



FERROVIA E CAMMINO DELLA MAGNA GRECIA, PATRIMONIO DELL'UMANITÀ

Beni culturali e opportunità
economico-turistiche

A cura di Domenico Gattuso e Caterina Gattuso



FrancoAngeli

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile con Adobe Digital Editions. Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.





FONDAZIONE TERZO PILASTRO
INTERNAZIONALE



**FERROVIA
E CAMMINO
DELLA MAGNA GRECIA,
PATRIMONIO
DELL'UMANITÀ**
Beni culturali e opportunità
economico-turistiche

A cura di Domenico Gattuso e Caterina Gattuso

FrancoAngeli

Ferrovia e Cammino della Magna Grecia, patrimonio dell'umanità.
Realizzato con il contributo della Fondazione Terzo Pilastro – Internazionale.



FONDAZIONE TERZO PILASTRO
INTERNAZIONALE



In copertina: Scorcio di ferrovia ionica a capo Bruzzano.
Foto di Domenico Gattuso

Copyright © 2018 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Presentazione, di Domenico Gattuso	pag. 7
<i>Prima relazione introduttiva</i>	
Ferrovia e Cammino della Magna Grecia. Una proposta progettuale,	
<i>di Domenico Gattuso</i>	» 9
1.1. Introduzione	» 9
1.2. Sistema ferroviario ionico nel contesto nazionale. Problematiche e proposte di rilancio	» 12
1.3. Ferrovia e turismo. Esperienze internazionali	» 28
1.4. Patrimonio archeologico della Magna Grecia	» 37
1.5. Treno Magna Grecia Jonio Express	» 51
1.6. Ferrovia e Cammino della Magna Grecia, patrimonio dell'umanità?	» 60
<i>Seconda relazione introduttiva</i>	
Treni turistici di lusso gestiti da RENFE. L'esperienza spagnola con i treni El Transcantábrico ed Al Andalus,	
<i>di Esther Rosario González San Miguel, Amador Robles Tascón, Giuseppe Imbalzano</i>	» 63
2.1. Introduzione	» 63
2.2. I treni turistici di lusso della RENFE	» 63
2.3. El Transcantábrico: un romanzo di viaggio nel 1982 convertito in insolita realtà nel 1983	» 64
2.4. El Al Andalus Express	» 67
2.5. Composizioni dei treni	» 70
2.6. Altre esperienze RENFE	» 75
2.7. Il know how di RENFE: l'esempio dei Treni dell'Ecuador	» 78

Interventi

Sessione 1. Reggio Calabria	pag. 81
1.1. Incipit di apertura, <i>di Salvatore Patamìa</i>	» 81
1.2. Cammino e treno della Magna Grecia, <i>di Antonella Cosentino</i>	» 83
1.3. Valorizzazione del patrimonio della Magna Grecia e politiche di sviluppo, <i>di Carmelo Giuseppe Nucera</i>	» 86
1.4. Teatri della Magna Grecia, <i>di Caterina Gattuso</i>	» 90
1.5. Vie e mezzi di comunicazione nel cammino della storia, <i>di Pasquale Amato</i>	» 105
Sessione 2. Locri	» 114
2.1. Incipit di apertura, <i>di Maria Carmela Monteleone</i>	» 114
2.2. Cammino della Magna Grecia come patrimonio UNESCO dell'umanità: il percorso di un'idea, <i>di Maria Ester Mastrogiovanni</i>	» 116
2.3. Viaggiare in treno per raggiungere i luoghi di cultura della Locride, <i>di Rossella Agostino</i>	» 123
2.4. Itinerari culturali lungo la costa jonica calabrese tra Bovalino e Monasterace Marina, <i>di Maria Teresa Iannelli</i>	» 125
2.5. Azioni di tutela e valorizzazione attraverso il web, <i>di Gianpiero Taverniti</i>	» 144
Sessione 3. Crotone	» 148
3.1. Incipit di apertura, <i>di Anna Maria Cantafora</i>	» 148
3.2. Riferimenti archeologici lungo la costa crotonese: un percorso tra conoscenza e valorizzazione, <i>di Carla Maffei</i>	» 149
3.3. Réseau porteur della Via Francigena. Itinerario culturale del Consiglio d'Europa, <i>di Massimo Tedeschi</i>	» 170
3.4. Il treno tra Locride e Crotoniatide, <i>di Alfredo Ruga</i>	» 171
3.5. Siti costieri in Calabria. Ambiente, archeologia e paesaggi nel comprensorio di Soverato, <i>di Angela Maida</i>	» 176
3.6. Comunicare il patrimonio della Magna Grecia, <i>di Lucia Palmieri</i>	» 182
Gli Autori	» 193

