

1. VERTENZA FERROVIE IN CALABRIA

Il trasporto ferroviario regionale in Calabria presenta livelli di degrado inimmaginabili fino a qualche anno fa. La situazione è al limite e viaggiare in treno è ormai un rischio sotto diversi punti di vista. I mali del sistema ferroviario regionale sono noti: l'obsolescenza della linea ferroviaria ionica, attestata su bassi livelli di servizio e non interessata da investimenti significativi ormai da decenni, la fragilità degli assi trasversali Paola-Sibari e Lamezia-Catanzaro, l'impovertimento e il degrado continuo delle linee ferroviarie a scartamento ridotto (nel 2011 sono stati chiusi 41 km di linee nella Piana di Gioia Tauro, a dicembre del 2012 si è cancellato il trasporto ferroviario sulla linea Sibari-Taranto), un parco veicolare modesto, ultradecennale e fatiscente, l'assenza di servizi degni di questo nome sia sulla breve che sulla lunga percorrenza, in termini di mobilità, orari, frequenze, informazione, assistenza al viaggiatore.

Rivendichiamo il diritto a servizi ferroviari su standard europei, cominciando con l'acquisto e la messa in esercizio di nuovo materiale rotabile (15 treni regionali). Presso le OMECA di Reggio Calabria si stanno fabbricando 34 treni regionali per le Regioni Veneto ed Emilia Romagna. Perché mai la Regione Calabria non può procedere allo stesso modo?

Sabato 26 novembre 2011, a Catanzaro, in Piazza Matteotti, si è tenuto un SIT-IN al quale hanno dato l'adesione comitati dei pendolari, sindacati, associazioni di difesa del territorio, social network, privati cittadini, una iniziativa di protesta e di proposta per affrontare la drammatica situazione del trasporto ferroviario in Calabria, sia regionale che a lunga percorrenza, anche per scongiurare la soppressione degli ultimi treni notte per Milano, Torino e Venezia, via Tirrenica e degli unici due collegamenti rimasti sulla linea Jonica, l'InterCity Notte Reggio Calabria - Milano/Torino via Roccella - Catanzaro Lido - Crotona-Bari e l'InterCity Crotona-Bari-Milano. Numerosi sindaci hanno condiviso l'iniziativa. Alcuni di essi, con la fascia tricolore, hanno presenziato le stazioni dei comuni attraversati dalle ferrovie al momento del transito dei treni di manifestanti. In occasione del Sit In si è deciso di avviare una petizione popolare che ha portato alla raccolta di cinquemila firme sul territorio regionale in appena due mesi. Di seguito si riporta la Petizione Popolare.

Petizione popolare per le ferrovie in Calabria

Il trasporto ferroviario regionale in Calabria presenta livelli di degrado molto gravi. I dati di fatto rivelano una situazione al limite della sopportazione per i cittadini: l'obsolescenza della linea ferroviaria ionica, attestata su bassi livelli di servizio e non interessata da investimenti significativi ormai da decenni, la fragilità degli assi trasversali Ionio-Tirreno, l'impovertimento e la decimazione continua delle linee ferroviarie a scartamento ridotto, un parco veicolare modesto, vetusto e fatiscente, l'assenza di servizi dignitosi sia sulla breve che sulla lunga percorrenza in termini di treni, orari, frequenze, informazione, assistenza al viaggiatore. La qualità e quantità di servizi di trasporto sono ormai tali da dissuadere l'utenza dall'affrontare un viaggio in ferrovia, tanto in ambito locale, quanto in ambito interregionale; mancano servizi di collegamento diretti distribuiti nell'arco della giornata fra le città capoluogo di provincia, alcuni treni sono sovraffollati e scomodi, altri possono essere assimilati a treni da terzo mondo per la qualità del materiale rotabile, per le scarse condizioni igieniche, per l'insicurezza percepita dai viaggiatori, per parametri di affidabilità e regolarità di servizio.

Cambiare è possibile. Si rivendica il diritto a servizi ferroviari su standard europei; ed in particolare:

- l'acquisto e l'attivazione d'esercizio di nuovo materiale rotabile (15-20 nuovi treni regionali);
- la riqualificazione dell'intera linea ionica;
- la ricostruzione immediata delle tratte interrotte per frane (ponte di Marcellinara, tratta di Carpanzano) e la messa in sicurezza dell'intera rete mediante adeguate forme di manutenzione;
- interventi specifici sulle trasversali Ionio-Tirreno e su alcuni nodi di raccordo al fine di dar vita ad un sistema metropolitano regionale a maglie; in questo contesto è ritenuta strategica la trasversale Catanzaro – Cosenza delle Ferrovie Calabre (adeguamento dell'armamento e del

profilo plano-altimetrico, riduzione drastica dei tempi di percorrenza, per renderla competitiva e salvaguardare i collegamenti con le aree interne);

- il recupero pieno delle FC nell'area della Piana di Gioia Tauro, con funzione di linee di forza nella dinamica della mobilità comprensoriale;
- il potenziamento del servizio di trasporto passeggeri sullo Stretto, mediante nuova flotta di navi veloci, frequenze sostenute, traghetti Ro-Ro in grado di ospitare treni regionali, senza scomposizione e manovre in porto;
- il recupero funzionale e sociale delle stazioni e potenziamento di alcuni nodi strategici per l'interscambio modale;
- nuovi programmi di esercizio e orari coordinati, assumendo il trasporto ferroviario come gerarchicamente dominante rispetto ai servizi di trasporto pubblico su gomma; attivazione di servizi ferroviari navetta per il raccordo rapido e confortevole tra comprensori ionici (Locride, Crotonese, Sibaritide) e nodi strategici della linea tirrenica primaria (Reggio C., Lamezia T., Paola), servizi navetta integrativi su corridoi costieri, servizi proporzionati per dare risposta alla domanda di mobilità Sud-Sud (Sicilia-Calabria-Basilicata-Puglia);
- il mantenimento e il potenziamento dei servizi sia sul corridoio tirrenico che sul corridoio ionico, con treni di qualità a media e lunga percorrenza.

Si tratta di una partita ancora attivabile nella programmazione regionale (POR Calabria 2007-2013). Rivendichiamo un segnale di cambiamento in risposta alle reali esigenze della Calabria. E' tempo di dire basta alle politiche sterili e dispendiose (Ponte sullo Stretto, grandi opere, nuove autostrade, progetti costosi ed a basso impatto sociale). Per la rete ferroviaria ad Alta Velocità, realizzata nel corso dell'ultimo decennio quasi interamente nel Centro-Nord, lo Stato italiano ha speso oltre 100 Miliardi di Euro. Dare oggi rinnovato valore all'Unità d'Italia significa garantire una più equa distribuzione territoriale delle risorse e quindi una maggiore attenzione per il Mezzogiorno. Rivendichiamo il diritto ad avere TRASPORTI EQUO-SOSTENIBILI.