciclo-pedonali del tracciato dismesso dell'ex Ferrovia Pontremolese, da Chiesaccia di Fornoli a Santo Stefano Magra, di quella marmifera da San Martino ad Avenza, e dalla realizzazione di una ciclo-pista sul Canale Lunense da Santo Stefano a Sarzana. Si chiede anche di abolire la previsione del Piano Strutturale di Villafranca che prevede una nuova area artigianale vicino alla Chiesaccia di Fornoli, che stravolgerebbe il contesto del sito di grande interesse storico e naturale per la presenza dell'Anpil del fiume Magra, di una chiesa Romanica e del guado storico del Magra lungo la Via Francigena. Tra le richieste anche un protocollo d'Intesa e un Piano per la mobilità sostenibile fra le tre Province che preveda la realizzazione in tempi brevi un cicloraduno annuale nazionale «Cisaday», entro un anno un Piano per la Mobilità Ciclistica provinciale integrato, una Carta dei percorsi e dei servizi cicloturistici, itinerari tematici cicloturistici, una segnaletica omogenea, la costituzione di un Tavolo permanente provinciale e inter-provinciale sulla «mobilità lenta» e una rete di infrastrutture ricettive che si impegnino a offrire tutta una serie di servizi, dotare tutte le stazioni ferroviarie di rastrelliere, parcheggi custoditi e coperti e centri informazioni.

RADUNO

La partenza da San Caprasio e arrivo a Terrarossa per l'incontro con gli enti ai quali sarà presentata la petizione raccolta

RICHIESTE

Percorso da Fornoli a Carrara passando per Santo Stefano. «No» ai capannoni sul tracciato della Francigena previsti a Villafranca

MANIFESTAZIONE

Domenica i ciclisti sulla vecchia linea da Aulla a Chiesaccia per sostenere il piano

AMBIENTE

**Ciclisti e camminatori
lungo i binari dismessi
dell'ex Ferrovia
Pontremolese, tra Aulla e
Fornoli, che chiedono di
trasformare in una pista
ciclabile**



ITALIA NOSTRA TAPPE A MOLINI GIROLA, PIANE DI FALERONE, BELMONTE E MONTEGIORGIO Carrozza di nostalgici lungo il percorso del trenino

PARTIRÀ domenica prossima alle ore 8, dalla stazione di Porto S. Giorgio, il pullman della Steat carico di nostalgici del trenino, che ripercorrerà il tracciato della vecchia linea ferroviaria 'Besen-zanica', che univa la costa con Amandola. Anche quest'anno **Italia Nostra**, che si batte dal 1996 per il recupero del patrimonio storico, architettonico e paesaggistico della ex Ferrovia Porto S. Giorgio-Fermo-Amandola, ha voluto aderire alla terza Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate. Ricco il programma della giornata, a cui sono invitati a partecipare, oltre alle autorità e

agli amministratori, anche podisti, ciclisti, escursionisti a cavallo e camperisti.

Da Porto S. Giorgio il pullman salirà verso Fermo e, dopo l'attraversamento della ex stazione di S. Lucia, alle ore 9 si farà tappa alla ex stazione di Monte Urano-Rapagnano, dove i volontari della Contrada Molini Girola, capeggiati dal Priore Leonello Alessandrini, distribuiranno una colazione a base di dolci casarecci. Qui sarà ricordato Gino Pennacchietti, recentemente scomparso, il macchinista che il 27 agosto 1956 effettuò l'ultima corsa del trenino. Poi il pullman, seguen-

do le tracce della ferrovia, si dirigerà a Piane di Falerone, alle ore

11,30 la comitiva raggiungerà Belmonte Piceno. Dopo pranzo tappa a Montegiorgio, la cui stazione, ristrutturata, è oggi adibita a scuola materna, la giornata si concluderà al teatro 'Alaleona' con un intrattenimento musicale del coro folk 'Montegiorgio

cacionà'. Il rientro a Porto S. Giorgio è previsto per le ore 20. Per partecipare è necessaria la prenotazione al numero 348 8163918 di **Italia Nostra**. L'iniziativa è svolta in collaborazione con i Comuni di Belmonte Piceno, di Montegiorgio e dell'Archeoclub-sede di Montegiorgio.



Sui binari perduti

Iniziativa per valorizzare le vecchie linee

di Annalisa Boselli

RIMINI. Rivalorizzare gli antichi percorsi delle ferrovie, riscoprendo la bellezza del paesaggio attraverso strade costruite per le persone. Questi gli obbiettivi della terza giornata nazionale delle ferrovie dimenticate che si celebra questa domenica con eventi in tutta Italia. Per l'occasione, Co.Mo.Do. (confederazione per la mobilità alternativa), **Italia Nostra** e le comunità montane propongono un itinerario sulle tracce dell'antica ferrovia Santarcangelo-Urbino, risalente alla fine del 1800 e mai entrata in esercizio. Si parte con una bicicletтата di ricognizione alle 10.30 sul percorso dell'ex ferrovia nel tratto Santarcangelo-Ponte Veruc-

chio, in collaborazione con l'associazione "Pedalando e camminando". Alle 14.30 è previsto il ritrovo alla stazione di Santarcangelo, dove arriva una locomotiva a vapore proveniente da Rimini. Nel pomeriggio, si seguono in bus gli antichi percorsi tra Poggio Berni, Verucchio e San Leo. Proprio qui, nel palazzo Mediceo, vengono presentati i libri "La Ferrovia sognata" di Massimo Bottini e "Sui binari di un sogno" di Giacomo Palma. Proprio del tracciato di questa vecchia ferrovia Santarcangelo-Urbino, sulla quale nessun treno è mai passato, si occupa il progetto Greenways, teso a far rivivere, attraverso strade a lenta percorrenza - camminatori, cavalieri e ciclisti - la bel-

lezza di questo antico percorso, che ormai è entrato nella dimensione umana. «Ci sono dei progetti della Provincia tesi a studiare i percorsi tra la Valmarecchia e il Conca. Si potrebbe pensare a riaprire il collegamento ferroviario tra Rimini e S.Marino, dove c'è una forte pendolarità», afferma l'ex assessore alla mobilità Alberto Rossini. Tesi condivisa anche da Vincenzo Mirra, assessore all'Urbanistica, che afferma «tali percorsi potrebbero diventare soluzioni interessanti per la nuova mobilità», cui può valere la pena pensare, considerando che nel nostro territorio si trovano tre linee dismesse: la Santarcangelo-Urbino, la Rimini-S.Marino, Rimini-Novafeltria.

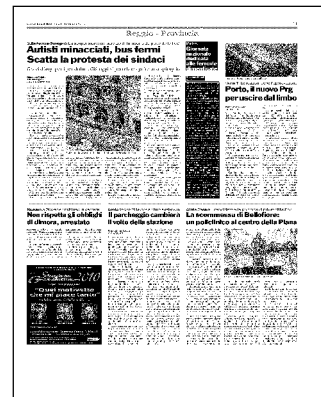


Palmi Giornata nazionale dedicata alle ferrovie dimenticate

Giuseppe Mazzù

PALMI

Il Club Unesco Re Italo di Reggio, ItaliaNostra, l'Associazione Treni Storici e Turistici, in collaborazione con l'Amministrazione Comunale di Palmi ed il Parco Nazionale dell'Aspromonte, nell'ambito della III° Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate, hanno organizzato questa mattina una serie di iniziative che si terranno in tre momenti rispettivamente a Gioia Tauro, Cittanova e Palmi. Il programma prevede: alle ore 9.00 presso la stazione FCL di Gioia Tauro la ricognizione locomotiva FCL 188 e la visita ai locali del deposito dell'impianto per l'istituendo museo Ferroviario. Alle ore 9.35 viaggio in treno con scolaresche del reggino sul percorso Gioia Tauro - Cittanova; ore 10.15, presso la stazione Fcl di Palmi, avvio simbolico della rimozione delle sterpaglie che ricoprono il tratto dismesso per Sinopoli; ore 11.30 Conferenza Stampa presso la Sala Consiliare del Comune di Palmi sul tema: "Linee operative per la valorizzazione delle ferrovie taurensi" dalla Piana degli ulivi all'Aspromonte, tra beni culturali, tradizione e sviluppo", Relazionerà: il Prof. Domenico Gattuso dell'Università Mediterranea della Calabria. Interverranno: gli amministratori di Palmi, il presidente dell'Ente Parco Nazionale Aspromonte, i rappresentanti della Regione Calabria, dell'Amministrazione Provincia di Reggio Calabria, dei Comuni della Piana di Gioia Tauro e delle FdC. ◀



Oggi visite guidate e dibattito sulle Linee Taurensi

Palmi, studenti alla riscoperta delle Ferrovie Calabro-Lucane

PALMI – C'è attesa per la "Terza giornata nazionale delle ferrovie dimenticate", che sarà celebrata oggi a Palmi. Al centro della manifestazione organizzata dall'Associazione Nazionale per la tutela del patrimonio storico, artistico e naturale della nazione "Italia Nostra" sezione di Reggio Calabria, le "dimenticate" linee Taurensi che vanno dalla Piana degli ulivi all'Aspromonte (Gioia Tauro-Palmi-Sinopoli e Gioia Tauro-Cinquefrondi). Di questi percorsi ci si riapproprierà stamattina, con visite guidate ed escursioni con le scolaresche pianigiane. Le quali, partendo dalla stazione Fc di Gioia Tauro, visiteranno

il locale deposito per l'istituendo Museo ferroviario. Inoltre, gli studenti percorreranno in treno il tratto Gioia Tauro-Cittanova per fermarsi nella linea dismessa di Palmi-Sinopoli. In conclusione si alzerà il sipario su un confronto-dibattito e una conferenza stampa presso il comune di Palmi. L'incontro punta «al recupero e alla valorizzazione della linea ferrata Palmi-Sinopoli da alcuni anni, esposta al degrado», ha sottolineato la presidente Angela Martino. Come l'anno scorso, al convegno del 28 febbraio dedicato alle ferrovie taurensi, ritornerà a Palmi l'ingegnere Domenico Gattuso.

k.g.



Escursione **Ferrovie dimenticate a Ostuni**

OSTUNI - Oggi in occasione della "3^a Giornata delle Ferrovie Dimenticate" il Parco Regionale Dune Costiere, in collaborazione con **Italia Nostra** - sez. Messapia Ostuni - e Slow Food - condotta Piana degli Ulivi -, organizza un'escursione lungo i sentieri che dalla stazione dismessa di Fontevecchia, attraversano le aree interne del Parco caratterizzate da sconfinati seminativi punteggiati da oliveti secolari. Il punto di ritrovo è alle ore 15, presso la Casa del Parco, ex stazione ferroviaria di Fontevecchia (nel territorio di Ostuni, raggiungibile percorrendo la strada provinciale Ostuni - Fasano), dove si visiterà la stazione sita sulla linea ferroviaria Bari-Lecce per poi iniziare l'escursione lungo la via Traiana ed i sentieri sterrati del Parco.

L'iniziativa intende promuovere una rete nazionale di mobilità lenta che abbia come requisiti fondamentali il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, strade arginali, percorsi storici ecc.) e la valorizzazione di opere di utilità pubblica razionalizzando il sistema della mobilità e attribuendo una rete specifica a ciclisti, pedoni, cavalieri, utenti dei servizi pubblici. Tutto ciò senza fare nulla di nuovo, senza danneggiare i luoghi, ma solo recuperando e riutilizzando quanto già esiste.