Presentazione

di Domenico Gattuso

Una iniziativa culturale, organizzata dalla rete delle Associazioni FIBC-Ferrovia Ionica Bene Comune, ha avuto luogo il 13 e 14 ottobre 2017 in tre località della costa ionica calabrese (Reggio Calabria, Locri e Crotona), ed è stata finalizzata a confrontare opinioni e raccogliere contributi operativi su una specifica idea progetto, ovvero la valorizzazione della Ferrovia Ionica e del Cammino della Magna Grecia, in un'ottica di sviluppo integrato Trasporti-Turismo, puntando anche al loro riconoscimento quale patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO.

L'iniziativa è stata patrocinata dall'Università Mediterranea di Reggio Calabria, dal Dipartimento DIIES, dai Comuni di Reggio Calabria, Locri, Crotona, dalla Regione Calabria, dall'UNPLI – Unione delle Proloco Calabria, dal Segretariato Regionale per la Calabria del MIBACT – Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo. Numerose associazioni culturali hanno offerto l'adesione ed apporti organizzativi e partecipativi diversi.

Il binomio Trasporti-Turismo è inscindibile. Per una regione come la Calabria lo è ancora più marcatamente. Esprimere il potenziale turistico ed economico impone una attenzione particolare sia alle reti lunghe (mobilità su lunghe distanze interregionali ed internazionali), sia sulle reti corte (mobilità a scala regionale e meridionale). Con tale consapevolezza da alcuni anni in Calabria è in corso una mobilitazione senza precedenti per la salvaguardia e il rilancio del trasporto ferroviario, che vede coinvolti movimenti, associazioni culturali e di cittadinanza attiva, comunità locali, sindaci, amministratori, gente di chiesa, pro loco. Il treno e le stazioni, opportunamente recuperate e riproposte in forma decorosa e qualificata, possono rappresentare un'opportunità per lo sviluppo locale, in un'ottica di bene comune trasporti/territorio. La ferrovia può rappresentare uno strumento di sostegno alla crescita turistica come sta avvenendo in altri contesti. Oltre a garantire il di-

ritto alla mobilità per la popolazione ionica, ad evitare il rischio di una ulteriore grave forma di marginalizzazione di un vasto territorio mediterraneo, il treno può diventare mezzo privilegiato per la mobilità di flussi consistenti di turisti in visita alla Magna Grecia. Il connubio Treno-Magna Grecia può trovare molteplici forme espressive, anche sull'esempio di numerose esperienze nazionali ed internazionali: treni tematici, treni crociera, treni per il mare, treni per pellegrinaggi, offerti a comitive di viaggiatori interessati.

Sulla scena internazionale si vanno consolidando e diffondendo anche esperienze di mobilità turistica a piedi; ci si riferisce alle esperienze dei Cammini lungo itinerari di elevato valore culturale, religioso, storico, come la via Francigena o il celeberrimo Cammino turistico-religioso di Santiago di Compostela che si snoda in gran parte lungo la costa atlantica iberica.

Appare naturale dunque proporre l'itinerario ionico costiero come un percorso a duplice valenza, *Ferrovia e Cammino della Magna Grecia*, un percorso di elevato valore culturale e dal grande potenziale sociale ed economico. E forse non sarebbe osare troppo, puntare al riconoscimento di un siffatto itinerario quale Patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO. In fondo non sarebbe la prima volta, vista anche l'esperienza del percorso ferroviario del Bernina dichiarato Patrimonio dell'umanità nel 2008. La proposta non è velleitaria, ma è fondamentale un impegno del mondo della cultura, delle amministrazioni pubbliche locali e regionale, delle diverse espressioni di cittadinanza attiva presenti sul territorio.

