



Rete Associazioni FIBC – Ferrovia Ionica Bene Comune

SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO IN CALABRIA. PROPOSTE DI SVILUPPO PER LA FASCIA IONICA

**Indirizzate al Sig. Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Graziano Delrio**

Crotone, 23 Luglio 2016



SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO IN CALABRIA. PROPOSTE DI SVILUPPO PER LA FASCIA IONICA Ferrovia Ionica Bene Comune. Luglio 2016

**Al Sig. Ministro
delle Infrastrutture e dei Trasporti
On. Graziano Delrio**

Gentile Signor Ministro,

Sono quasi 3 milioni i cittadini che ogni giorno basano sulla disponibilità di mezzi di trasporto pubblici la loro possibilità di andare al lavoro, a scuola, all'università, e, in generale, a svolgere le loro più diverse attività.

Usare i mezzi pubblici non significa solo poter disporre di un modo economico per spostarsi dalla propria abitazione verso la destinazione prescelta, ma significa scegliere una modalità di trasporto in grado di coniugare con efficacia diversi importanti vantaggi: un minor inquinamento ambientale, un minor congestionamento delle strade, una minore incidentalità con i connessi alti costi sociali, per non citarne che alcuni. Nell'insieme, una mobilità collettiva efficiente è un fattore in grado di migliorare in modo sensibile la qualità della vita percepita dai cittadini.

Da molti anni ormai si assiste a tagli nei trasferimenti alle Regioni, tagli che si abbattono, in particolare, sul trasporto pubblico mettendone in pericolo la stessa sussistenza. Le conseguenze dei tagli al trasporto pubblico sul sistema economico nel suo complesso sono negative e ormai evidenti. Peraltro in contraddizione con l'assunto dichiarato in molteplici documenti di programmazione e pianificazione comunitari e nazionale che la mobilità collettiva faccia parte di una visione responsabile del nostro futuro, insieme ad una economia che punti con decisione sull'innovazione e sullo sviluppo sostenibile.

E' per questo che ci rivolgiamo a Lei, Signor Ministro, perché sia riconsiderata l'ipotesi di tagliare le risorse ad un settore non solo vitale per milioni di cittadini, ma dal quale l'economia potrebbe trarre grande impulso.

Ma ci rivolgiamo a Lei anche per sollecitare una specifica attenzione al Mezzogiorno e alla Calabria che stanno vivendo situazioni a dir poco drammatiche. Questo dossier è focalizzato in particolare sul **sistema di trasporto ferroviario ionico**; in esso troverà alcuni aspetti di denuncia pubblica sullo stato di degrado crescente del trasporto ferroviario, ma troverà anche delle proposte di interventi misurati e circostanziati per la salvaguardia di una linea di grande

valore e per il rilancio dei servizi su standard da paese civile, certamente non onerose se paragonate a numerosi interventi in altri contesti più fortunati.

Augurandoci che questo appello non resti inascoltato, rivolgiamo a Lei, Signor Ministro, il nostro sincero ringraziamento per l'attenzione che vorrà riservare. Le chiediamo inoltre un incontro, al quale parteciperemmo con una delegazione qualificata di sindaci, rappresentanti di associazioni e del mondo del lavoro, figure tecniche competenti, chiedendo un confronto aperto e avulso da limiti pregiudiziali.

1. Introduzione di contesto

La comunità calabrese sta vivendo ormai da tempo, con somma preoccupazione, l'impovertimento dei servizi di trasporto ferroviario, in particolare lungo tutto il corridoio ionico. E si è ormai consolidata l'idea che si stia attuando, ad opera di Ferrovie dello Stato (FS), attraverso azioni graduali ma determinate, un'opera di smantellamento dei servizi ed ora anche dell'infrastruttura.