Taurensi, i fondi ci sono ora serve un progetto

Palmi, iniziativa di "Italia nostra" sulla linea abbandonata

PALMI

Le associazioni e gli enti locali hanno stabilito di firmare un protocollo d'intesa, che comprenda i sindaci delle "città della ferrovia", da portare in Regione per avviare il necessario percorso istituzionale, propedeutico alla realizzazione dei progetti per il recupero e la valorizzazione delle linee Taurensi. Questo è il risultato dell'impegno dell'associazione culturale "Italia nostra" per la terza giornata nazionale delle ferrovie (in)dimenticate. Nel Por Calabria 2007-2013 esiste infatti una linea di intervento che prevede il miglioramento della rete e dei servizi delle ferrovie della Calabria. Ieri, l'associazione, che si occupa della tutela del patrimonio storico, artistico e naturale italiano, è stata protagonista di una giornata di sensibilizzazione, sul recupero delle linee Taurensi, delle ferrovie della Calabria. Due classi di studenti di Reggio Calabria, una del liceo Classico "Campanella" e una dell'istituto Tecnico "Piria", sono state in visita a Cittanova,

percorrendo la linea Gioia Tauro Cinquefrondi delle Taurensi. Intanto, la presidentessa dell'associazione, Angela Martino con Nunzio Lacquaniti, assessore alla cultura di Palmi, Vincenzo De Santis assessore all'urbanistica, Domenico Gattuso dell'università Mediterranea, Giuseppe Spinelli dello Cseam (centro studi di educazione ambientale per l'area mediterranea), Leo Autelitano presidente del parco d'Aspromonte e il direttore Fabio Scionti, Giuseppe Stuppia delle ferrovie della Calabria, Alberto Gioffrè dell'associazione ambientalista "accademia Kronos" e Giuseppe Gambacorta del Wwf sono stati alla stazione di Palmi, di quelle che un tempo si chiamavano "ferrovie calabro lucane", per una rimozione dimostrativa delle sterpaglie che coprono l'ormai dismesso tratto delle Taurensi, Palmi Sinopoli. Di seguito, in una conferenza stampa al comune di Palmi, le associazioni e i rappresentanti degli enti locali hanno esposto i progetti possibili per ripristinare queste vie

ferrate, per il recupero e la valorizzazione delle linee. Possibilità che comprende anche la realizzazione di un museo delle linee Taurensi. Nella conferenza Lacquaniti ha dichiarato che «a Palmi la linea passa a fianco a quello che sarà il nuovo ospedale della Piana. Questo valorizza ancora di più ciò che questa ferrovia può rappresentare per il territorio. Un collegamento tra la città, i suoi servizi e le zone interne della Piana». Già l'anno scorso **Italia Nostra** aveva ottenuto, in occasione della seconda giornata delle ferrovie (in)dimenticate, l'interessamento di molti sindaci delle "città della ferrovia", che sono sul percorso delle Taurensi, per un recupero della via ferrata. Angela Martino ha espresso soddisfazione «per il coinvolgimento dell'ente parco d'Aspromonte. Queste ferrovie rappresentano un accesso diretto al parco. Una possibilità di sviluppo per il turismo». Alessandro Canatà, sindaco di Cittanova, ha dichiarato «grazie alle Taurensi abbiamo un accesso diretto al territorio aspromontano. Da

Cittanova potrebbe partire una funivia per la zona di Zommaro. Un mezzo ecosostenibile e che garantirebbe sviluppo e lavoro. A Taormina la funivia chiude ogni anno con 500 mila euro di attivo». Leo Autelitano ha detto che «c'è bisogno dell'impegno attivo degli enti locali, da soli non possiamo farcela». Domenico Gattuso ha spiegato che «nel Por Calabria 2007-2013 esiste una "linea d'intervento", la 6.1.4.1, mirata alle ferrovie metropolitane regionali. Qui è previsto tutto ciò di cui hanno bisogno le linee Taurensi. Quindi i fondi potrebbero essere disponibili, a patto di mettere in moto l'iter burocratico, la stesura di un progetto. Far partire i lavori in tempo». Giuseppe Stuppia ha assicurato che «c'è la volontà da parte di ferrovie della Calabria di recuperare la via ferrata delle linee Taurensi. Ma ferrovie non può farlo da sola, servono i fondi regionali». Sembra che i buoni propositi ci siano tutti, per rivedere in funzione le "vecchie littorine".

Mauro Nastri



LA GIORNATA Da sinistra, studenti prendono la littorina a Gioia, l'appuntamento alla stazione di Palmi delle Taurensi, l'assessore Lacquaniti in un tratto del tragitto; la conferenza stampa



Palmi III Giornata nazionale delle Ferrovie Dimenticate a cura di **Italia Nostra**, prospettive di recupero e sviluppo

Le Taurensi tra passato e futuro

Iniziativa delle associazioni ambientaliste, culturali e dei treni storici

Giuseppe Mazzi

PALMI

"Linee operative per la valorizzazione delle ferrovie Taurensi, dalla Piana degli ulivi all'Aspromonte, tra beni culturali, tradizione e sviluppo", è stato il filo conduttore della III Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate che è diventata, per la Piana e la provincia di Reggio, l'occasione per mettere sotto i riflettori tutti gli aspetti di risorsa sottovalutata, ma dalle grandi potenzialità, che le linee Taurensi delle Ferrovie della Calabria rappresentano, grazie alla sinergica manifestazione organizzata in collaborazione da Club Unesco Re Italo di Reggio, Sezione provinciale di Italia Nostra, Associazione Treni Storici e Turistici, Amministrazione Comunale di Palmi, Parco Nazionale dell'Aspromonte, alla quale hanno aderito: Accademia Kronos Calabria; Club Alpino Italiano; Legambiente; World Wildlife Fund ed il Centro Studi di Educazione Ambientale per l'Area Mediterranea. Presenti anche i dirigenti delle Ferrovie della Calabria, hanno dato il loro patrocinio la Regione, l'Amministrazione provinciale e i comuni della Piana.

I diversi momenti della manifestazione sono stati illustrati, nella conferenza stampa tenutasi nel palazzo municipale. I lavori sono stati aperti dall'Assessore alla Cultura di Palmi Nunzio Lacquaniti che ha portato il saluto del sindaco Ennio Gaudio, dell'amministrazione comunale ed il benvenuto della città. Lacquaniti ha ricordato l'importanza del recupero della infrastruttura che costituisce da una parte il collegamento con le aree montane e dall'altra quello di una naturale mobilità della popolazione della Piana, interessata anche dal progetto del nuovo ospedale nei pressi del suo tracciato in territorio di Palmi.



Un momento della conferenza stampa tenutasi nel salone del palazzo comunale di Palmi

Per il presidente del Parco Nazionale dell'Aspromonte, Leo Autellitano, «le linee Taurensi rappresentano due infrastrutture che, così come sono nate, oggi rappresentano la grande opportunità non solo di strumento di trasporto pubblico ma anche di utilizzazione turistica, rappresentando in diversi punti (Sant'Eufemia, San Giorgio Morgeto) la vera porta di accesso del Parco. L'ing. Giuseppe Stuppia, dirigente regionale delle Ferrovie della Calabria, ha ancora una volta ribadito, il grande interesse esistente da parte della direzione regionale delle Ferrovie della Calabria a rivalutare le linee Taurensi ma che per fare ciò - ha sottolineato Stuppia - è necessario che la politica assuma il ruolo di protagonista.

La presidente di **Italia Nostra**, Angela Martino, ha ricordato gli obiettivi che la giornata nazionale

si propone di «mantenere la memoria storica, tenere attive e valorizzare le ferrovie secondarie come vettori di mobilità dolce. Nel nostro caso lo scopo del recupero dell'intera linea Gioia Tauro-Sinopoli.

Il prof. Domenico Gattuso dell'Università Mediterranea, ha messo in rilievo i vari aspetti che fanno dell'infrastruttura un elemento importante per lo sviluppo, con riferimento a quanto fanno in altre nazioni di Europa anche dal punto di vista economico. Il Sindaco di Citanova, Alessandro Cannata, si è dichiarato favorevole ad una svolta concreta per il rilancio della strada ferrata che attraversa nel territorio di Citanova luoghi di grande pregio ed ha lanciato l'idea anche di una funicolare che unisca Citanova allo Zomaro. Sono poi seguiti, tra gli altri, gli interventi di Alberto Gioffrè dell'associazione

Kronos, Antonino Piazza dei Treni storici, di Giuseppe Spinelli del Centro Studi ambientali del Mediterraneo e di Nicola Morabito. Ne è scaturita, infine, la decisione di procedere nelle iniziative e con il coordinamento dell'Associazione **Italia Nostra** predisporre un protocollo tra le varie istituzioni.

Ma l'articolata manifestazione aveva preso l'avvio con una visita ai locali delle officine e del deposito dell'impianto di Gioia, centro di partenza e di incrocio delle due tratte Gioia Tauro-Cinquefrondi e Gioia Tauro-Sinopoli, oggi limitata alla città di Palmi con un servizio che da qualche giorno è sospeso per ragioni di sicurezza.

La visita oltre che far conoscere un luogo che fino a venti anni fa rappresentava un fiore all'occhiello della Piana con le sue maestranze, ha come obiettivo l'ipotesi di istitu-

zione di un museo delle Ferrovie per conservare quanto rimane delle tecnologie ormai in disuso come una storica locomotiva a vapore 108. Della storia dimenticata delle Taurensi hanno parlato, poi, il Capo deposito di Gioia ed alcuni funzionari delle ferrovie, mentre la storia delle ferrovie ex Calabro Lucane è stata tracciata dalla professoressa Francesca Pensabene che assieme ai soci di Italia Nostra Cettina Nostro e Pietro Ferro ha accompagnato cinque classi di un istituto scolastico di Reggio Calabria in un viaggio d'istruzione in littorina raggiungendo Citanova dove il sindaco Alessandro Cannata ha seguito la visita al museo. Successivamente autorità, responsabili di associazioni si sono portati a Palmi nella stazione ferroviaria dove sono intervenuti gli assessori comunale Nunzio Lacquaniti alla Cultura dove un gruppo di operai del Parco Nazionale d'Aspromonte diretti dal Presidente del Parco Leo Autellitano, dal direttore Fabio Scionti, hanno intrapreso la non semplice opera di ripulitura del primo tratto di binario in uscita in direzione Sinopoli che appaiono ormai avviluppati da una fitta coltre di rovi che non si comprende bene se costituiscono un danno o una protezione da parte di una natura che ha voluto stendere un velo pietoso sulla vicenda di una struttura ferroviaria lasciata nel più completo abbandono, ma che potrebbe venire utilizzata come metropolitana leggera di superficie.

Poi i lavori si sono spostati nel palazzo municipale di Palmi, per una conferenza stampa che ha messo a fuoco i diversi aspetti e le potenziali utilizzazioni di questa che costituisce non solo un percorso turistico su ferro in un'epoca in cui l'ambiente viene tenuto in grande considerazione, ma anche un prezioso sistema per assicurare la mobilità delle persone in un'area densamente popolata.



A bassa velocità nei paesi del sisma

Marco Boccitto

INVIATO A SULMONA-L'AQUILA

Viaggio (in treno) al centro del cratere sismico. La Giornata delle ferrovie dimenticate può tornare utile anche per ricordarsi di L'Aquila e dintorni, di quel che poteva essere e non è stato, in termini di ricostruzione e di legami sociali, di rispetto del territorio e della sua storia. Iniziativa che serve a promuovere la mobilità dolce, elogio dello sviluppo sostenibile e se necessario della lentezza, da opporre al delirio dell'alta velocità. Oltre all'impegno «abruzzese» di **Italia Nostra**, che nel dopo-terremoto ha riversato energie e vive preoccupazioni per come si stavano mettendo le cose. Ma hai voglia a chiedere «la fine della legislazione d'emergenza e il salvataggio dei beni storico-artistici, colpevolmente abbandonati, appalti trasparenti improntati non al massimo ribasso ma alla qualità, rispetto per un paesaggio bellissimo, la ricostruzione di un tessuto urbano che consideriamo patrimonio di primaria importanza nazionale e quindi un bene garantito dall'articolo 9 della Costituzione». Rimette in fila le richieste inoltrate al governo, la presidente dell'associazione Alessandra Mottola Molfino. Che non si dà pace sul perché non siano stati coinvolti i tecnici del ministero per i Beni culturali, gli architetti e gli urbanisti che anche noi abbiamo messo a disposizione, su una materia così pregiata. E promette: «Torneremo a farci sentire con il convegno sui metodi della ricostruzione che si terrà qui il 18 marzo. Non molleremo finché non vedremo i segni di una ricostruzione seria».

Tutto quel che si vede ora scorre in piano sequenza dal finestrino di un microtreno sulla linea a scartamento ridotto che da 135 anni collega Sulmona a L'Aquila. Da qui un altro piccolo convoglio delle Ferrovie centrali umbre si arrampicherà verso Sella di Corno e poi giù per le Gole di Antrodoto, alla volta di

Rieti e Terni. Ma il tratto competitivo, che non fa rimpiangere la macchina, è questo su cui filano adesso i vagoni, l'altopiano innevato, il Gran Sasso a destra e il monte Ocre a sinistra. Qui dove, mai come ora, il vecchio ciuf ciuf potrebbe diventare una fantastica metro di superficie per il capoluogo. San Demetrio sta da una parte, Sant'Angelo dall'altra, con Onna subito dopo. Poi la piana di Bazzano con le sue piccole industrie sofferenti, S. Elia con le sue case tutte «stamponate»... I segni drammatici della distruzione filano via velo-

ci, ma stampati sull'orizzonte, via via sempre più massicci man mano che ci si avvicina a L'Aquila, restano gli effetti speciali del piano C.a.s.e. e dei M.a.p (Moduli abitativi permanenti), le cassette colorate volute da Bertolaso. Un pugno bene assestato nello stomaco del colle su cui sorge, ad esempio, il castello di S. Eusanio.

Il sindaco di Castelvecchio Subequo, Carmine Amorosi, sognava per la sua zona un futuro di turismo naturalistico e religioso, vista la densità di eremi francescani in zona, ma non aveva fatto i conti con le presunte soluzioni del governo: «Perché la gente dovrebbe venire a stare in un M.a.p. quando abbiamo un centro storico così bello? Il territorio così viene rovinato, perde la sua identità. E i costi vanno sommati a quello che l'amministrazione deve spendere per un centro storico abbandonato».

Gli fa eco Enio Mastrangeli, il suo collega di Raiano, paese poco più a valle ma fuori dal cratere sismico. «Il modello utilizzato per L'Aquila non è esportabile qui, noi abbiamo problemi diversi, ragionare a senso unico non serve».

Entrambi trovano che la soluzione, se qualcuno avesse prestato ascolto, era già nei piani regolatori dei comuni, che potevano esse-

re facilmente trasformati in piani di ricostruzione.