Il testo riporta i contributi e le riflessioni sul tema, elaborati da un nutrito gruppo di studiosi e personalità della cultura. Essi sono variegati e presentano punti di vista differenti in rapporto alle esperienze di ciascuno dei relatori, ma sono uniti da un unico filo conduttore, l'interesse a costruire un percorso culturale ed un'aggregazione di interessi attorno ad un percorso materiale quale quello, a mobilità eco-sostenibile e di valenza turistica, lungo la costa ionica della Magna Grecia. I contributi sono organizzati in cinque parti distinte: due relazioni introduttive sul tema specifico ferrovia/turismo, che pongono l'accento in particolare su un progetto di treno-crociera, e tre gruppi di relazioni corrispondenti alle tre sessioni di convegno che hanno avuto luogo, nell'ordine, nelle tre città calabresi. Il fine ultimo di questo testo è costituire una pietra miliare di partenza finalizzata ad una progettualità turistica ancorata alla realtà di un territorio che ha potenzialità straordinarie di sviluppo legate al proprio patrimonio storico-monumentale-ambientale.

Prima relazione introduttiva

Ferrovia e Cammino della Magna Grecia.

Una proposta progettuale

di Domenico Gattuso

1.1. Introduzione

La Calabria attraversa, in questo inizio di terzo millennio, una fase sociale piuttosto tormentata. Sospesa tra un passato di straordinaria civiltà, quella che ancora oggi viene richiamata con il termine “Magna Grecia”, e un futuro incerto, sotto un cielo denso di nubi e di dubbi. Economia povera, marginalità, emigrazione, criminalità, disgregazione sociale, sofferenze delle famiglie, indicatori negativi di ogni sorta sembrano contrassegnare la vita di una regione che sembra non trovare pace.

Eppure la Calabria è una delle regioni più belle del mondo. Forse non ha eguali per varietà e ricchezza ambientale, mitezza di clima, risorse naturali tipicamente mediterranee come luce, colori, sole, acqua, vento, terre fertili, montagne, boschi, fauna domestica e selvatica; vanta un patrimonio storico-culturale di primo ordine, beni archeologici diffusi e ancora in gran parte nascosti. Si potrebbe probabilmente fondare lo sviluppo economico solo su questi beni, rispettandoli e valorizzandoli nella giusta maniera. Non servono grandi investimenti, ma solo nuove forme e sensibilità amministrative ed una educazione graduale della popolazione calabrese finalizzata a riconoscere se stessa, come popolazione colta, saggia, accogliente, intraprendente. Si tratta di fare riemergere l'identità di un popolo nobile da troppo tempo in attesa, mortificato da secoli di marginalizzazione. La leva su cui fare forza è proprio la cultura insita nella nostra terra. Ma la forza non può che essere un'azione intelligente sui servizi primari come l'istruzione, la sanità, l'assistenza alle persone fragili, la cura dell'ambiente, i trasporti pubblici, coinvolgendo in un processo partecipativo umile, costante eppur deciso, le genti di Calabria. Non si tratta di investire in grandi opere, bensì in piccole azioni utili, diffuse, finalizzate a comporre un mosaico unitario.

La Magna Grecia si estende lungo tutta la costa ionica e conta innumerevoli testimonianze di arte e storia di civiltà perdute che hanno lasciato segni tangibili di convivenza tra popoli di differenti culture. È un susseguirsi di insediamenti pre-Ellenici, Greci, Romani, Bizantini, Normanni, Giudaici e discendenti Grecanici. Numerose sono le vestigia di un passato unico al mondo. Dallo Stretto di Messina si può raggiungere Taranto, seguendo un percorso simile ad una grande S, rilevando la presenza di resti archeologici di ogni sorta, da insediamenti preistorici e rupestri, a edifici monumentali, fortezze, ingegnose infrastrutture, mosaici, statue e teatri di elevato valore artistico, a vere e proprie città simbolo come Locri Epizephiri, Kaulon, Skilleton, Kroton, Sibari, Policoro e Metaponto. Per non dimenticare i beni preziosi custoditi in numerosi ricchi musei ed archivi di Stato.

In realtà la Magna Grecia si potrebbe estendere verso la Sicilia e verso la costa tirrenica calabra. Limitando l'attenzione al versante ionico da Siracusa a Sud, lungo tutta la Sicilia Orientale e il versante calabrese esposto a Sud-Est fino a Taranto, si ritrova una estensione di circa 700 km di percorso lineare di sbalorditivo valore, dalle potenzialità turistiche tutte da attivare, assumendo la catena dei beni costitutivi del patrimonio storico-archeologico-monumentale come asse portante cui innestare numerose opportunità di fruizione di siti di valenza paesaggistica, naturale e culturale diffuse a margine, dal mare alla montagna.