La strategia FS in atto, in effetti, sembra da una decina di anni mirata ad impoverire i servizi, con la conseguenza di disaffezionare i viaggiatori e giustificare poi dei tagli in rapporto alla domanda decrescente di mobilità. Si chiudono le stazioni e si lasciano al degrado; si utilizzano treni vecchi, sporchi, soggetti a frequenti guasti; si squalificano i servizi (corse soppresse senza preavviso, mancanza di coordinamento, ritardi, ecc.); si vessano i viaggiatori (assenza di informazioni, multe pesanti, zero assistenza); si riduce perfino la manutenzione ordinaria dell'infrastruttura e dei veicoli, determinando rischi crescenti in termini di sicurezza per viaggiatori e ferrovieri.

Si sta assistendo inoltre ad azioni volte a rompere l'unità della rete: cancellati i servizi ferroviari fra Sibari e Metaponto, si è nei fatti interrotta la relazione diretta con la Puglia, risultando inappetibili gli autoservizi; sulla linea Catanzaro-Lamezia si è ridotta l'offerta di trasporto ad servizi minimi, e dopo il ripristino del ponte crollato a Marcellinara (v.foto), la ripresa del servizio ferroviario si è attestata su standard modestissimi.



Novembre 2011. Evento alluvionale a Marcellinara

Si è tentato di minare l'infrastruttura sulla linea ferroviaria Reggio Calabria – Taranto, operazione non riuscita per la pronta mobilitazione delle nostre associazioni, di tanti sindaci, e della popolazione ionica. Era previsto nei programmi di RFI che entro dicembre 2014 numerose stazioni venissero declassate a fermate mediante la soppressione dei binari di precedenza ed incrocio e relativi apparati di segnalamento, impedendo di effettuare manovre tipiche (incroci tra treni in senso opposto, precedenza tra un treno più veloce che “supera” uno più lento, ecc.), riducendo così la potenzialità di linea e determinando un prevedibile allungamento dei tempi di viaggio. Nei fatti simili azioni rendono il trasporto ferroviario assolutamente ed assurdamente perdente nei confronti dei mezzi su gomma, autobus ed autoveicoli privati.

Negli ultimi tre anni la nostra Regione ha perso oltre 700 posti di lavoro nel comparto ferroviario, sull'altare di un falso efficientismo, non rimpiazzati in altri settori.

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 accettare un ulteriore suo impoverimento; si sta perciò mobilitando e non soltanto per la salvaguardia della ferrovia ionica, ma per un suo rilancio in chiave innovativa. la Ferrovia della Magna Grecia.

Abbiamo organizzato decine di manifestazioni negli ultimi due anni, con partecipazione crescente di cittadini, associazioni, rappresentanze sociali, amministratori pubblici, e avviato una petizione popolare che ha già raccolto migliaia di firme cartacee e on-line; nella petizione rivolta al Presidente della Regione Calabria ed a Lei, nella qualità di Ministro dei Trasporti, sono individuati 10 obiettivi di fondo che sono oggetto di rivendicazione collettiva da oltre 3 anni. Sono oltre 60 le associazioni, decine i sindaci, e molteplici le rappresentanze di categoria, che hanno già dato formale adesione alla petizione di cui sopra e sostengono attivamente la campagna di mobilitazione in atto.

Le nostre ragioni poggiano su alcune considerazioni che sono espone nei successivi paragrafi, con riferimenti anche di natura tecnica, ma non si può non partire da alcuni elementi di fondo che ci sembrano 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. E' 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 i dati di mobilità. Abbiamo speso circa 100 Mdi Euro per una linea forte che collega solo alcune metropoli a scapito di tutto il resto del paese, e solo 4 Mdi Euro per i servizi ferroviari ordinari. Altri 40 Mdi Euro di investimento sono previsti per completare il disegno dei cosiddetti "corridoi AV". Ma è la concezione dei corridoi che contestiamo, 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 continui 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. Trenitalia, azienda di Stato, persegue una politica inaccettabile; avvalendosi esclusivamente di fondi pubblici, tende a rispondere alle esigenze di una minoranza di utenti. Non sarà certo la liberalizzazione sbandierata dei servizi a rallentare il degrado in atto; tale strategia è stata devastante laddove applicata. Colpisce i più deboli, colpisce le regioni più povere, è ingiusta, non è sostenibile.