«A più riprese abbiamo chiesto un decreto legge speciale sul centro storico di L'Aquila - dice Antonello Alici, segretario di **Italia Nostra** - che superasse la logica delle ordinanze, strumento secondo noi poco democratico, che espropria gli enti locali e le popolazioni». Risultato, zero. «Chiediamo che ci sia una pluralità di piani - insiste la presidente dell'associazione - rapidità e semplificazione burocratica. Intervenire così come si è fatto, a macchia di leopardo e con l'imposizione, non serve». Insomma, ascoltateci e cacciate i soldi, come non si stancano di ripetere gli aquilani dal giorno in cui si sono ripresi dallo spavento e dal dolore che gli è piovuto addosso esattamente undici mesi fa. **Italia Nostra** - non un collettivo di terremotati anarco-insurrezionalisti - chiede in sostanza le stesse cose per cui si battono fin dall'inizio i comitati cittadini.

«Fin qui abbiamo visto le distruzioni, le mancate ricostruzioni, e intorno questo scenario bellissimo. Serve un modello di sviluppo intelligente che esalti il patrimonio pac-

saggistico e presti attenzione anche al lato socio-economico della realtà». Altro che escludere gli abitanti dal tavolo su cui viene deciso il loro futuro.

Nel frattempo siamo arrivati a L'Aquila e anche lei sembra turbata dallo «stato di polizia» che si respira ogni qual volta ci si avvicina a un varco della Zona Rossa. Una volta dentro prende il sopravvento «l'angoscia che mette questo silenzio», il suono disordinato della neve che si scioglie nelle mille grondaie sfondate, i cani randagi, i bambolotti ancora incastrati nelle macerie. Macerie, tante macerie. Per Antonio Perrotti, l'architetto aquilano che oggi si presta al giro dolente delle piaz-

ze più compromesse della città, l'uso delle ruspe per rimuoverle sarebbe folle. Bisognerebbe invece «dare lavoro a 400 disoccupati che coordinati dai tecnici selezionino in loco i materiali di pregio da recuperare. Alla fine verrebbe fuori che le macerie da sgombrare non sono poi così tante». Intorno è tutta una sinfonia di puntelli, tanti puntelli, in legno e metallo, tosti ed essenziali là dove sono intervenuti i vigili del fuoco, arzigogolati e contorti quando il lavoro è fatto dai privati. «Con i tubi innocenti si paga un tot per ogni nodo» dice Perrotti indicando un palazzo, proprio di fronte alla chiesa martoriata di S. Pietro in Coppito, che ne è infestato all'inverosimile.

La Giornata delle ferrovie dimenticate è l'insolito pretesto per una ricognizione sui luoghi del terremoto. A bordo del treno da Sulmona a L'Aquila. Con **Italia Nostra** che denuncia la mancanza di una ricostruzione seria e «non basata solo sulle ordinanze»

A SINISTRA: CASTELVECCHIO SUBEQUO E IL TRENO SULMONA-L'AQUILA



Il tour

In cammino sugli antichi binari riscoprendo l'andamento lento

Una giornata per le ferrovie dimenticate del Cilento, di stazione in stazione tra boschi e vecchi caselli

Il reportage

Erminia Pellecchia

Come i treni a vapore, di stazione in stazione... La struggente canzone del poeta delle note Ivano Fossati potrebbe essere la colonna sonora della terza «Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate» che si celebra oggi in tutta Italia con ben sessantacinque appuntamenti, scanditi da escursioni lungo le tratte paesaggisticamente più suggestive e momenti di spettacolo e degustazione. Un altro sguardo, un altro modo di scoprire e vivere il Belpaese, scegliendo la formula dell'«andamento lento» in controtendenza all'era dell'alta velocità. A proporre il viaggio alternativo lungo i tracciati ferroviari non più utilizzati, ma ancora possibili, è stata l'associazione Greenways che, insieme al Co.Mo.Do. (confederazione di associazioni che si occupano di mobilità alternativa, tempo libero e attività outdoor), si è battuta per l'istituzione di una legge speciale sul recupero e la valorizzazione delle ferrovie in disuso. Un primo risultato lo si è avuto nel 2008 con l'approvazione di un disegno di legge sulla «mobilità dolce» e il relativo finanziamento di 2 milioni di euro per l'avvio di progetti speciali. Un pacchetto che, però, ha visto esclusa la Campania, malgrado vanti il primato della prima ferrovia d'Italia su rotaie di ferro, la Napoli-Portici, inaugurata da re Ferdinando II di Borbone il 3 ottobre 1839.

Vecchi caselli da trasformare in piccoli musei della storia e delle tradizioni locali; migliaia di chilometri di linee ferroviarie che potrebbero rivivere a misura dei viaggiatori dell'anima con la previsione di soste accoglienti nei borghi, molti dei quali ancora intatti, che lambiscono; antiche rotabili da destinare a piste ciclabili; viadotti e gallerie abbandonati che potrebbero essere animati dall'arte contemporanea. Un tour, appunto, «di stazione in stazione» per un turismo ecocompatibile:

è questo l'appello di Italia Nostra, Legambiente e Cai che hanno aderito a questa edizione 2010 delle ferrovie dimenticate. Un'occasione colta a volo anche dagli intellettuali salernitani e non solo che, capitanati dall'artista Sergio Vecchio, hanno firmato un manifesto per il recupero del casello 18 di Paestum, la stazione-caffetteria liberty all'ombra dei templi dorici, prediletta per soste golose da Umberto Zanotti Bianco e Paola Montuori, Ungaretti, Camus, Malaparte e Scotellaro. «La stazione della fantasia» - così l'ha battezzata Sergio Vecchio - potrebbe aspirare a diventare museo del viaggio, grazie alla donazione che lo stesso Vecchio farebbe di stampe, vedute, incisioni, cartoline, dipinti dal Grand Tour Sette-Ottocento ad autori contemporanei suggestionati dal mito Poseidonia.

Di stazione in stazione. Proviamo oggi a percorrere l'itinerario intrigante di un'Italia minore che presenta il suo volto ancora naïve e popolare. Dal Piemonte alla Sicilia due passi su vecchi binari, fin nelle viscere di un piccolo mondo antico. Tra le proposte più allettanti a sud di Napoli c'è quella suggerita dal Cai di Salerno, il «Trenotrekking ferroviario» da Auletta a Pertosa, nel cuore degli Alburni e del Parco del Cilento, lungo la vetusta tratta Sicignano-Lagonegro, la cui apertura è datata 1888. Oltre duecento i pendolari dell'escursionismo che hanno finora aderito. L'appuntamento è alle 9,15 alla stazione ferroviaria di Salerno, da dove, a bordo del Minuetto, «prenotato» dall'Ente Parco nazionale del Cilento e Vallo di Diano, si raggiungerà Buccino, l'antica Volcei con le sue tombe principesche. Da qui in pullman alla volta di Auletta, fondata, si racconta, da Auleo, compagno di Enea, vicino alle acque incontaminate del Tanagro. Un paese da romanzo, ancora legato al mito dell'eroe nazionale albanese Scandenberg. Il suo fascino, però, nasce dalla romantica e tragica storia della diciottenne marchesa Anna Maria Vitilio che si innamorò dell'armigero del padre. Il nobi-

le, alla scoperta che la figlia era incinta, per soffocare lo scandalo fece uccidere lo scudiero ed avvelenare la giovane. Auletta delle passioni soffocate nel sangue. Altra tragica vicenda è quella del musicista Carlo Gesualdo, feudatario del borgo cilentano, che, a palazzo Sansevero di Napoli, nel 1590, uccise la moglie e cugina Maria D'Avallòs, rea di consumare i suoi amori adulterini, senza pudore, con Fabrizio Carafa del Ruvo d'Angri.

Il treno va. Alle 11,45 prenderà il via il Trenotrekking, un percorso di sei chilometri lungo i binari dell'ex linea ferrata Sicignano-Lagonegro. Sarà sicuramente un'esperienza emozionante. Il paesaggio è da sogno: valli, ponti, boschi, dirupi da vertigine. Spettacolare, fra tutti, è il «ponte delle trenta arcate» che abbraccia la stupenda Valle del Lontrano, prima di arrivare a Pertosa, ultima tappa del tour tra arte e natura. Una deviazione è necessaria. Meta obbligata sono le Grotte dell'Angelo, la cui atmosfera di ombre e luci ha catturato perfino il regista Dario Argento che le ha scelte come quinta del suo «Fantasma dell'Opera». Attraversate dal fiume sotterraneo Negro - il nome ha dato il titolo anche alla avvincente rassegna di spettacoli Negrofestival che ha Peppe Barra come testimonial - le grotte, già frequentate in età preistorica, e incuneate per circa tremila metri sotto gli Alburni, si snodano in una suggestiva serie di cunicoli e antri, fino a terminare in una teoria di sale scolpite dalla natura in forme antropomorfe. L'accesso è da togliere il fiato. L'antro infernale, circondato da una fitta vegetazione, si apre con un lago naturale, navigabile. Il «Caronte» del comitato Pro Grotte dell'Angelo traghetta, su appuntamento, i visitatori, numerosi anche d'inverno.

È tempo di ristoro. Albandando pranzo a sacco, si degusteranno le specialità del luogo: salumi profumati, cacciavalli la cui pasta morbida si scioglie in bocca, pecorini aromatici, accompagnati da pane casareccio insaporito con l'olio paglierino, ottenuto seguen-

do le lezioni magistrali tramandate dai nostri antenati greco-lucani. Un sorso di vino e, per chi vuole scatenarsi, tammorriate sfrenate guidate dal gruppo Folk del Tanagro. Il sogno di una giornata diversa sta per svanire. Alle 18,30 si riparte in pullman dal piazzale delle Grotte dell'Angelo, direzione stazione di Buccino-Salerno. «La strada ferrata - avverte Amilcare Troiano, presidente del Parco del Cilento - è la strategia da seguire. Il Cai la indica da quindici anni, organizzando passeggiate frequentatissime, ma poco è stato fatto finora per riattivare, ai fini dello sviluppo turistico ed economico delle aree attraversate, la storica tratta Sicignano-Lagonegro. Settantasette chilometri, di cui 65 in territorio salernitano, per un viaggio dello spirito».

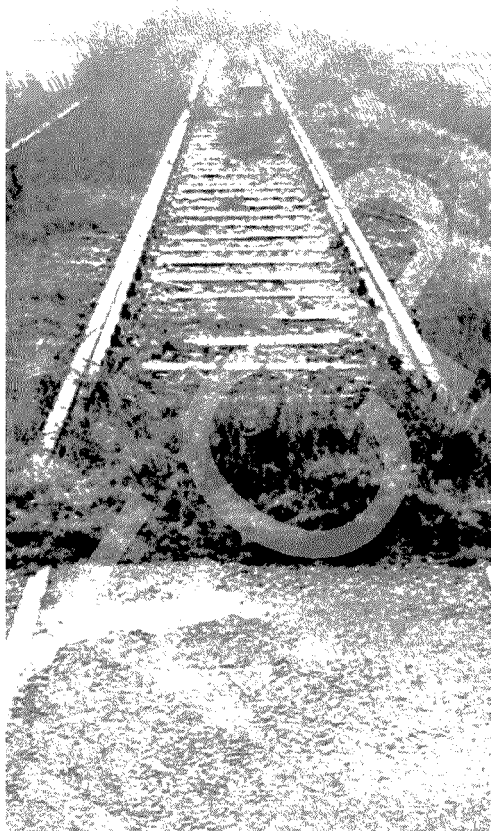
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Italia minore
 Da Salerno a Pertosa in treno o a piedi un viaggio tra memoria e natura



Cam di Casoria Politik, arte dentro e fuori il sistema

Il museo di arte contemporanea Cam di Casoria presenta oggi alle 18.30 la mostra «Politik, arte dentro e fuori il sistema» con opere di artisti che si sono espressi in polemica con un'ideologia o con le istituzioni utilizzando molteplici linguaggi. I lavori esposti giocano con i materiali e attraverso grandi metafore propongono domande sulle ideologie politiche. In mostra Armando Dearmas, Giuseppe De Marco, Sebastiano Deva, Di Guida & Vargas, M. Kronstadiano Fiore, Mulugeda Gebrekidan, Otieno Gomba, Christian Leperino, Lello Lopez, J.P. Mika, Errico Ruotolo, Marcus Shahar, Tony Stefanucci.