Non appare così difficile immaginare un tour turistico di indubbio interesse lungo tale itinerario. Ad indicare la direzione si potrebbero assumere lo straordinario viaggio di Odisseo, intriso di mitologia allegorica, o i viaggi della seconda metà dell'Ottocento di visitatori colti come Edward Lear e George Gessing. O, per venire ad un'epoca più recente, si potrebbe citare Fortunato Lupis-Crisafi che narra con mirabile perizia e singolare passione di un viaggio in treno, lungo la ferrovia ionica appena costruita, "Da Reggio a Metaponto", nei primi anni del Novecento. Senza dimenticare personalità della cultura, calabresi e non (basterebbe citare fra tanti Umberto Zanotti Bianco o Gerhard Rohlfs) che, ognuno a modo proprio, hanno lasciato segni di amore per questa terra.

Un tour che potrebbe avvenire lungo un cammino costiero ovvero in ferrovia. Purché opportunamente attrezzati e valorizzati.

Da alcuni anni in Calabria è in corso una mobilitazione popolare per la salvaguardia e il rilancio del trasporto ferroviario. Una battaglia che coinvolge decine di movimenti, associazioni culturali e di cittadinanza attiva, comunità locali, sindaci, amministratori, gente di chiesa, pro loco. Una battaglia per rivendicare il diritto ad una mobilità sostenibile e su standard qualitativi adeguati, alla luce della caduta verticale dei servizi cui si è assistito nell'ultimo ventennio. Il treno e le stazioncine, opportunamente recuperate e

riproposte in forma decorosa e qualificata, possono rappresentare un'opportunità per lo sviluppo locale, purché si ragioni in un'ottica di bene comune globale Trasporti/Territorio e non in un'ottica di esclusivo stampo aziendalista ancorata a logiche di riduzione costante della spesa e dei servizi. La ferrovia può rappresentare uno strumento di sostegno alla crescita turistica come sta avvenendo in altri contesti. Oltre a garantire il diritto alla mobilità per la popolazione ionica, ad evitare il rischio di una ulteriore grave forma di marginalizzazione di un vasto territorio mediterraneo, il treno può diventare mezzo privilegiato per la mobilità di flussi consistenti di turisti in visita alla Magna Grecia.

Il percorso a piedi può rappresentare una interessante alternativa di mobilità dolce, lenta, eco-sostenibile. Esso potrebbe snodarsi lungo la via Dromo che, all'epoca della Magna Grecia, collegava le colonie greche da Siracusa a Taranto, parallela alla linea di costa, circa un chilometro verso l'interno; in alcune località ioniche esistono tuttora segmenti di via Dromo, segnatamente nella Locride; sarebbe necessario ricostruire l'antico percorso, magari integrandolo e adattando parti di strade interpoderali. Il Cammino della Magna Grecia potrebbe costituire un naturale filo di cucitura delle realtà locali, innumerevoli e variegate, distribuite lungo tutta la costiera ionica magno-greca. Il sistema insediativo ionico è fatto di centri di piccola e media grandezza, disposti in serie lungo la costa; un sistema equilibrato, in cui la vita è ancora a dimensione d'uomo. Ai centri costieri corrispondono numerosi borghi collinari, spesso caratterizzati da centri storici di pregio, che conservano in sé valori storici, artistici, architettonici, religiosi poco conosciuti. Purtroppo essi subiscono la tendenza all'abbandono, come in molte altre parti dell'Appennino, con un impoverimento delle attività tradizionali (agricoltura, forestazione, artigianato, servizi pubblici), un calo demografico vistoso e il venir meno di azioni di presidio di un territorio a forte rischio di dissesto idro-geologico. Il Cammino potrebbe contribuire a rivitalizzare l'intera fascia ionica, permettendo un'accessibilità alternativa: non più viaggi veloci, con sguardo fuggevole, ma godimento lento di un ambiente di straordinaria valenza e capacità di accoglienza, con soste frequenti adatte ad un'interazione diretta con le popolazioni locali e portatrici di benessere attraverso la condivisione di momenti di vita sociale di elevata qualità, legati alla quiete, all'aria pulita, alla degustazione di prodotti tipici della dieta mediterranea, alla fruizione di spazi ambientali, balneari, rurali ed urbani singolari, alla ricreazione spirituale in luoghi di culto che hanno attraversato i secoli, alla percezione di eventi storici attraverso emergenze architettoniche, archeologiche, monumentali, e l'incontro di numerosi linguaggi antichi e dialettali.