E' ormai evidente lo squilibrio nel sistema di trasporto nazionale fra regioni del Nord e regioni del Sud; e non si tratta di banalità. A parte la maggiore estensione di autostrade e viabilità di qualità, 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 si ha il TAV (2,5 ore sulla Milano-Roma), a Sud no e quello che è peggio sono stati cancellati drasticamente i treni a lunga percorrenza. Solo con riferimento alla Calabria, in un biennio sono stati soppressi 18 treni interregionali (Marzo 2010: 2 ICN; Dicembre 2010: 1 IC, 1 ICN, 2 EXP, 2 EXP cuccette; Dicembre 2011: 1 IC, 1 ICN, 3 EXP, 5 EXP cuccette). Le immagini che seguono rappresentano schematicamente 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.

FERROVIA IONICA BENE COMUNE
 Mobilitazione popolare

Circolo Giovanile SS Trinità Marina S. Lorenzo

TAV in Italia

Tratta	Treni/g	Treni/g	TOT/g
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.	6	0	6

Domenico Gattuso
 23-01-2016

SAN LORENZO (RC)

FERROVIA IONICA BENE COMUNE
 Mobilitazione popolare

Circolo Giovanile SS Trinità Marina S. Lorenzo

Indicatori di accessibilità	hh:mm
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

2015: Freccia Rossa
 Milano-Roma: 2h 20

Frecce del Sud ?

Domenico Gattuso
 23-01-2016

MARINA di
 SAN LORENZO (RC)

FERROVIA IONICA BENE COMUNE
 Mobilitazione popolare

Circolo Giovanile SS Trinità Marina S. Lorenzo

REGGIO DI CALABRIA CENTRALE >> LECCE
 23/03/15 11:17

- 11:55 Reggio Di Calabria Ce..
Cambi: 2
Durata: 10:25
22:20 Lecce
- 23:00 Reggio Di Calabria Ce..
Cambi: 2
Durata: 08:33
07:33 Lecce
- 23:00 Reggio Di Calabria Ce..
Cambi: 1
Durata: 08:40
07:40 Lecce

VENEZIA (TUTTE LE STAZIONI) >> TORINO (TUTTE LE STAZIONI)
 23/03/15 11:17

- 17:20 Venezia S. Lucia
Cambi: 1
Durata: 03:50
21:10 Torino Porta Nuova
- 17:20 Venezia S. Lucia
FrecciaBianca 9740
Durata: 04:30
21:50 Torino Porta Nuova
- 18:20 Venezia S. Lucia
FrecciaBianca 9746
Durata: 04:30
22:50 Torino Porta Nuova

Domenico Gattuso
 23-01-2016

MARINA di
 SAN LORENZO (RC)

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 (gli eventuali investimenti sono lasciati a carico del Governo nazionale).

FERROVIA IONICA BENE COMUNE. SVILUPPO E NON REGRESSO

PROGRAMMAZIONE EUROPEA DELLE RETI PRIMARIE (30 Md € al 2030)

CALABRIA: 0 Mn €

Rete Core

- Rete ferroviaria esclusa (linea tirrenica rimarrà fino al 2050 conventional rail)

Rete Comprehensive

- Linea ferroviaria ionica non è considerata europea
- Itinerario ionico cancellato da Catanzaro Lido a Reggio

Domenico Gattuso CORIGLIANO C. 18-06-2016

Ma se guardiamo alle politiche di investimento nazionali, il quadro appare alquanto sconsolante. Solo per citare il recente piano di sviluppo FS, solo il 14,2% delle risorse su un ammontare di 43,5 Mdi Euro, è destinato al Sud e la Calabria è totalmente esclusa. Il Decreto Sblocca Italia stesso appare cieco nei confronti della Calabria.