Il Cilento Nelle foto alcuni tratti della linea che da Salerno arriva a Lagonegro, percorso di trekking, organizzato dal Club Alpino Italiano in occasione della terza giornata nazionale delle ferrovie dimenticate che si tiene in tutta Italia con 65 manifestazioni tra natura e vecchie stazioni



Manifestazione delle associazioni lungo le ex linee ferroviarie. Concentramenti a Fossacesia, a Rocca e a Vasto

Il giorno delle passeggiate ecologiche

Gli ambientalisti rilanciano il progetto del corridoio verde da Ortona a San Salvo

di **MARIO GIANCRISTOFARO**
e **GIANNI QUAGLIARELLA**

VASTO - Per la terza giornata delle "Ferrovie dimenticate", oggi a Vasto, passeggiata ecologica lungo il dismesso tracciato adriatico: servirà a bonificare massicciata e sede ferroviaria, invase da rifiuti e dimenticate, appunto, da enti e istituzioni. Alle 9,30 i partecipanti si ritroveranno con sacchi e guanti per ripulire dal pattume parte del tratto vastese di quella che, fino al 2005, fu la linea adriatica. Da allora, infatti, i treni filano veloci nella "pancia" della città, sotto l'abitato, attraverso la galleria-budello di cemento armato lungo quasi sette chilometri. A promuovere la passeggiata, fino a mezzogiorno, sono il Wwf della zona frentana e Costa Teatina, ma anche l'associazione "Amici di Punta Aderci" e la sezione di Vasto del Club Alpino Italiano. L'iniziativa di Vasto vuole anche ricordare a Comuni, Provincia e Regione Abruzzo che la cosiddetta "Via Verde" resta tuttora una chimera. Di certo, per ora, ci sono solo i due milioni di euro del fondo stanziato nel 2008 dal governo, su impulso dei Verdi, per il recupero di alcuni tracciati ferroviari da trasformare in percorsi ciclo-pedonali. Tutto fermo, invece, per il progetto volto a creare nel Chietino, proprio

sul vecchio tracciato, un "corridoio verde" da San Salvo a Francavilla al Mare. Un impegno tuttora disatteso dalle amministrazioni, come ricorda l'Arco di Vasto, che risponderà l'impegno per l'istituzione del

sistema delle aree protette.

Manifestazione e passeggiata ecologica sull'ex ferrovia anche tra la vecchia stazione di Fossacesia e il trabocco di Vallevò, con l'organizzazione del Wwf e altre associazioni

locali, tra cui **"Italia Nostra"**, **"I colori dell'Iride"**, **"Cooperativa Terracoste"**. Appuntamento alle 9.30 allo scalo dismesso Fossacesia. «L'iniziativa parte dalla necessità di rilanciare il progetto di una pista ciclopedonale sulla strada ferrata dismessa da Ortona a Vasto - dice Ines Palena della sezione locale del Wwf - visto che finora nulla è stato fatto per acquistare le aree, date in comodato d'uso ai vari comuni della costa per un periodo di tempo limitato. La realizzazione della pista ciclopedonale è un eccellente progetto da contrapporre allo sviluppo petrolifero e all'istallazione di nuove piattaforme in mare, come la tristemente famosa "Ombrina mare" localizzata tra San Vito e Rocca San Giovanni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un tratto dell'ex tracciato ferroviario lungo la costa teatina

— | CASTELFRENTANO | —

No alla centrale a biomasse il Comune blocca l'iter

LANCIANO - Il comune di Castelfrentano ha ufficialmente bloccato il progetto di costruzione di una centrale a biomassa in contrada Paduli. In merito all'insediamento per produrre 1 megawatt di energia nell'area industriale dell'Asi-Sangro, su 3 mila metri quadri e un costo di 6 milioni di €, si sono opposti diversi cittadini costituendo anche un comitato civico. La non procedibilità del progetto è stato deciso anche in Regione per l'iter irregolare. Il "no" alla realizzazione della centrale è stato spiegato ieri in conferenza stampa, al Caffè ai Portici, dal sindaco Patrizia De Sanctis ed Emilio Nasuti, ex sindaco e attuale consigliere regionale Pdl.

Per Nasuti «il progetto non era chiaro, quindi giustamente l'Amministrazione ha voluto approfondire i termini dell'operazione anche sotto il profilo ambientale, perché è necessario tutelare il territorio». Il problema sarebbe sorto sul fatto che la società Cogep di Brindisi voleva alimentare la centrale, quale ultima analisi, con i rifiuti. Il sindaco De Sanctis conferma la bontà di una centrale alternativa, ma dice «deve essere alimentata con materiale biologico e meno impattante». La popolazione era piuttosto preoccupata delle ceneri e le sostanze volatili emesse dall'impianto.

W.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Manifestazione delle associazioni lungo le ex linee ferroviarie. Concentramenti a Fossacesia, a Rocca e a Vasto

Il giorno delle passeggiate ecologiche

Gli ambientalisti rilanciano il progetto del corridoio verde da Ortona a San Salvo

di **MARIO GIANCRISTOFARO**
e **GIANNI QUAGLIARELLA**

VASTO - Per la terza giornata delle "Ferrovie dimenticate", oggi a Vasto, passeggiata ecologica lungo il dismesso tracciato adriatico: servirà a bonificare massicciata e sede ferroviaria, invase da rifiuti e dimenticate, appunto, da enti e istituzioni. Alle 9,30 i partecipanti si ritroveranno con sacchi e guanti per ripulire dal pattume parte del tratto vastese di quella che, fino al 2005, fu la linea adriatica. Da allora, infatti, i treni filano veloci nella "pancia" della città, sotto l'abitato, attraverso la galleria-budello di cemento armato lungo quasi sette chilometri. A promuovere la passeggiata, fino a mezzogiorno, sono il Wwf della zona frentana e Costa Teatina, ma anche l'associazione "Amici di Punta Aderci" e la sezione di Vasto del Club Alpino Italiano. L'iniziativa di Vasto vuole anche ricordare a Comuni, Provincia e Regione Abruzzo che la cosiddetta "Via Verde" resta tuttora una chimera. Di certo, per ora, ci sono solo i due milioni di euro del fondo stanziato nel 2008 dal governo, su impulso dei Verdi, per il recupero di alcuni tracciati ferroviari da trasformare in percorsi ciclo-pedonali. Tutto fermo, invece, per il progetto volto a creare nel Chietino, proprio

sul vecchio tracciato, un "corridoio verde" da San Salvo a Francavilla al Mare. Un impegno tuttora disatteso dalle amministrazioni, come ricorda l'Arco di Vasto, che risponderà l'impegno per l'istituzione del

sistema delle aree protette.

Manifestazione e passeggiata ecologica sull'ex ferrovia anche tra la vecchia stazione di Fossacesia e il trabocco di Vallevò, con l'organizzazione del Wwf e altre associazioni

locali, tra cui **"Italia Nostra"**, **"I colori dell'Iride"**, **"Cooperativa Terracoste"**. Appuntamento alle 9.30 allo scalo dismesso Fossacesia. «L'iniziativa parte dalla necessità di rilanciare il progetto di una pista ciclopedonale sulla strada ferrata dismessa da Ortona a Vasto - dice Ines Palena della sezione locale del Wwf - visto che finora nulla è stato fatto per acquistare le aree, date in comodato d'uso ai vari comuni della costa per un periodo di tempo limitato. La realizzazione della pista ciclopedonale è un eccellente progetto da contrapporre allo sviluppo petrolifero e all'istallazione di nuove piattaforme in mare, come la tristemente famosa "Ombrina mare" localizzata tra San Vito e Rocca San Giovanni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Un tratto dell'ex tracciato ferroviario lungo la costa teatina

| CASTELFRENTANO |

No alla centrale a biomasse il Comune blocca l'iter

LANCIANO - Il comune di Castelfrentano ha ufficialmente bloccato il progetto di costruzione di una centrale a biomassa in contrada Paduli. In merito all'insediamento per produrre 1 megawatt di energia nell'area industriale dell'Asi-Sangro, su 3 mila metri quadri e un costo di 6 milioni di €, si sono opposti diversi cittadini costituendo anche un comitato civico. La non procedibilità del progetto è stato deciso anche in Regione per l'iter irregolare. Il "no" alla realizzazione della centrale è stato spiegato ieri in conferenza stampa, al Caffè ai Portici, dal sindaco Patrizia De Sanctis ed Emilio Nasuti, ex sindaco e attuale consigliere regionale Pdl.

Per Nasuti «il progetto non era chiaro, quindi giustamente l'Amministrazione ha voluto approfondire i termini dell'operazione anche sotto il profilo ambientale, perché è necessario tutelare il territorio». Il problema sarebbe sorto sul fatto che la società Cogep di Brindisi voleva alimentare la centrale, quale ultima analisi, con i rifiuti. Il sindaco De Sanctis conferma la bontà di una centrale alternativa, ma dice «deve essere alimentata con materiale biologico e meno impattante». La popolazione era piuttosto preoccupata delle ceneri e le sostanze volatili emesse dall'impianto.

W.B.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'INTERVENTO

Potenziare la tratta jonica delle Ferrovie della Calabria

LE infrastrutture ferroviarie nel versante jonico sono molto carenti, ancora a binario unico e pertanto pericolose. Occorre metterle in sicurezza e potenziarle, utilizzando le linee ferrate, comprese quelle locali, poco conosciute.

Ripercorriamone la storia. A fine '800 in Calabria e nel meridione d'Italia lo sviluppo delle strade era ancora molto arretrato e si cercò di ovviare all'isolamento di molti paesi dell'entroterra con una linea ferroviaria secondaria. Nel 1910 la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ottenne dal Governo la concessione per la costruzione di una sua rete interregionale.

Il progetto era ambizioso: connettere quattro regioni - Campania, Lucania, Puglia e Calabria - e sette province - Salerno, Potenza, Matera, Bari, Cosenza, Catanzaro e Reggio - con la strada ferrata. Col tempo però, anche a causa del periodo bellico, il progetto si concretizzò solo in parte. Tra il 1915 e il 1934, la rete ferroviaria costruita, aperta al pubblico ed entrata in funzione era di circa 740 km di linee.

Per quanto riguarda la provincia di Cosenza e di Catanzaro, il progetto era avveniristico per l'epoca: collegare con le ferrovie il mar Jonio con il Tirreno attraverso l'altopiano della Sila. Un'iniziativa lungimirante per lo sviluppo delle infrastrutture calabresi e per l'economia di tanti paesi dell'entroterra che però svani nel nulla. Davvero un'occasione mancata. La tratta ferroviaria infatti sul versante jonico si limitò alla sola Crotone - Petilia Policastro (per un totale di 41 km). Nel 1930 fu aperta la Crotone - Petilia, disabilitata poi nel 1972. Nell'aprile del 1956 fu aperta l'ultima tratta ferroviaria che portava in Sila: la Camigliatello - San Giovanni in Fiore. Le altre tratte non furono mai completate.

Arrivando ai giorni nostri, l'unica tratta ferroviaria dell'excalabro lucana che continua a funzionare, sia pure in modo saltuario, è la San Giovanni in Fiore - Camigliatello - Moccione. Se potenziata potrebbe divenire strumento per un turismo sostenibile, più vicino ai territori emarginati ed alle realtà locali.

Teresa Liguori
consigliere nazionale di **Italia nostra**



Giornata dedicata alle Ferrovie dimenticate organizzata dalla sezione reggina di **Italia Nostra**

Al capezzale delle Taurensi

A Palmi promossa la conferenza di ambientalisti, docenti universitari ed esperti

di KETY GALATI

PALMI - Dopo un anno di silenzio, si ritorna a parlare con toni più decisi delle linee taurensi: Gioia Tauro-Palmi-Sinopoli e Gioia Tauro-Cinquerondi esposte al degrado. «Se non si redige un progetto per il recupero e la piena valorizzazione delle storiche linee taurensi entro il 2011 si rischia di perdere ancora una volta i fondi comunitari 2007/2013 (Por)». E' quanto ha affermato nel corso di una conferenza stampa tenutasi ieri mattina nel comune di Palmi, il prof. Domenico Gattuso dell'Università Mediterranea in occasione della "III giornata nazionale delle ferrovie dimenticate" per ri-

presentare gli interventi strategici rivolti al miglioramento della rete delle infrastrutture e dei servizi delle Ferrovie della Calabria.

Il problema delle ferrovie della Piana, a quanto pare insolubile sta a cuore non solo a Gattuso, ma anche alla presidente dell'associazione **"Italia Nostra"** sezione di Reggio Calabria Angela Martino e al suo vice Antonino Piazza, promotori dell'incontro, a Giuseppe Stuppia in rappresentanza delle Ferrovie della Calabria, al presidente del Parco nazionale dell'Aspromonte Leo Autelitano, all'unico sindaco della Piana presente alla conferenza, Alessandro Cannata di Cittanova, a Giuseppe Spinelli del Csaam, all'archeologa Mad-

dalena Sica, Graziano Muratore studente dell'Università Mediterranea, Nicola Morabito presidente dell'associazione "Treni storici e turistici", Alberto Giorfrè del Club Unesco di Reggio, Giuseppe Gambacorta consigliere del Wwf e Salvatore Greco consigliere dell'ordine degli architetti reggini.

All'unanimità si è deciso di firmare un Protocollo d'intesa per la rivendicazione delle cosiddette "ferrovie minori", al quale seguirà in tempi immediati un documento ufficiale, che impegni anche i sindaci delle "città del treno" a chiedere alle istituzioni di redigere un Progetto per le ferrovie. In sostanza, la Regione che gestisce i fondi, dovrà impegnarsi a destinare delle risorse

per le ferrovie storiche della Piana, abbandonate.

Tra le proposte avanzate da Gattuso, c'è anche quella della costituzione di un Museo, procedendo con la classificazione del materiale rotabile. Un intervento, che secondo l'ingegnere necessita di un milione di euro. Un pò azzardato prevedere cifre, prima di una pianificazione del progetto secondo Autelitano.