1.2. Sistema ferroviario ionico nel contesto nazionale. Problematiche e proposte di rilancio

La promozione di sistemi di mobilità eco-sostenibili ed attrattivi richiede un impegno non indifferente finalizzato alla valorizzazione del sistema turistico attraversato. In via prioritaria appare necessario salvaguardare le potenzialità del sistema ferroviario e attrezzare la linea in rapporto alle esigenze sia della comunità locale che della potenziale utenza turistica interessata a visitare la Magna Grecia in modo intelligente e mirato.

Necessita inoltre l'individuazione e la promozione di un percorso pedonale dedicato, un Cammino della Magna Grecia, fruibile a tutti, attrezzato, gradevole, interessante. Nel seguito si sofferma l'attenzione sul sistema ferroviario, al fine di evidenziarne lo stato di crisi ed indicare politiche virtuose per il suo rilancio.

Le politiche nel comparto ferroviario, in effetti, nell'ultimo decennio sono parse mirate ad impoverire i servizi, con la conseguenza di disaffezionare i viaggiatori e giustificare poi dei tagli in rapporto alla domanda decrescente di mobilità. Chiuse le stazioni e lasciate al degrado; esercizio con treni vecchi, sporchi, soggetti a frequenti guasti; dequalificazione dei servizi (corse soppresse senza preavviso, mancanza di coordinamento, ritardi, ecc.); forme di vessazione nei confronti dei viaggiatori (assenza di informazioni, multe pesanti, zero assistenza); riduzione dell'opera manutentiva sull'infrastruttura e sui veicoli, determinando rischi crescenti sulla sicurezza per viaggiatori e ferrovieri.

La Calabria è la Regione più povera d'Italia, con metà della sua popolazione sotto la soglia della povertà; la fascia ionica calabrese è ancora più povera e vi risiedono comunque oltre 1 milione di abitanti. Per ragioni diverse, a questa terra meravigliosa è stato impedito di esprimere le potenzialità latenti in settori fondamentali dell'economia come quelli agricolo, culturale e turistico. La comunità locale non vuole rassegnarsi ad un ulteriore impoverimento; si è perciò mobilitata per la salvaguardia della ferrovia ionica, e per un suo rilancio in chiave innovativa.

Sono state organizzate decine di manifestazioni negli ultimi anni, con partecipazione crescente di cittadini, decine di associazioni e movimenti, rappresentanze sociali, amministratori pubblici, attivando una petizione popolare indirizzata al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e alla Presidenza della Regione, finalizzata al raggiungimento di 10 obiettivi strategici, che ha raccolto migliaia di firme.

Le ragioni della mobilitazione poggiano su alcune considerazioni che sono esposte qui appresso, con riferimenti anche di natura tecnica, essenziali per inquadrare la problematica.

Il 19 ottobre 2011 è stata presentata la nuova politica infrastrutturale dei trasporti dell'Unione europea (Connettere l'Europa. Le reti di trasporto europee TEN-T) che ha come obiettivo finale di fare in modo che, progressivamente, la stragrande maggioranza dei cittadini e delle imprese in Europa non disti più di 30 minuti di viaggio dalla rete principale, ed in particolare la rete ferroviaria, anche al fine di pervenire alla meta generale di una riduzione del 60% delle emissioni inquinanti prodotte dai trasporti.

Da oltre 30 anni l'Unione europea pone al centro della propria programmazione le "Politiche di coesione", intese come politiche finalizzate a incrementare le risorse ordinarie per favorire l'accelerazione dello sviluppo delle regioni socialmente ed economicamente più deboli e la connessione tra sistema territoriali locali e sistema nazionale-continentale.

Le politiche nel settore dei trasporti sono state tuttavia prevalentemente orientate in direzione opposta, privilegiando la logica dei Corridoi paneuropei, ovvero di concentrazione di risorse su un numero ristretto di progetti di portata continentale, con la conseguenza che in alcune realtà come il Mezzogiorno d'Italia si è assistito ad un arretramento nella quantità e qualità dei servizi e ad una contrazione significativa dell'accessibilità per vaste aree di territorio. È ormai evidente, purtroppo, l'allargamento della forbice fra Nord e Sud del paese.

