



Sezione di Crotona "Umberto Zanotti Bianco"

Italia Nostra: potenziamo le infrastrutture ferroviarie e marittime in Calabria

Dopo che l'Unione Europea e poi il governo Monti hanno deliberato che la costruzione del Ponte sullo Stretto non è opera prioritaria, apprendiamo che la Società dello Stretto è stata ri-finanziata con 61 milioni di euro. In questi tempi di recessione economica e di pesanti sacrifici da parte dei cittadini questa notizia lascia l'amaro in bocca. Italia Nostra ritiene che ben altre siano le opere pubbliche da finanziare per mitigare, almeno in parte, le pesanti carenze infrastrutturali, mai risolte, che hanno contribuito a bloccare lo sviluppo economico-sociale della Calabria.

Al primo posto, la linea ferroviaria jonica, che congiunge Taranto a Reggio Calabria, in un percorso dalla durata di circa 8 ore, interrotto in Basilicata con l'utilizzazione sostitutiva di pullman. La vetustà dei mezzi utilizzati, spesso dismessi dalle ferrovie settentrionali, il binario unico, la mancata elettrificazione hanno portato ad uno smantellamento della linea ferrata che è andata avanti negli ultimi anni con la cancellazione di numerosi corse fino ad arrivare ai collegamenti a lunga percorrenza verso il Nord Italia, con ulteriore penalizzazione dei pendolari emigrati. Eppure le ferrovie joniche hanno un'origine antica, risalgono al 1865 e sono frutto di tecnologia avanzata per l'epoca, vi hanno lavorato numerose maestranze, molte vite sono cadute per il lavoro. Hanno contribuito ad unire l'Italia mentre l'attuale gestione di Trenitalia sta operando per dividerla.

E la politica nazionale e regionale cosa fa? Sta a guardare!

Le condizioni odierne della linea ferroviaria jonica non sono diverse da quelle descritte dallo scrittore-viaggiatore inglese George Gissing nel libro "By the Jonian Sea" (Sulle Rive dello Ionio) quando, nel Novembre 1897, aveva percorso in treno la tratta Taranto-Sibari-Crotona sino a Reggio Calabria...

Riportiamo alcune suggestioni di Gissing tratte dal suo diario di viaggio:

“Nel buio ripassai dalla stazione che porta il nome di Sibari; e via via lugo il mare, da cui spesso mi raggiungeva il suono delle onde... Spesso il rumore del treno sul vuoto mi avvertiva che stavamo attraversando un ponte; il fiume sottostante (Crati) aveva forse un nome ricordato dalla leggenda o dalla storia. Si alzava il vento; nelle stazioncine oscure lo sentivo sbuffare e gemere, e il mio scompartimento, di cui fui l'unico occupante per tutto il viaggio, sembrava ancora più comodo. Cominciò a cadere la pioggia, e quando, verso le dieci, scesi a Crotone la notte era densa di tempesta”

Ci chiediamo cosa sia cambiato nella linea ferroviaria jonica da allora, 25 Novembre 1897, ad oggi: purtroppo, soltanto il combustibile delle motrici!

Per mettere in evidenza le difficoltà di utilizzare la linea ferrata jonica come collegamento regionale e per ripercorrere l'itinerario gissinghiano da Sibari a Crotone, Italia Nostra ha deciso di organizzare la V Giornata delle Ferrovie Dimenticate nel prossimo mese di aprile, domenica 22.

La Giornata, prevista in origine il 18 marzo 2012, è stata rinviata di oltre un mese per l'impossibilità di fruire di un treno a costi accettabili: Trenitalia ha chiesto la somma di 5.000 euro per il tragitto Crotone-Sibari-Trebisacce e ritorno, costo improponibile per un'associazione di volontariato.

Auspichiamo che, nei prossimi giorni, i dirigenti di Trenitalia adotteranno decisioni più sagge nei confronti di una proposta di fruizione della linea ferrata per gruppi organizzati, comitive scolastiche in visite d'istruzione nei rilevanti siti archeologici posti lungo la costa jonica, luoghi famosi che avevano spinto Gissing, cultore della Magna Grecia, a percorrere un viaggio lungo e faticoso dalla Terra di Albione alle coste dello jonio.

Attualmente, non potendo usufruire di un servizio ferroviario degno del XXI secolo, i cittadini del versante jonico sono costretti ad utilizzare il veicolo per spostarsi, lungo la pericolosa strada statale 106 Ionica, da Taranto a Reggio C.

Amaramente constatiamo che per la Calabria risultano completamente inapplicata le direttive del Consiglio d'Europa in materia di trasporti, atte a favorire l'uso del trasporto su rotaie e via mare proprio per ridurre il traffico su gomma, ormai al limite del collasso, per diminuire il numero delle vittime della strada, per far calare l'inquinamento atmosferico e per risparmiare sul consumo degli idrocarburi, arrivati in questi ultimi mesi a prezzi proibitivi.

Nell'attuale insostenibile condizione di arretratezza delle infrastrutture ferroviarie, portuali, stradali ed aeroportuali così arretrate e mal gestite, il progetto per la realizzazione* del Ponte dello Stretto risulta davvero improponibile come inaccettabile il finanziamento della Società dello Stretto.

Crotone, 16 marzo 2012

**Teresa Liguori
Consigliera nazionale**

*** Agisci in modo che le conseguenze della tua azione siano compatibili con la sopravvivenza delle generazioni future (Hans Jonas)**