«Bisognerebbe elaborare un quadro d'intervento per tutelare tutte le risorse della Piana». Quindi rivendicare le ferrovie pianigiane per creare un percorso virtuoso che porti occupazione, turismo e faccia riscoprire le bellezze nascoste di una terra che non è solo di 'ndrangheta.

Sono tutti d'accordo con Aute-

litano, il quale propone ancora l'immediato ripristino della linea Palmi-Sinopoli, porta d'accesso al Parco aspromontano. All'assessore alla Cultura Nunzio Lacquaniti di Palmi, invece sta a cuore il nuovo ospedale che dovrebbe sorgere a Palmi, dunque, «creare un collegamento veloce al nosocomio o il prolungamento della linea Gioia Tauro per accedere al Portos».

Una storia ormai emblematica quella delle linee Taurensi, inserite in uno spaccato ambientale unico al mondo, lungo antichi tracciati, anfratti naturali, centro storici di pregevole rilievo e soprattutto inserite nel più grande parco della Calabria. L'iniziativa di **Italia Nostra** ha avuto il merito di riproporre un tema spesso dimenticato che rappresenta una ricchezza da conservare e rivalutare.



Italia Nostra Ripercorsa la tratta ferroviaria da Vaglio Lise a Pedace

Viaggio sulle rotaie dei tempi che furono. I soci cosentini e trebisaccesi di Italia Nostra, in occasione della 3. giornata delle ferrovie hanno ripercorso la tratta Cosenza Vaglio Lise - Pedace, risalente al 1916: la più antica della ferrovia ex calabro-lucana. La linea ferrata che secondo l'idea originaria dell'800 avrebbe dovuto collegare lo Ionio al Tirreno. È stato emozionante per gli amanti della mobilità "lenta" salire sulle due carrozze storiche messe a disposizione dalle Ferrovie della Calabria. Vetture tenute in perfetto stato, con sedili di legno restaurati, personale di macchina e controllore a disposizione dei viaggiatori. La comitiva ha preso parte a una visita guidata nel Centro Cupone e a un convegno-dibattito sul tema del turismo sostenibile. All'incontro hanno preso parte Liguori, organizzatrice della giornata, Malatacca, presidente della sezione di Trebisacce, De Giacomo, presidente Cr Calabria, Marchianò, presidente del Club Unesco di Cosenza, Grilletta, studioso, e Notariani, rappresentante delle Ferrovie della Calabria. « **(v.sca.)**



I partecipanti all'iniziativa



Presentato il volume di Assisi e Bulzoni

Quei ventotto chilometri percorsi dall'antica Lettorina

di ANNA BARBARA CHIARELLA

E' DEDICATO ad un periodo storico ben preciso della nostra provincia l'ultimo libro di Imperio Assisi scritto insieme a Giuseppe Bulzoni.

Precisamente a quando una piccola ed antica locomotiva sbuffante si arrampicava per le pendici della collina che porta a Vibo, allora Monteleone. Il libro molto ricco di foto, documenti e storie, dal titolo "Il percorso ferroviario della memoria e della nostalgia", è stato recentemente presentato presso il Sistema bibliotecario. Tra i relatori Giacinto Namia, studioso, che si è soffermato sull'aspetto storico degli anni in cui la Lettorina, così come veniva chiamata, è stata protagonista della realtà locale dagli anni Venti fino agli anni Sessanta, e Gaetano Luciano, presidente provinciale dell'associazione



L'edificio sede del Sistema

Italia Nostra.

che ha analizzato l'aspetto sociale ed economico. La Lettorina percorreva 28 chilometri di strada ferrata, da Porto Santa Venera fino a Mileto, compiendo varie fermate tra cui Pizzo e Monteleone. Un percorso breve ma intenso per la fantasmagoria delle genti che ne facevano uso, studenti, insegnanti, impiegati ma anche molti contadini che raggiungevano i vari mercati per vendere i propri prodotti agricoli. Una realtà che in un certo senso rendeva più moderno il territorio, favorendone i legami sociali, culturali ed economici. Lentamente, si racconta poi, nel libro nel secondo dopoguerra, la Lettorina cominciò a vivere un inarrestabile declino. L'avanzare dei trasporti su gomma, la presenza sempre più massiccia degli autobus ritenuti più veloci, in-

nescarono una crisi irreversibile. A dare il colpo di grazia alla mitica Lettorina fu poi un tragico incidente accaduto il 17 novembre 1951 vicino Pizzo, quando il ponte Ciliberto, forse per le copiose piogge dei giorni precedenti cedette proprio mentre passava la lettorina, la quale precipitò nel burrone sottostante con il suo carico di umano dolore. Morirono 11 persone e ne rimasero ferite quaranta. Quel pezzo di linea non fu mai più ripristinato e possiamo dire che ciò fu l'inizio della fine. Nel 1966 la linea ferroviaria vibonese fu

soppressa.

Certo non manca nel libro da parte degli autori una critica alla classe politica del tempo che non seppe capire quanto la presenza della Lettorina avesse potuto significare per il territorio dal punto di vista quanto meno turistico e culturale, oltre che commerciale.

Emergono tra le pagine del libro i ricordi di Assisi, che ebbe il papà ferroviere proprio della Lettorina. Ricordi persi in una nostalgia di giorni lontani nel tempo, ma non nel proprio cuore, di quando molti giovani di allora, prendevano il treno e andavano a scuola o al mare.

Giuseppe Bulzoni, più giovane, esprime nel libro la propria passione per i treni, è direttore amministrativo delle Ferrovie della Calabria a Catanzaro. Il volume è dedicato dagli autori ai propri cari, alle vittime della tragedia del '51, a tutti i ferrovieri che hanno contribuito con il loro lavoro a fare crescere la Calabria, ai tanti amici che hanno sostenuto il progetto culturale, tra cui Gilberto Floriani, direttore del Sistema ed Antonio Iannicelli, ai giovani di ieri e a quelli di domani.



In viaggio a bordo di carrozze storiche

Avventura in treno sulla tratta Cosenza-Pedace, risalente al 1916

TREBISACCE «E' stata una grande emozione per tutti gli amanti del treno e della mobilità "lenta" salire a bordo di due carrozze storiche ma ben conservate, con sedili di legno massello restaurati e tirati a nuovo, con il personale di macchina ed il controllore cordialmente a disposizione dei viaggiatori come avveniva un tempo». E' il presidente della sezione trebisaccese di **ItaliaNostra** Angelo Malatacca ad esprimersi in questi termini di ritorno dal viaggio organizzato da Italia Nostra- Calabria nell'ambito della III giornata delle ferrovie dimenticate. Il treno, trainato da un vecchio locomotore diesel e stipato da tantissimi iscritti all'associazione provenienti da tutta la Calabria, è partito dalla stazione di Cosenza-Vaglio-Lise ed ha percor-

so a velocità "lenta" anche a causa della pendenza, la tratta Cosenza-Pedace risalente al 1916. Si tratta infatti della più antica tratta delle ferrovie Calabro-Lucane divenute in seguito Ferrovie della Calabria che, secondo il progetto originario doveva collegare Cosenza con Crotona lungo il percorso dell'attuale superstrada della Sila, accompagnato dal un paesaggio incantato, popolato di una vegetazione tipica in cui spiccano i secolari e mastodontici pini larici. «Il tragitto, seppur breve per problemi tecnici - scrive ancora l'architetto Malatacca - ha consentito a tutti di ammirare in lontananza

za il magnifico paesaggio della valle del fiume Crati, il centro storico di Cosenza, il vallone di Rovito con il monumento agli eroici fratelli Bandiera. Se si vogliono apprezzare appieno le bellezze dell'altopiano

*L'iniziativa
è stata
organizzata
da **Italia
Nostra***

della Sila e immergersi nel verde incontaminato di quelle montagne - è l'invito del presidente di **Italia Nostra** - un viaggio sul treno delle Ferrovie della Calabria, lo stesso treno utilizzato dai nostri avi quando il traffico su gomma era un privilegio per pochi, diventa un'esperienza indimenticabile, che riconcilia con la natura». L'intera tratta di ferrovia, la più alta d'Europa con i suoi 1.400 m. al



casello di Silvana Mansio, secondo le previsioni dei dirigenti dell'azienda, sarà ripristinata entro la prossima estate e sarà a disposizione dei turisti. Al termine del viaggio, il convegno-fibattito sul tema del turismo sostenibile a cui hanno partecipato i vertici di **ItaliaNostra** con il consigliere nazionale Teresa Liguori, il presidente Carlo Di Giacomo ed Enrico Marchianò presidente del club Unesco di Cosenza.

PINO LA ROCCA
corigliano@calabriaora.it



La manifestazione «Ferrovie dimenticate» ha fatto tappa in Molise dove il percorso raggiunge i 1.000 metri di altitudine

Binari d'epoca, una risorsa da sfruttare

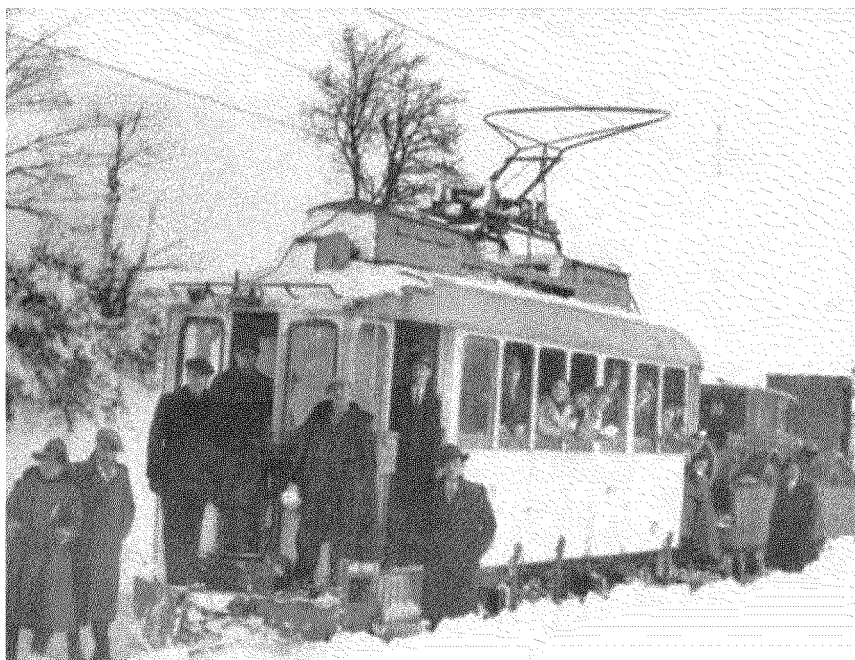
Alto Molise La ricchezza del patrimonio naturalistico e storico del tracciato Agnone-Pescolanciano

■ Si è svolta anche nel Molise la terza giornata nazionale delle «Ferrovie dimenticate» che si propone tra l'altro di promuovere la conoscenza del patrimonio storico delle ferrovie italiane e di stimolare il recupero di quelle definitivamente abbandonate. La manifestazione denominata «Sulle tracce della sede ferroviaria Agnone-Pescolanciano» è stata organizzata dalle associazioni «Le Rotaie-Molise» ed «Italia Nostra Onlus» in collaborazione con l'associazione «Molise d'Autore» di Campobasso e il gruppo «Montanari del Molise» ed è consistita in una passeggiata nella natura alla riscoperta della scomparsa linea ferroviaria che univa i comuni di Agnone, Pietrabbondante e Pescolanciano. L'antica linea ferroviaria si

presenta con un percorso ben inserito nel paesaggio di cui ne rimangono solo tracce e alcuni caselli a margine della viabilità. L'obiettivo è quello di ritrovare il percorso della linea ferroviaria, a trazione elettrica ed a scartamento ridotto, lunga 38 chilometri e con tre ore di viaggio, che un tempo univa Agnone a Pescolanciano attraversando il territorio dell'Alto Molise e raggiungendo quote anche superiori a 1000 m s.l.m. Realizzata come collegamento con la ferrovia Isernia - Sulmona, che non aveva interessato tali territori, contribuì per vari decenni a sviluppare l'economia delle popolazioni locali e rimase in funzione sino al settembre del 1943, quando fu distrutta dagli eventi bellici. Il 17 agosto 1915, giorno dell'

inaugurazione, si poteva leggere che la «Bianca Colomba» - così definita per il colore delle carrozze - attraversa luoghi meravigliosi, di cui non conoscevamo le bellezze, o che ci sembrano ora più belli avendo ora l'agio di ammirarli». La linea, infatti, era l'unico mezzo di collegamento quando le frequenti nevicate bloccavano la viabilità fra i due centri capolinea, attraversando un territorio con ambienti estremamente vari che presentano notevoli valori naturali, che tutt'oggi hanno conservato le stesse pregevoli caratteristiche. Territori dove troviamo zone S.I.C., come il nucleo Mab di Collemeluccio. Durante il tracciato si possono scorgere muretti a secco, siepi, filari di alberi, fossi di drenaggio. Insomma carat-

teristiche perfette per il turismo ambientale e culturale. Nel corso della manifestazione è stato letto, da Gabriella Jacobucci di Molise d'Autore, un brano tratto da Viaggio nel Molise di Francesco Jovine che ha fatto rivivere l'atmosfera della «Bianca Colomba». I partecipanti, accompagnati dal sindaco di Pietrabbondante, Giovanni Tesone, e dall'assessore al Turismo del comune di Agnone, Armando Liquadri, hanno fatto tappa ad Agnone dove sono stati ricevuti nella sala consiliare da due esperti del settore: Claudio Di Cerbo e mentre Fabrizio Minichetti. Durante il percorso, brevi soste alla stazione Trivento-Bagnoli, al casello Rocca Tamburri, alla stazione Capracotta-Vastogirardi, recentemente demolita, e nei pressi della Centrale Termica.