Negli ultimi 20 anni sono state investite risorse pubbliche considerevoli per l'Alta Velocità, trascurando i servizi di trasporto ferroviari regionali, in assoluta contraddizione con le reali esigenze di mobilità espresse dalla popolazione. Sono stati attivati rilevanti investimenti, circa 120 Mdi €, per una linea forte che collega solo alcune metropoli a scapito di tutto il resto del paese, e meno di 5 Mi € per i servizi ferroviari ordinari. Altri 40 Md € di investimento sono stati programmati per completare il disegno dei cosiddetti "corridoi AV". La logica dei corridoi è contestabile, nel momento in cui essa si traduce in mancanza di reti diffuse e in effetto marginalizzazione per ampie fasce di territorio e di popolazioni.

I pendolari che si muovono quotidianamente in treno sono 3 milioni, i viaggiatori sulla lunga percorrenza sono appena 300 mila; basterebbe questo dato per affermare che sarebbe più corretto, in una logica sana di mercato, rispondere alla domanda di trasporto in modo più equilibrato a favore della scala locale e indirizzare congrue risorse sulle ferrovie regionali. Invece continua a prevalere l'ingiustizia. La distribuzione delle risorse fra i diversi modi di trasporto privilegia i modi privati motorizzati (82% auto e moto) a scapito di linee su ferro (5%) o servizi di trasporto pubblico (13%).

I tagli al trasporto ferroviario regionale sono stati rilevanti e l'effetto è sotto gli occhi di tutti: treni soppressi, treni sempre più vecchi, sporchi, soggetti a guasti, servizi da terzo mondo. In alcune regioni non si comprano treni

ormai da decenni. Si è perseguita una politica inaccettabile, puntando a rispondere alle esigenze di una minoranza di utenti, colpendo la maggioranza della popolazione, i più deboli, le regioni più povere.

È ormai evidente lo squilibrio nel sistema di trasporto nazionale fra regioni del Nord e regioni del Sud. A parte la maggiore estensione di autostrade e viabilità di qualità nel Settentrione, si rileva che: a fronte di 50 km di rete a doppio binario per 100 km di rete nel Nord, nel Sud se ne trovano 27; a fronte di numerosi collegamenti ferroviari tra regioni del Nord, quelli fra regioni del Sud sono rari e di scarsa qualità (ad esempio si ha una media di 12,3 Eurostar/giorno contro 1,7); a Nord operano i TAV (2,5 ore sulla Milano-Roma), a Sud non esistono. Alcune tabelle (Tabb.1.1. e 1.2) e immagini (Figg.1.1. e 1.2) rappresentano in modo sintetico l'effetto delle politiche perseguite negli ultimi decenni: 120 treni AV fra Roma e Bologna, metropoli del Centro-Nord e il vuoto altrove; distanze tra le città del Nord sensibilmente più corte rispetto a quelle del Sud e delle Isole, frammentazione e impoverimento dei servizi interregionali che penalizzano in modo pesante il Mezzogiorno.

Tab. 1.1 - Treni ad Alta Velocità operativi in Italia. Anno 2015

<i>Tratta</i>	<i>Treni/g Trenitalia</i>	<i>Treni/g NTV</i>	<i>Treni/g TOTALE</i>
Torino-Milano	47	14	61
Milano-Bologna	63	30	93
Bologna-Venezia	37	10	47
Bologna-Firenze	82	42	124
Firenze-Roma	76	42	118
Roma-Napoli	58	22	80
Napoli-Salerno	20	16	36
Napoli-Bari	8	0	8
Salerno-Reggio C.	2	0	2

Purtroppo le politiche di investimento relative al sistema dei trasporti nazionale ed in particolare al sistema dei trasporti ferroviari risultano fortemente penalizzanti nei confronti del Meridione d'Italia e della Calabria. Nulla è preventivato in sede di programmazione europea e gli investimenti sono lasciati a carico del Governo nazionale.



Fig. 1.1 - Flussogramma di treni ad Alta Velocità in Italia. Anno 2015



Fig. 1.2 - Treni Freccia di Trenitalia. Anno 2015

Tab. 1.2 - Indicatori di accessibilità

<i>Relazioni</i>	<i>hh:mm</i>
Milano-Roma (km 547)	3:00
Catania-Napoli (km 586)	7:30
Torino-Bologna (km 350)	2:15
Reggio C.-Taranto (km 327)	7:05

Osservando le politiche di investimento nazionali (Tab.1.3), il quadro appare alquanto sconcertante. Solo per citare il recente piano di sviluppo FS, solo il 14,2% delle risorse su un ammontare di 43,5 Md €, è destinato al Sud e la Calabria è totalmente esclusa.

