

GIORNATA DELLE FERROVIE DIMENTICATE

**CI BASTEREBBE UN'ALTRA TAV
TRENI AD ACCETTABILE VELOCITÀ**

L'appuntamento è per il prossimo 22 aprile. In quella data sarà celebrata la 'Giornata delle ferrovie dimenticate' e Italia Nostra intende arrivarci con la più ampia partecipazione di cittadini, coinvolgendo innanzitutto i lavoratori di oggi e di ieri del trasporto su rotaia. Non a caso la conferenza stampa di sabato scorso, nel corso della quale è stata presentata l'iniziativa, si è tenuta nei locali del Dopolavoro ferroviario di Crotona. Per Italia Nostra sono intervenuti la consigliera nazionale Teresa Liguori, la vicepresidente della sezione crotonese Caterina Cattaneo e il componente del direttivo e responsabile del gruppo di studio sulle ferrovie Giulio Grilletta. Li affiancavano l'ex capo reparto territoriale movimento delle Fs Pasquale Gallo, i dirigenti sindacali Gaetano Liperoti (Cgil) e Olivo Tonolli (Ugl) e il vicepresidente del dopolavoro Vincenzo Romano.

La 'Giornata delle ferrovie dimenticate', giunta quest'anno alla quinta edizione, avrebbe dovuto essere celebrata domenica 4 marzo, ma, come ha spiegato **Teresa Liguori**, l'organizzazione dell'evento si è scontrata con l'inesistenza di collegamenti utili in un giorno festivo e, malgrado fosse stata rinviata a domenica 18 marzo con l'impiego di un'automotrice speciale in partenza da Crotona, l'esorbitante richiesta di circa cinquemila euro da parte di Trenitalia ha motivato l'ulteriore rinvio della manifestazione al 22 aprile. Il programma, che in qualsiasi modo Italia Nostra è determinata a concretizzare, prevede l'arrivo dei partecipanti a Sibari e il proseguimento per Trebisacce, dove si terrà



COMODO

Organizzata dalle sezioni Italia Nostra di Crotona e Trebisacce con il Dopolavoro ferroviario di Crotona

Quei binari giunti a

**Crotone nel 1874
unificarono il Nord al Sud
contribuendo allo sviluppo**



un incontro-tavola rotonda. Alla stazione di Sibari verrà scoperta una targa marmorea posta a ricordo del transito dello scrittore inglese George Gissing, autore di "By the Ionian Sea" (Sulle rive del mar Ionio) e appartenente alla schiera di personaggi illustri che hanno indissolubilmente legato i loro nomi alla storia, alla letteratura e al turismo archeologico e antropologico in terra di Calabria. Si tratta di un'iniziativa che richiama quanto già fatto nella passata edizione della 'Giornata delle ferrovie dimenticate', celebrata da Italia Nostra nella stazione di Crotone con l'inaugurazione di una targa marmorea dedicata a Giuseppe Garibaldi e, oltre a Gissing, agli altri viaggiatori del Grand Tour, François Lenormant e Norman Douglas.

Ricordando le antiche origini della ferrovia ionica, iniziata nel 1865 e giunta a 'Crotone' nel 1874, la consigliera nazionale di Italia Nostra ha affermato che, oltre ad avere rappresentato un importante fattore di unificazione tra Nord e Sud, quei binari hanno dato un grande contributo allo sviluppo sociale, commerciale ed industriale della nostra città e offerto occupazione a generazioni di ferrovieri e di altri lavoratori impiegati nell'indotto. Riferendosi al presente e alle prospettive future del trasporto locale, ha anche aggiunto che se Trenitalia ha deciso di investire risorse solo sull'alta velocità, abbandonando

ne, la manifestazione del 22 aprile per celebrare la 'Giornata nazionale delle ferrovie dimenticate' s'inquadra nella serie di eventi promossi da Comodo (Confederazione per la mobilità dolce).

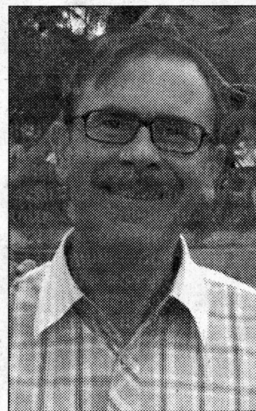
COMODO riunisce varie associazioni: Italia Nostra, Legambiente, Wwf, Associazione italiana città ciclabili, Greenways, Associazione italiana guide ambientali escursionistiche, Associazione utenti trasporto pubblico, Camminacittà, Cai, Federazione italiana amici della bicicletta, Federazione italiana turismo equestre, Federparchi, Ferrovie turistiche italiane, Inventario vie di comunicazione storiche.