Epoca

Il tracciato in questione è collegato alla ferrovia Roccaraso Castel di Sangro Sulmona Carpinone. Fa parte delle cosiddette ferrovie a scartamento ridotto che hanno subito anche molti danni per la guerra.

Organizzazione

Italia Nostra, Le rotaie

Montanari del Molise

e Molise d'autore

La suggestiva passeggiata sulle tracce della vecchia sede ferroviaria Agnone - Pescolanciano

Riscoperte le antiche rotaie

Il recupero della strada ferrata concepito come volano di sviluppo per i paesi della provincia

PESCOLANCIANO. Recuperare le ferrovie abbandonate per renderle anche un volano di sviluppo della provincia è lo scopo che ha spinto le associazioni LeRotaie Molise ed Italia Nostra Onlus, ad organizzare la manifestazione denominata "Sulle tracce della sede ferroviaria Agnone-Pescolanciano", andata in scena con grande successo lo scorso sette marzo. Si è trattato di una suggestiva passeggiata nella natura alla riscoperta dell'ormai scomparsa linea che un tempo percorreva i maggiori centri del Molise. "L'antica strada ferrata - hanno dunque commentato i promotori dell'iniziativa - che si presentava con un per-

corso ben inserito nel paesaggio, non deve essere dimenticata, ma conservata come documento storico e come potenziale mezzo di sviluppo per l'Altissimo Molise". Pochi sapranno infatti che tale linea, realizzata come collegamento con la ferrovia Isernia - Sulmona, contribuì per vari decenni a far fiorire l'economia delle popolazioni locali e rimase in funzione sino al settembre del 1943, quando fu distrutta dagli eventi bellici. La ferrovia, non solo costituiva l'unico mezzo di collegamento quando le frequenti nevicate bloccavano la viabilità fra i due centri capolinea, ma attraversava un territorio con ambienti estremamente vari che

presentano notevoli valori naturali, che tutt'oggi hanno conservato le stesse pregevoli caratteristiche. Di fatti, la valenza naturale ed ambientale è riconosciuta da varie zone Sic e dal nucleo MaB di Collemeluccio. Nel corso della manifestazione è stato letto, da Gabriella Jacobucci di Molise d'Autore, un brano tratto da Viaggio nel Molise di Francesco Jovine che ha fatto rivivere l'atmosfera della "Bianca Colomba", con il riferimento alla vegetazione boschiva. Il bosco contemplato è quello degli abeti bianchi di Collemeluccio, percorso a piedi dai partecipanti all'evento lungo la strada provinciale, accompagnati dal sindaco di Pietrabbondan-

te, Giovanni Tesone, e dall'assessore al Turismo del comune di Agnone, Armando Liguadri, che si sono detti intenzionati a ripetere la manifestazione. Arrivati ad Agnone i partecipanti sono stati ricevuti nella sala consiliare per un incontro sulle prospettive di utilizzazione del tracciato illustrate dall'Architetto Claudio Di Cerbo, mentre Fabrizio Minichetti, autore di un volume sul tema, ha illustrato le caratteristiche della storica linea. Durante il percorso, brevi soste per apporre tabelle: nei pressi della allora stazione Trivento-Bagnoli, al casello Rocca Tamburri, nel luogo della stazione Capracotta-Vastogirardi, recentemente demolita, e nei pressi della Centrale Termica.



Una foto d'epoca. A destra la posa di una tabella



PASSIONE LETTERARIA E IMPEGNO CIVILE

Tecchiati, l'archeologo si fa poeta

Si chiama «Musa ferroviaria» la raccolta di versi del presidente di Italia Nostra

di Carla Spiller

«**M**antova, Romano-
re, il treno è un ro-
sario Si sgrana a
occidente, nel suo calamaio
E ogni nome
che tocca,
splende, co-
me Il giorno
che fu inven-
tato, ed è
nuovo E can-
ta e brilla
nel sangue
che Frigge al-
la nuca di
troppa feli-
cità E gli occhi invetria, la-
sciandoli di smalto».
Questi versi, pubblicati in cop-
ertina ci introducono alla li-
rica di Umberto Tecchiati, ar-
cheologo della Soprintenden-
za di Bolzano, presidente di
Italia Nostra ed editorialista
del nostro giornale, che ha
pubblicato per conto della
Casa Editrice Il Filo la sua
prima raccolta di poesie dal
titolo «Musa Ferroviaria».
«Scrivo fin dal liceo - dice
l'autore - ma mai in modo
continuativo. Nel 2006 ho co-
minciato a scrivere molto e
questo libro contiene una
scelta ragionata di tutto quel-
lo che ho scritto nel periodo
compreso fra il 2006 ed il
2008.
Fino alla decisione di pubbli-
care. Ho contattato io la Ca-
sa editrice e dietro il paga-
mento di un piccolo importo,
che prevede anche tutta una
serie di servizi aggiuntivi ed

una più generale forma di as-
sistenza nel settore editoria-
le, è stato prodotto il volu-
metto. L'esperienza con la
Casa Editrice è stata positi-
va, ottima. È un ottimo modo
per iniziare e per farsi cono-
scere e mi sento di consigliar-
lo».

**Partiamo dal titolo, che in-
dubbiamente incuriosisce.
Perché «Musa ferrovia-
ria»?**

«Mi capita di viaggiare
molto in treno e, anche se
sembra banale, quando mi
trovo in un vagone ferrovia-
rio la «Musa» mi visita. Il
paesaggio che io vedo dal fi-
nestrino mi incanta e mi sti-
mola la vena creativa. La
maggior parte di questi versi
sono stati composti in treno.
Da qui il titolo «Musa Ferro-
viaria». Il concetto comun-
que va ampliato. Il titolo sot-
tintende la simbologia del
viaggio, una simbologia mol-
to semplice, molto scoperta
che è quella della vita stessa.
Mi piaceva poi molto il con-
cetto di Musa: gli artisti, i
musicisti, i pittori, gli scrit-
tori, nel momento in cui o com-
pongono o scrivono o dipin-
gono sono sospinti da qualco-
sa di estremamente forte ed
elevato, che spinge quasi fuo-
ri da se stessi. Quando rileg-
go quello che ho scritto non
lo riconosco come mio. Av-
verto che in quel momento
c'era una forza di qualche ti-
po agiva a prescindere da
me».

**L'atto creativo ha in sé
qualcosa di magico, anche
se poi c'è l'aspetto tecnico.**

«È chiaro che per scrivere
versi bisogna avere alle spal-
le quello che io definirei
un «sano artigianato», biso-
gna aver letto, imparare a
mettere le parole in ordine,
saper creare la musicalità
del verso. Ma quello che ti
permette di mettere insieme
tutti questi aspetti tecnici è
qualcosa che è profondamen-
te radicato in te e nello stes-
so tempo va al di là di te».

**Quali sono i temi delle sue
poesie?**

«Il tema preponderante, e
ne ho già parlato prima, è
quello del viaggio e della de-
scrizione del paesaggio, visto
non in chiave fotografica o
oleografica, ma interpretato
nella sua dimensione spiri-
tuale, religiosa, oserei quasi
dire. Il paesaggio è qualche
cosa che va oltre la nostra
storia individuale, che esiste
prima del nostro passaggio e
che esisterà anche dopo. È la
manifestazione della lunga
durata della storia, del mon-
do, rispetto alla breve esi-
stenza dell'uomo. Un altro te-
ma importante è quello del-
l'amore, con tutte le sue sfac-
cettature, ma anche nell'ac-
cezione propria di amore con-
creto, fisico, reale. L'amore è
anche la personificazione del-
la poesia come esperienza
sensoriale profonda. Se vuoi
fare un esperimento puoi
provare a so-
stituire alla
figura della
donna, la
poesia, l'atto
creativo poe-

tico, e vedre-
sti che la
struttura del-
la lirica non
ne subirebbe
grossissimo-
no. La poesia come atto crea-
tivo è amore, è adesione alla
vita, è speranza, è attacca-
mento ai valori che ci rendo-
no vivi, umani. La poesia è
qualcosa di fortemente eroti-
co. Un tema che mi è caro e
che ho sviluppato di più do-
po avere scritto questo libro
è quello delle poesie civili.
Credo appartenga all'esperie-
nza di tutti la riflessione
sulla vita sociale e politica».

**Quali sono poeti a cui si è
ispirato?**

«I grandi poeti italiani del
Novecento, in particolare
Montale. E una scoperta re-
cente è stato per me Pasoli-
ni, un autore che amo molto
e che ha avuto un grosso im-
patto emotivo e culturale su
di me. E poi Luzi, Fortini.
Tutti questi autori sono fil-
trati, hanno inciso sul mio
modo di scrivere».

**C'è un verso che le piace
più di tutti e che porrebbe
a suggello dell'intervista?**

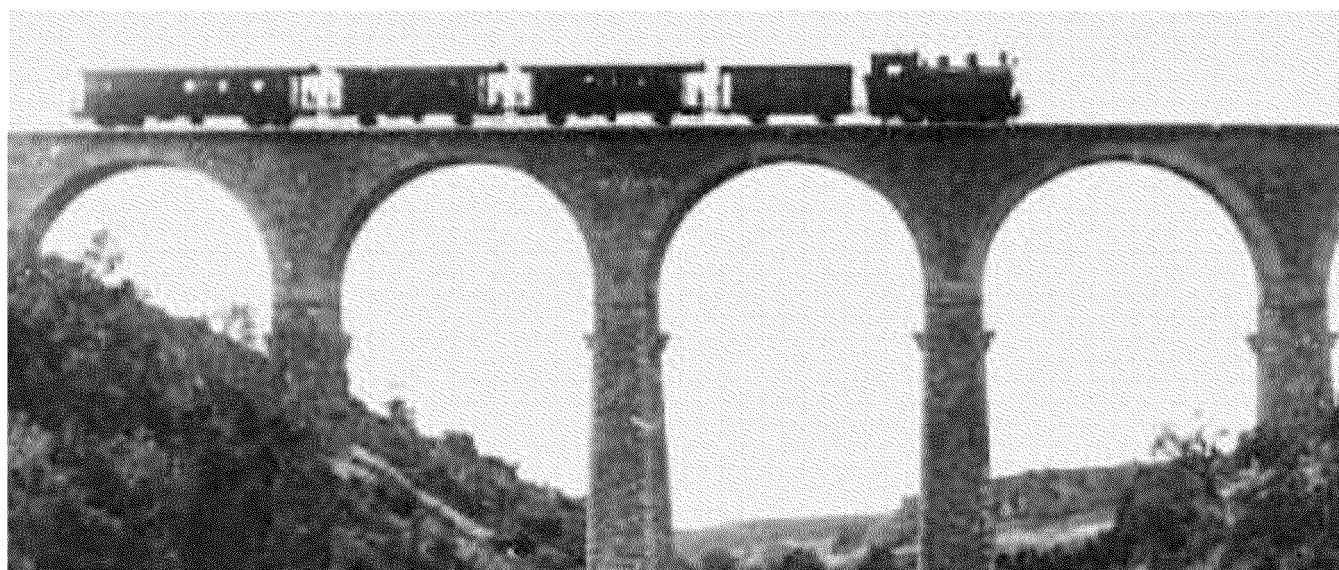
«Io sono molto legato alle
poesie su Bolzano, che mi
piacciono molto. Sceglerei
queste due terzine:

«Ma più inspiegabile e rude:
È il ritorno a casa. Bolzano
È la nostra città, non è male
Prendere le distanze quando
si può.
Sa essere chiusa e opprimen-
te
Nella sua conca, arrogante
musa»

© RIPRODUZIONE RISERVATA

« Mi piacciono
molto i poeti
italiani del Novecento:
Montale, Luzi, Fortini
e da poco ho scoperto
anche Pier Paolo Pasolini

« Viaggiare in treno
stimola la mia
vena creativa, per questo
ho chiamato
il volume di liriche
in questo modo



Il viaggio in treno è la fonte di ispirazione delle liriche di Tecchiati. In alto, il poeta-archeologo bolzanino



Massa Marittima Manni (Italia Nostra) critica il tracciato della Sarzanese

“Sbagliato cancellare la ferrovia”

Cristiano Manni *

Apprendo che una parte della ferrovia Massa Marittima - Follonica sparirà per far posto all'adeguamento della Sarzanese-Valdera.

Mi rammarico che non si sia salvaguardata un'infrastruttura potenzialmente produttiva come questa linea. Mi rincresce ovviamente anche per la poca cura che si mostra nei confronti dei nostri beni culturali "minori".

Tutta la comunità perde qualcosa:

questo tratto potrebbe infatti essere una via escursionistica che permette di collegare Massa e Follonica e di offrirle ad un turismo più attento e consapevole, ma pur sempre produttivo per la nostra economia.