Tab. 1.3 - Investimenti programmati dal MIT per linee ad Alta Velocità

<i>Infrastruttura</i>	<i>km</i>	<i>Costo stimato (Md €)</i>	<i>Costo unitario (Mn €/km)</i>
TAV Lione-Torino	57	10,0	5,7
TAV Milano-Verona	140	6,0	23,3
TAV Verona-Padova	76	5,4	14,1
3°Valico dei Giovi	54	6,2	8,7
Valico del Brennero	63	9,7	6,5
AV/AC Napoli-Bari	147	6,2	23,7
Totale	537	43,5	12,3

Il 27 gennaio 2016, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha presentato un provvedimento di grande rilievo, richiamato dai media come “la cura del ferro”, necessaria per affrontare le emissioni di smog provocate dal trasporto, “la prima strategia» sulle possibili contromisure per la riduzione delle emissioni inquinanti e la mobilità sostenibile. Egli ha affermato che un’offerta di qualità stimola la domanda (“non è un caso che laddove c’è offerta di qualità la domanda cresce”). Affermazioni pienamente condivisibili. Ha anche parlato di un Patto con le Regioni in modo che gli investimenti siano utilizzati con un meccanismo innovativo e produttivo. Ma ha allarmato l’analisi della distribuzione delle risorse preventivata dal MIT; risulta evidente l’attenzione su grandi opere strategiche, localizzate quasi integralmente al Nord Italia (Fig. 1.3).

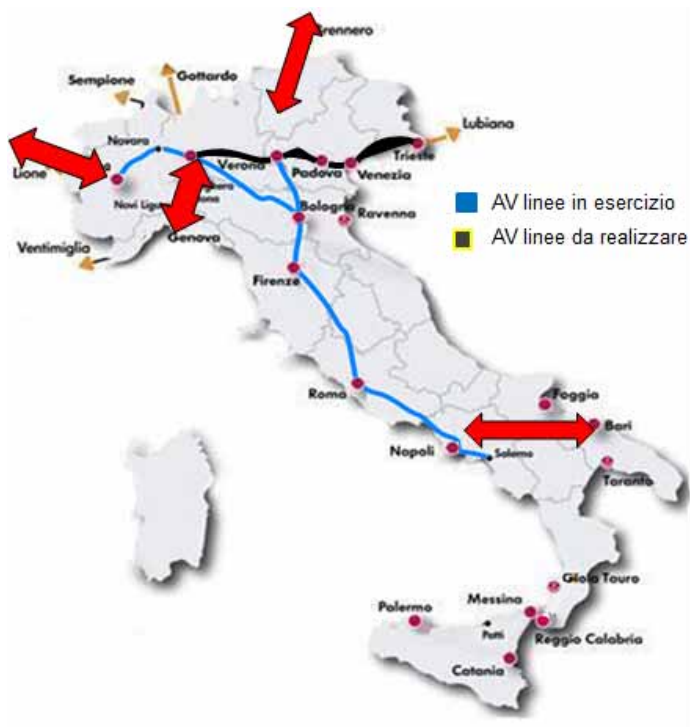


Fig. 1.3 - Investimenti programmati per linee ad Alta Velocità

La “cura del ferro” purtroppo, contrariamente alla sua definizione, non appare indirizzata a sostenere il paziente anemico, ovvero il Mezzogiorno d’Italia. Consiste in un aggiornamento del Contratto di Programma tra MIT e RFI 2016-18 che prevede investimenti per 9 Md €, di cui solo poco più di 1 Md € destinati al potenziamento della rete ferroviaria nel Meridione, ovvero 1/10 delle risorse destinate al Centro/Nord. Gran parte di esse sono finalizzate alla realizzazione di grandi opere (5,2 Md €), ed in particolare: 1,5 Md € TAV Brescia-Verona, 1,5 Md € TAV Verona-Vicenza, 0,9 Md € Valico del Brennero, 0,6 Md € Valico dei Giovi, 0,7 Md € TAV Napoli-Bari.