OBBIETTIVO è la promozione di una rete nazionale di mobilità dolce basata sul recupero delle infrastrutture territoriali dismesse, la compatibilità e l'integrazione fra diversi utenti, la separazione o la protezione dalla rete stradale ordinaria, l'integrazione con i trasporti pubblici locali e la rete dell'ospitalità diffusa.

LA LINEA ferroviaria ionica, ridotta a infrastruttura marginale della mobilità in Calabria, rischia di finire nel novero delle tratte dismesse e abbandonate. Rilanciarla, in un contesto di storia, cultura e ambiente tutto da valorizzare, è una scelta che richiede un forte impegno di politici e amministratori ai vari livelli.



Teresa Liguori (sopra), consigliera nazionale di Italia Nostra e Giulio Grilletta (sotto), responsabile del gruppo di studio sulle ferrovie della sezione crotonese di Italia Nostra. Nella foto grande la vecchia stazione di Crucoli



**C'erano una volta cento
treni al giorno, ora il
personale è in cassa
integrazione o trasferito**

nell'isolamento una parte del territorio nazionale, ben venga una diversa gestione, pubblica o privata che sia, finalizzata ad un servizio pubblico più efficiente e rispettoso dei cittadini-utenti. Per la vicepresidente **Caterina Cattaneo** suona come uno schiaffo morale l'erosa offerta di Trenitalia per consentire il collegamento speciale tra Crotone e Sibari-Trebisacce richiesto da Italia Nostra. Considerato il valore storico-culturale che l'associazione attribuisce alla manifestazione della 'Giornata delle ferrovie dimenticate', sembrerebbe che la fredda logica del profitto e dell'efficienza aziendale sia ormai anteposta da Trenitalia a qualsiasi altro argomento, ivi incluso un simbolico gesto di disponibilità, soltanto per un giorno, verso un gruppo di cittadini di questo angolo del Meridione.

In quest'area, secondo quanto affermato da **Giulio Grilletta**, la gente non chiede trasporti supertecnologici né tanto meno treni ad alta velocità. A noi, come ha sottolineato con amarezza e ironia, basta e avanza un altro genere di Tav, da intendere come "treni ad accettabile velocità". E invece, oltre alla contrazione dell'offerta ferroviaria, nel corso dei decenni ci siamo ritrovati con tempi di percorrenza più lunghi e tragitti più disagiati. Anche la mancata valorizzazione della stazioncina di Isola Capo Rizzuto come capolinea di un collegamento intermodale treno-bus navetta da e per l'aeroporto Sant'Anna ap-



pare, secondo Grilletta, un segnale di arretramento del trasporto ferroviario locale.

Il declino subito dalla linea ionica e dalla stazione di Crotone è incontrovertibile. **Pasquale Gallo** ha fatto osservare come fino alla prima metà degli anni Novanta la stazione fosse la più redditizia per il traffico merci nell'intero compartimento di Reggio Calabria e anche il traffico passeggeri non era di poco conto. Transitavano da Crotone cento treni ogni giorno e sessanta vetture erano dirette al Nord. Con il drastico ridimensionamento dei collegamenti, soprattutto di quelli a lunga percorrenza, inevitabilmente l'organico ha subito tagli proporzionali.

Il quadro tracciato dai sindacalisti **Gaetano Liperoti** e **Olivo Tonolli** è desolante: dodici unità lavorative sono state messe in cassa integrazione e per molti altri addetti, se vogliono mantenere l'impiego, la prospettiva è il trasferimento. In pratica stazione e ferrovia, come già industrie e porto, hanno smesso di assorbire lavoratori. Anche il Dopolavoro ferroviario di Crotone, un tempo brulicante di persone, si è ridimensionato. Nelle parole di **Vincenzo Romano** c'era nostalgia del tempo andato e il rammarico che, scomparendo i treni, stia venendo meno anche un servizio pubblico di primario valore umano e sociale.

(n.ser.)