L'escursionismo si è evoluto, e non è più solo trekking, ma è diventato ricerca della storia dimenticata lungo le vecchie infrastrutture e le vie di comunicazione dismesse, oppure ricerca di tracciati tematici, come i pellegrinaggi laici.

Le vecchie linee ferroviarie vengono tutelate in quasi tutti i posti civili, compresa l'Italia del nord, dove divengono piste ciclabili o vie pedonali.

Ed invece, noi scegliamo ancora l'incuria e la rozzezza.

Io non contesto l'intervento, utile per la sicurezza (anche se non ne sono così certo). Non ho nulla da ridire nemmeno sugli aspetti tecnici del tracciato. Prendo però atto ancora una volta che non si è saputo guardare agli elementi del paesaggio, e questo non per malafede o incompetenza: solo per ignoranza.

Io non conosco l'entità dell'intervento, né le fonti normative che lo hanno imposto alla progettazione. Dico solo che l'adeguamento della Sarzanese Valdera ha un notevole impatto paesaggistico. A monte di Massa Marittima ha danneggiato e stravolto un luogo storico, l'incrocio delle Malenotti, dove Giuseppe Garibaldi, nel settembre 1849, fu

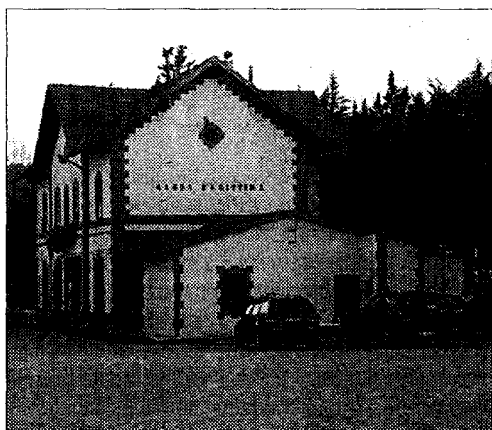
preso in consegna dai patrioti massetani che lo portarono a Casa Guelfi.

Ha inoltre isolato la città di Massa Marittima da una potenziale fruizione di turismo sostenibile, poiché la nuova strada è una barriera pericolosa per la sentieristica che arriva da Pian di Mucini.

Proprio da quella direzione proviene la "via della Trafuga di Garibaldi" che Italia Nostra, assieme alle associazioni "Il Risveglio di Cala Martina" e "La Torre di Montecastelli", con il patrocinio dei comuni attraversati, ha proposto come asse portante del turismo sostenibile, con potenzialità transprovinciali e transregionali.

Ma quando diventeremo abbastanza furbi da capire che, in Maremma, un danno al paesaggio e all'ambiente è sempre e comunque anche un danno all'economia?

* **Dottore Forestale e vice presidente di Italia Nostra Grosseto**



Storia del territorio

La stazione ormai dismessa della linea ferroviaria tra Massa Marittima e Follonica

“In Maremma un danno al paesaggio è un danno all'economia”



Viaggio nella memoria e nella cultura della montagna silana

Ferrovie dimenticate

Storia della linea ferrata calabro-lucana

Le infrastrutture ferroviarie nel versante jonico sono molto carenti, ancora a binario unico e pertanto pericolose. Occorre metterle in sicurezza e potenziarle, utilizzando le linee ferrate, comprese quelle locali, poco conosciute.

Ripercorriamo la storia. A fine Ottocento in Calabria e nel meridione d'Italia lo sviluppo delle strade era ancora molto arretrato e si cercò di ovviare all'isolamento di molti paesi dell'entroterra con una linea ferroviaria secondaria. Le origini progettuali di alcune tratte della rete risalgono all'ultimo ventennio del XIX secolo: già nel 1882 la deputazione provinciale di Cosenza richiedeva al governo del Regno la costruzione della Spezzano Albanese - Castrovillari - Lagonegro per collegare Cosenza e il cuore della Calabria, attraverso la ferrovia del Vallo di Diano a Salerno e Napoli. L'approvazione però giunse solo nel 1902 con la legge Zanardelli e la penalizzante clausola dello scartamento ridotto. Nel 1910 la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo ottenne dal Governo la concessione per la costruzione di una sua rete interregionale.

Il progetto era ambizioso: connettere quattro regioni (Campania, Lucania, Puglia e Calabria) e sette provincie (Salerno, Potenza, Matera, Bari, Cosenza, Catanzaro e Reggio) con la

strada ferrata. Col tempo però, anche a causa del periodo bellico, il progetto si concretizzò solo in parte. Tra il 1915 e il 1934, la rete ferroviaria costruita, aperta al pubblico ed entrata in funzione era di circa 740 chilometri di linee.

Per quanto riguarda la provincia di Cosenza e di Catanzaro, il progetto era avveniristico per l'epoca: collegare con le ferrovie il mar Jonio con il Tirreno attraverso l'altopiano della Sila. Un'iniziativa lungimirante per lo sviluppo delle infrastrutture calabresi e per l'economia di tanti paesi dell'entroterra che però svani nel nulla. Davvero un'occasione mancata.

La tratta ferroviaria infatti sul versante jonico si limitò alla sola Crotone - Petilia Policastro (per un totale di 41 chilometri). Nel 1930 fu aperta la Crotone - Petilia, disabilitata poi nel 1972. Nell'aprile del 1956 fu aperta l'ultima tratta ferroviaria che portava in Sila: la Camigliatello - San Giovanni in Fiore. Le altre tratte non furono mai completate.

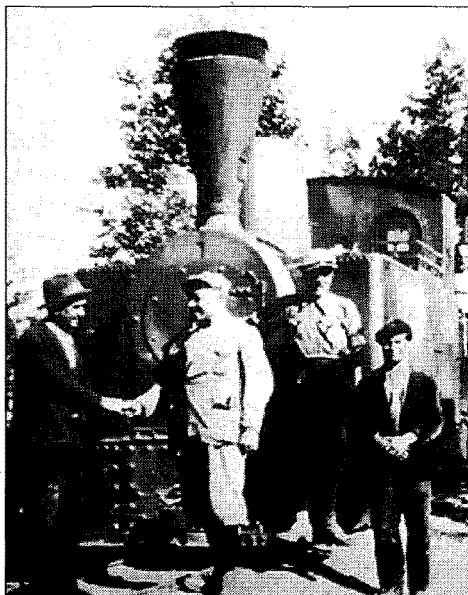
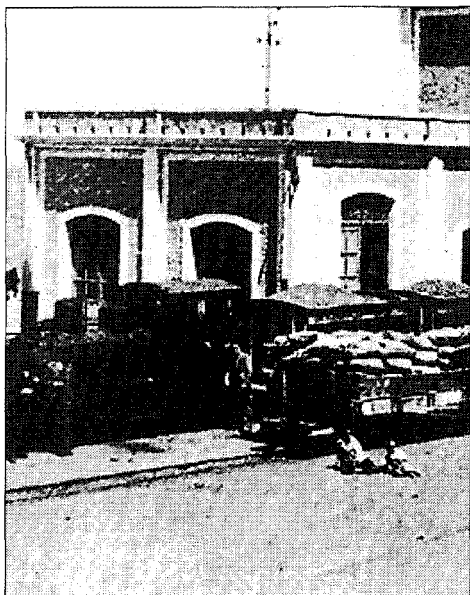
Arrivando ai giorni nostri, l'unica tratta ferroviaria dell'ex Calabro Lucana che continua a funzionare, sia pure in modo saltuario, è la San Giovanni in Fiore - Camigliatello - Moccone. Se potenziata potrebbe divenire strumento per un turismo sostenibile, più vicino ai territori emarginati ed alle realtà locali. Attraverso il suggestivo

Parco nazionale della Sila, gli antichi treni a vapore "verdi" potrebbero proporre itinerari turistico - culturali lungo un percorso "mare - monti - città" davvero sorprendente per la bellezza dei luoghi che percorre.

Qui esiste poi un patrimonio di impianti, caselli ferroviari, ponti, gallerie, viadotti, che meritano di essere ripristinati e conservati anche come testimonianza della ricerca ingegneristica che li ha creati e che ha dato il suo contributo allo sviluppo della Nazione.

Gli antichi caselli ferroviari, ad esempio, una volta restaurati, potrebbero essere utilizzati come piccoli musei delle Ferrovie storiche, centri di accoglienza e di orientamento alla visita del Parco. Insomma, si tratta di un patrimonio infrastrutturale che non va perso e che potrebbe anzi diventare elemento propulsore per una rivalorizzazione del patrimonio ambientale storico paesaggistico del Parco della Sila, promuovendo al contempo opportunità di nuova occupazione e imprenditoria giovanile nel settore del turismo decentrato e responsabile attraverso un viaggio nella memoria, nella storia e nella cultura della montagna silana.

Teresa Liguori
Consigliere nazionale
ItaliaNostra



IL PROGETTO

In bici sulla scia dei treni a vapore: 540 km di ferrovie diventano piste

*Corsie riservate alle due ruote al posto dei vecchi binari degli Anni '50
Ora sono diventati itinerari immersi nel verde, lungo laghi o ruscelli*

Massimo Piccaluga

■ Addio treno, benvenuta bicicletta. In Lombardia ci sono più di 540 chilometri di strade ferrate che servivano 20 stazioncine la cui dismissione risale agli anni Cinquanta e Sessanta, quando lo sviluppo dell'industria automobilistica mise in crisi il trasporto ferroviario minore. È un grande patrimonio di tracciati che collegavano città, paesi e villaggi rurali e che comprende ponti, viadotti, caselli e stazioni. Alcuni tratti di queste ferrovie sono stati trasformati in percorsi ciclopeditoni, sul modello di quanto avviene da anni negli altri Paesi europei e specialmente in Spagna. Una trasformazione che sta molto a cuore a diverse associazioni. Prima tra tutte alla Confederazione per una mobilità dolce Co.Mo.Do. (tra i molti sostenitori anche Wwf e **Italia Nostra**) che si prefigge proprio il recupero delle infrastrutture territoriali dismesse «allo scopo - dicono i responsabili - di incrementare e promuovere la fruizione turistica di questi luoghi, destinati altrimenti all'abbandono

in balia dei vandali o della natura che piano piano se ne riappropria». E così, dagli oggi, dagli domani, questa parola d'ordine è arrivata fino a Roma sotto forma di un fondo pari a due milioni destinati dalla Finanziaria 2008 al ministero dell'Ambiente per l'avvio di un programma di recupero «mirato alla conversione - si legge nel documento - a uso ciclabile delle tratte ferroviarie dismesse».

A distanza di due anni cosa è successo in Lombardia? Partiamo dalla ex ferrovia che dal 1884 al 1967 collegò Bergamo a Clusone, in Val Seriana. Il tratto è lungo quasi 33 chilometri. I binari sono stati rimossi e un tratto tra Colzate e Clusone è diventato un percorso ciclo-pedonale tra boschi, torrenti e santuari, lungo circa 12 chilometri e largo mediamente tre metri. Anche la Val Brembana ha la sua ferrovia dismessa. Si tratta della Zogno - Piazza Brembana che entrò in funzione nel 1906 e venne soppressa nel 1966. Qui le due ruote dall'ottobre 2007 hanno circa 18 chilometri a disposizione in un percorso

suggestivo tra gallerie, ponti romanici e borghi medievali. Altre conversioni in piste per amanti delle bici si incontrano sulla ex ferrovia Voghera - Varzi, che si snoda a fianco dell'argine del torrente Staffora nell'Oltrepo pavese. Anch'essa lunga quasi 33 chilometri, entrò in servizio nel 1931 e fu soppressa nel 1966. Su questa linea, dal giugno 2008 c'è una pista ciclo-pedonale lunga nemmeno tre chilometri tra Codevilla e Retorbido. Così anche tra Ponte Nizza e Bagnaria. A detta di molti è un po' pochino, dal momento che la Voghera - Varzi fa parte delle 12 ex ferrovie italiane che rientrano nei programmi di finanziamento del ministero.

Passando alla zona prealpina della Lombardia, un vecchio tratto ferroviario adibito a percorso per pedoni e biciclette si trova sull'antica strada ferrata Varese - Ghirlanda - Luino. La pista si snoda tra Luino, Germignaga e Mesenzana per circa 10 chilometri, immersa in una natura mozzafiato e costeggiando il torrente Margorabbia. Peccato che il percorso, a detta dei molti appassionati

ciclisti, non sia per niente segnalato.

Ma in Lombardia ci sono anche tracciati che dopo decenni di abbandono sono tornati in servizio sotto forma di ferrovia turistica. Oltre al «TrenoBlu» di Iseo (vedi riquadro) è stato questo il destino della ex tratta Castellanza - Valmorea - Mendrisio di cui, per il momento, è funzionante il collegamento Malnate Olona - Cantello - Mendrisio: poco meno di un'ora su sferraglianti treni d'epoca a vapore. Un ritorno al passato reso possibile grazie alla collaborazione tra le associazioni Club del San Gottardo e Amici della ferrovia Valmorea. Infine non è ancora chiaro il destino della vecchia strada ferrata Peschiera del Garda - Sant'Antonio Mantovano, che funzionò tra il 1934 e il 1967 lungo i suoi 34 chilometri di lunghezza. Alcuni la vorrebbero riutilizzare come pista ciclabile, ma molte istituzioni e associazioni mantovane si battono per la riattivazione del servizio ferroviario. La convinzione è che grazie al ripristino della strada ferrata, il flusso turistico dal Garda verso la città dei Gonzaga, aumenterebbe del 20 per cento.