Quanto sopra indurrebbe a ripensare la distribuzione delle risorse in modo da riequilibrare le distorsioni che si sono determinate nei decenni ed evitare i rischi di caduta verticale del Mezzogiorno e, con esso, del paese intero. Ci si chiede oggi se sia possibile mettere in campo azioni che, con risorse limitate, mirate ed incisive, contribuiscano ad invertire la tendenza in atto. Il caso della ferrovia ionica potrebbe essere assunto come emblematico. Sono state avanzate delle proposte per la salvaguardia e il potenziamento della linea,

nella convinzione che nell'insieme si tratta di attivare limitati investimenti, suscettibili di dare risultati tangibili in tempi brevi, per lo sviluppo dei servizi di trasporto, dell'economia locale, della riduzione significativa dei costi esterni. Ma occorre prima ancora, salvaguardare l'infrastruttura e le sue funzionalità, a partire dal ripristino integrale dell'operatività dei binari di stazione inibita da RFI in corrispondenza di numerose stazioni, ed attivando interventi di manutenzione straordinaria finalizzati a migliorare l'esercizio, la sicurezza, l'integrità della via ferrata ed incrementare la velocità di transito.

Secondo incauti programmi di gestione di RFI, numerose stazioni ferroviarie lungo la linea ionica dovrebbero essere declassate a "fermate". In gergo tale operazione viene definita come "right sizing", ovvero "semplificazione" di rete. Tecnicamente, essa consiste nella soppressione dei binari di precedenza ed incrocio e relativi apparati di segnalamento, che normalmente caratterizzano le stazioni ferroviarie, e che permettono di effettuare manovre dei convogli ferroviari, quali incroci tra treni circolanti in senso opposto, tra un treno più veloce che "supera" uno più lento, stazionamento di treni merci.

Questa operazione è ancora in atto; essa è stata effettuata inizialmente nelle stazioni di Marina di San Lorenzo (Fig. 1.4) e Roseto Capo Spulico. In seguito alla denuncia pubblica ed alle proteste di associazioni di cittadini e sindaci, RFI ha preferito operare mettendo in atto un'azione di "depotenziamento" meno visibile, ovvero applicando delle morse alla via ferrata atte a bloccare l'operatività del secondo binario (Fig. 1.5).



Fig. 1.4 - Stazione di Marina di S. Lorenzo. Soppressione secondo binario



Fig. 1.5 - Blocco operativo di binario mediante morse (stazione di Ardore)

Gli impatti determinati da tali azioni rischiano di tradursi in effetti negativi seri, sia sul piano operativo che sul piano sociale. Sono da evidenziare i riflessi pericolosi sull'esercizio in termini di offerta ed in termini di sicurezza. È del tutto intuitivo, in effetti, ma lo si può affermare sulla base di studi e simulazioni specializzate, che la cancellazione del secondo binario di stazione si traduce, a meno di una presenza occasionale di treni in linea, in una contrazione dell'offerta della linea stessa, ovvero in una riduzione delle velocità commerciali dei treni. L'effetto ultimo sarebbe un allungamento nefasto dei tempi di percorrenza ed una conseguente perdita di competizione del vettore ferroviario a vantaggio di mezzi su gomma, con dissuasione della potenziale utenza e perdita di quella esistente.

D'altra parte non sono da escludere preoccupazioni in ordine alla sicurezza e alle azioni di protezione civile. Il secondo binario di stazione, su una linea a binario unico, può essere adoperato in situazioni di emergenza o incidenti, evitando il blocco prolungato dell'esercizio della linea. Può essere inoltre utile per facilitare il recupero di una situazione di regime della circolazione in seguito ad eventi eccezionali che abbiano determinato effetti indesiderati o di rischio. Si rileva infine che le opere di eliminazione dei binari non determinano benefici economici rilevanti, semmai comportano oneri per l'esecuzione delle opere di smantellamento e trasformazione del sedime ferroviario. La comunità ionica chiede da tempo che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti intervenga presso RFI affinché vengano ripristinati i binari eliminati in corrispondenza di diverse stazioni.

In relazione inoltre ai recenti eventi alluvionali che hanno interessato la fascia ionica calabrese (Figg.1.6 e 1.7), è emersa in più punti la grave situazione e la evidente fragilità dell'infrastruttura ferroviaria; è emerso come non procrastinabile un'azione di monitoraggio e verifica della sicurezza su tutta la linea, e l'opportunità di attivare misure organiche di manutenzione straordinaria al fine di rimuovere situazioni di rischio e prevenire pericolosi fenomeni di dissesto idro-geologico che potrebbero comportare danni a viaggia-