PEDALATE Il tratto più lungo in val Brembana, in val Seriana si va da Colzate a Clusone

POLEMICA Incerto il destino del tratto tra Peschiera del Garda e S. Antonio Mantovano

MODELLO

La conversione dei binari dismessi in piste ciclabili avviene da anni in Europa, specialmente in Spagna.

Da noi sostengono il progetto molte associazioni, tra cui la Confederazione per una mobilità dolce Co.Mo.Do., Wwf e **Italia Nostra**



I PERCORSI



Luino - Germignaga - Mesenzana 10 km



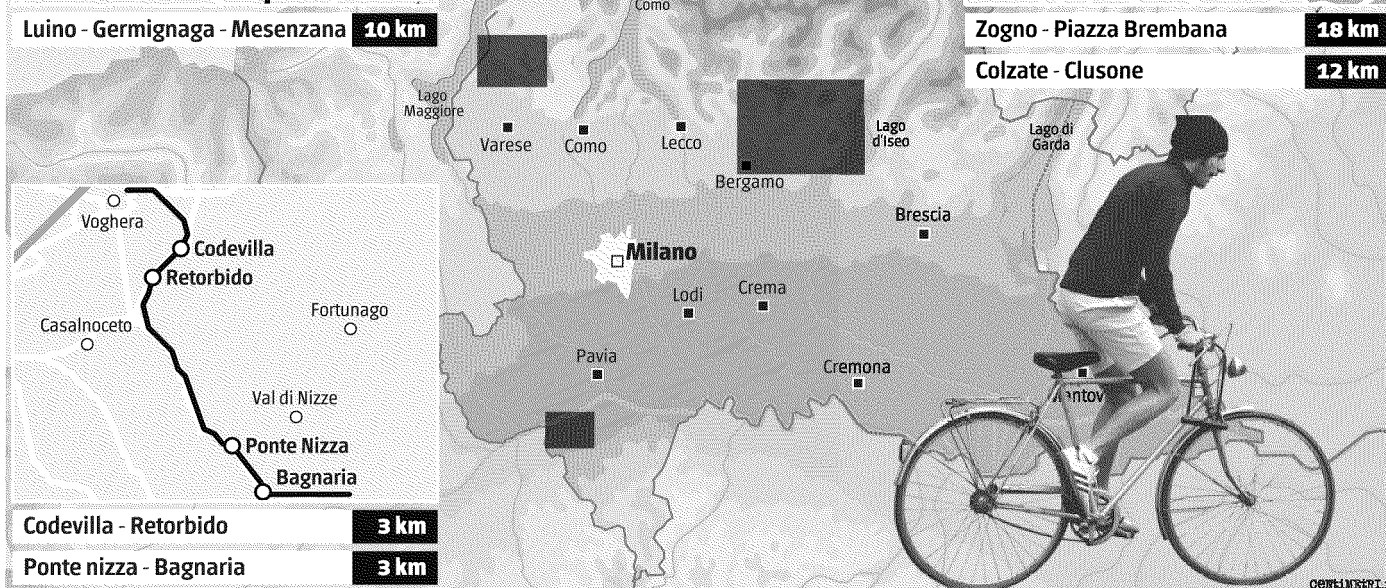
Codevilla - Retorbido 3 km

Ponte nizza - Bagnaria 3 km



Zogno - Piazza Brembana 18 km

Colzate - Clusone 12 km



Il libro di Imperio Assisi e Giuseppe Bulzomi Al Sistema bibliotecario si parla dell'antica ferrovia

E' DEDICATO ad un periodo storico-sociale della nostra realtà locale, l'incontro culturale che avrà luogo oggi pomeriggio alle ore 17,15 presso la sala auditorium del Sistema bibliotecario. Attraverso la presentazione del volume di Imperio Assisi e Giuseppe Bulzomi dal titolo "Il percorso ferroviario della memoria e della nostalgia" sarà ricordata la antica Ferrovia Porto Santa Venere attraverso la sua storia, le immagini e le prospettive di un mancato sviluppo economico-sociale. Saranno presenti all'incontro, gli autori, Giacinto Namia, presidente Associazione italiana cultura classica, Gaetano Luciano, presidente associazione **Italia Nostra**, Gilberto Floriani, direttore del Sistema bibliotecario. La storia delle Calabro-Lucane comincia nel primo decennio del secolo scorso. Gloriosa ma in gran parte sfortunata la non lunga vita dell'Azienda che alla nascita si chiamava Mediterranea calabro-lucana, successivamente Ferrovie calabro-lucane, e oggi Ferrovie della Calabria. Il primo tronco Vibo Marina-Vibo Valentia Città, di chilometri 14,88, fu inaugurato il 2 luglio 1917 mentre il tronco Vibo Valentia Città-Mileto fu aperto all'esercizio il 4 ottobre 1923.

La concorrenza dei servizi automobilistici, i disastri tellurici e geologici, le difficoltà economiche, l'insipienza di politici e politicanti del tempo i quali consideravano antieconomica la riconversione e l'adattamento dei tracciati ferroviari e la sostituzione del materiale rotabile obsoleto, condannarono alcuni tronchi di linee a un lento ma inesorabile declino, con conseguenti provvedimenti di chiusura. Così la linea Vibo Valentia-Mileto venne chiusa al traffico il 1° ottobre 1966. La ferrovia Vibo Valentia-Mileto è stata una linea a scartamento ridotto delle Ferrovie Calabro-Lucane che collegava la Ferrovia Tirrenica Meridionale delle Ferrovie dello Stato ai centri urbani di

Vibo Valentia, Pizzo Calabro e Mileto.

La ferrovia venne inaugurata in due spezzoni, il primo dei quali fu il collegamento tra Vibo Marina e Vibo Valentia città il 2 luglio 1917. Il 4 ottobre 1923 si attuò il congiungimento con Mileto. Nello stesso anno, il 15 dicembre venne aperta la tratta Soverato-Chiaravalle costruita con lo scopo di congiungersi a Mileto realizzando, nell'ambito del mastodontico progetto della Mediterranea Calabro-Lucane, il collegamento dei due mari Tirreno e Jonio. La linea, da Mileto, si sarebbe congiunta con un'ulteriore tratta a Rosarno che avrebbe avuto un allaccio a Cinquefrondi e da qui a Mammola per raggiungere la costa a Marina di Gioiosa. Il programma tuttavia venne ridimensionato già a metà degli anni 30 e alla fine interrotto condannando le tratte realizzate, rimaste monche, ad un inaridimento precoce. Il 17 novembre del 1951, tra Vibo Marina e Pizzo, avvenne un grave incidente a causa del crollo di un ponte in cui fu coinvolta la Emmina M1-36 mentre vi transitava sopra. Il grave bilancio fu di 11 morti e 40 feriti. A causa di ciò il servizio ferroviario venne sospeso sul tratto relativo e sostituito da autobus. Il ponte non venne più ricostruito e si mantenne la circolazione dei treni solo tra Pizzo e Mileto. La ferrovia venne definitivamente soppressa nel 1966.

La tratta ferroviaria era lunga 27,88 km a semplice binario. Il tracciato era tortuoso e nel primo tratto, fino a Vibo Valentia, in forte ascesa. L'esercizio veniva attivato con trazione a vapore mentre dopo il periodo bellico con automotrici unidirezionali a due assi detta emmina. Ricordando l'antica, sbuffante littorina di quei giorni, simbolo di un desiderio di progresso e di modernità per Vibo Valentia e provincia e delle tante speranze di allora, spesso deluse e disattese, possiamo riflettere oggi sul futuro del territorio, per cercare di mancare ancora ad altri importanti appuntamenti con il progresso e la crescita socio-economica.

La sua nascita
L'incidente
L'epilogo



L'associazione sulle carrozze in legno del 1916

ItaliaNostra in trenino alla scoperta della Sila

CROTONE - Un gruppo di soci di ItaliaNostra è partito in pullman da Crotone alla volta della stazione ferroviaria di Cosenza, per salire, insieme ai soci provenienti da Trebisacce e da Cosenza, su due carrozze messe a disposizione dalle Ferrovie della Calabria e percorrere la tratta Cosenza Vaglio Lise-Pedace, risalente al 1916, la più antica della ferrovia ex calabro-lucana (diventata nel 1990 Ferrovie della Calabria).

E' stato davvero emozionante per il gruppo degli estimatori della mobilità "lenta" salire a bordo delle due carrozze storiche, ben conservate, con sedili di legno restaurati, con il personale di macchina e il controllore a disposizione dei viaggiatori. Il tragitto ferroviario, seppur breve per problemi tecnici (la linea ferata Cosenza-Camigliatello-San Giovanni in Fiore è attualmente sospesa per frane), ha consentito a tutti di ammirare il paesaggio. L'antica tratta sarà ripristinata nella sua interezza, così promettono i dirigenti della società, per l'estate, in modo da consentire ai turisti di percorrere la ferrovia più alta d'Europa (1.400 metri) a bordo di un'antica locomotiva a vapore, attualmente in manutenzione.

Altrettanto significativa la visita guidata al Centro del Cupone, nei pressi del lago Cecita, nel Parco nazionale della Sila, a cura del sovrintendente De Franco del Corpo Forestale



La foto ricordo della giornata storico-naturalistica

dello Stato-Ufficio Territoriale per la Biodiversità, responsabile del moderno e funzionale Centro, secondo in Europa per estensione.

Infine, il Convegno-dibattito sul tema del turismo sostenibile e tutela del paesaggio nel Parco nazionale della Sila, ad introduzione del quale è stato proiettato un filmato amatoriale del 1991, presentato da Giulio Grilletta, studioso di Ferrovie storiche, sui lavori di manutenzione di una vecchia locomotiva rimessa in pristino dalle competenti maestranze delle Ferrovie della Calabria. A Notarianni, rappresentante delle Ferrovie della Calabria, è stata consegnata da ItaliaNostra una targa artistica, creata dall'orafo crotone Michele Affidato,

per il "contributo alla salvaguardia del patrimonio ferroviario storico" calabrese.

A ricordo dell'interessante visita guidata nel Centro del Cupone, il rappresentante del Cfs ha ricevuto una pergamena con le firme dei partecipanti alla giornata. Hanno concluso i lavori il consigliere nazionale Teresa Liguori, organizzatrice della III Giornata F.D., il presidente della sezione di Trebisacce, Malatacca, il presidente CR Calabria Carlo De Giacomo ed Enrico Marchianò, presidente del Club Unesco di Cosenza. Dalle varie relazioni e dal dibattito che ne è seguito è venuta unanime la richiesta alle Ferrovie della Calabria di rafforzare l'impegno per il potenziamento del turismo sostenibile.



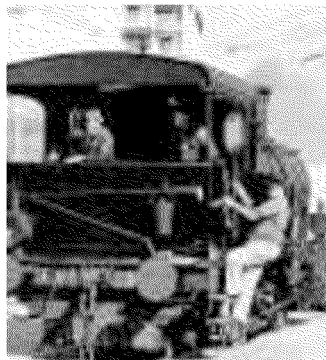


Foto storica
di un treno
lungo
la ferrovia
marmifera

In bici sulle tracce della Marmifera con petizione sulla ciclabilità

MARINA DI CARRARA. Per la Giornata nazionale sulle Ferrovie Dimenticate, Fiab Ruota Libera Apuo - Lunense in collaborazione con **Italia Nostra**, Legambiente, Meetup Carrara, Comitato Sos Carrara, organizza, con una settimana di anticipo, stamani dalle 10 alle 13 una passeggiata in bicicletta per il centro storico di Carrara alla scoperta di quanto rimane della gloriosa Ferrovia Marmifera. La pedalata servirà per ricordare al sindaco di Carrara gli impegni presi anche in campagna elettorale sulla necessità di realizzare la greenway, il percorso ciclo-pedonale nel tratto da Carrara S. Martino ad Avenza (quattro chilometri), che fungerebbe non solo da percorso ciclo-turistico (già inserito nelle reti nazionali e internazionali) ma come vera e propria infrastruttura

al servizio di tutti quei cittadini responsabili che vorrebbero rinunciare all'auto negli spostamenti casa - lavoro e casa - scuola. La visita a quanto rimane della Ferrovia marmifera sarà accompagnata da Mario Venutelli, storico locale, che illustrerà quest'opera di alta ingegneria.

Alle 10 ritrovo a Carrara in Piazza 2 Giugno presso il Comune (per consegnare simbolicamente al Comune una petizione sulla ciclabilità a Carrara); alle 10,15 — Partenza per la Stazione di S. Martino, attraversamento del viadotto del Boccalone, via del Cavatore, Stazione di Monterosso, Ponte di Ferro, centro storico; alle 12 arrivo in Piazza d'Armi con lo spettacolo "Ciclonica" di Sociedad Nicolazzi dedicato alle donne e alla bicicletta. Per info 347 6025691.