FERROVIA IONICA BENE COMUNE. SVILUPPO E NON REGRESSO

GRANDI OPERE IN PROGRAMMA PIANI SVILUPPO FS 2016

CALABRIA 0 Mn €

Infrastruttura	Km	Costo stimato (Md €)	Costo unitario (€/km)
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

Domenico Gattuso 18-06-2016

**FERROVIA IONICA BENE COMUNE.
SVILUPPO E NON REGRESSO**



DECRETO SBLOCCA ITALIA 2015



10 miliardi



**CALABRIA
0 Mn €**

 **Domenico Gattuso****CORIGLIANO C.**
18-06-2016

Il 27 gennaio 2016, Signor Ministro, Lei ha presentato pubblicamente 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. Lei 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 che noi condividiamo in pieno. Lei ha anche parlato di un Patto con le Regioni in modo che gli investimenti siano utilizzati con un meccanismo innovativo e produttivo. Ma ci ha allarmato l'analisi della distribuzione delle risorse preventivate; risulta evidente l'attenzione su grandi opere strategiche, localizzate tuttavia quasi integralmente al Nord Italia. Alla Calabria, ahinoi, sarebbero destinate delle briciole.

**FERROVIA IONICA BENE COMUNE.
SVILUPPO E NON REGRESSO**



LA "CURA DEL FERRO" INDEBOLISCE IL SUD

Aggiornamento 2016 del Contratto di Programma tra MIT e RFI 2016-18: **9 Md €**
Potenziamento rete trasporti nel Meridione: **474 Mn €** (1/10 del Centro/Nord)

Grandi opere: 5,2 Md €
1,5 Md € TAV Brescia-Verona
1,0 Md € TAV Verona-Vicenza
0,9 Md € Valico del Brennero
0,6 Md € Valico dei Giovi
0,7 Md € TAV Napoli-Bari

Trasporto urbano e regionale
0,4 Md € Grandi città (Centro-Nord)
0,4 Md € Pendolari



**CALABRIA
Briciole
100 Mn €**



 **Domenico Gattuso****CORIGLIANO C.**
18-06-2016

Se qualche speranza poteva essere riposta nel Patto per la Calabria, Signor Ministro, la delusione si fa marcata a fronte del quadro finanziario che non prevede alcun contributo per interventi nella nostra Regione.

**FERROVIA IONICA BENE COMUNE.
SVILUPPO E NON REGRESSO**



PATTO PER LA CALABRIA 2016

Impegno globale: 4.934 Mn €
Impegno infrastrutture: 643 Mn €
Impegno ferrovie: 6 Mn € (SdF)

INTERVENTO STRATEGICO (titolo del progetto)	IMPORTO TOTALE INTERVENTO (EURO)	DISP.	Fonti finanz.
1. AV ferroviaria Studio Fattibilità AV Selema-Reggio C. Sistema integrato stazione – aerostazione Lamezia T	6.000.000	0	FSC
2. Sistemi portuale Porto Gioie T. altri porti	415.000.000	321.000.000	FSC
2. Sistemi aeroportuale	222.000.000	217.000.000	FSC
TOTALE INFRASTRUTTURE	643.000.000	538.000.000	



**Domenico
Gattuso**

CORIGLIANO C.
18-06-2016

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.

La data del 2011 appare sempre più come una data storica: non erano ancora finiti del tutto i festeggiamenti dei 150 anni dell'Unità d'Italia che già a dicembre dello stesso si procedeva di fatto a tagliare in due l'Italia. Noi siamo per l'Unità d'Italia, Sig.Ministro, ma un'Italia senza le odiose disparità odierne. E' possibile mettere in campo azioni che, con risorse limitate, mirate ed incisive, contribuiscano ad invertire la tendenza in atto? Noi riteniamo di poter rispondere affermativamente e proponiamo il caso della Ferrovia Ionica come emblematico. Avanziamo delle proposte per la salvaguardia e il potenziamento della Ferrovia Ionica, 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.

2. Salvaguardare l'infrastruttura ferroviaria ionica e le sue potenzialità

Chiediamo:

- A) Ripristino integrale dell'operatività dei binari di stazione inibita da RFI in corrispondenza di numerose stazioni;
- B) 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 una "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, ecc.). L’azione rientra in una strategia di RFI definita di “right sizing”, che sembra prefigurarsi come una pericolosa tappa orientata allo smantellamento dell’intera linea ionica da Melito a Metaponto.

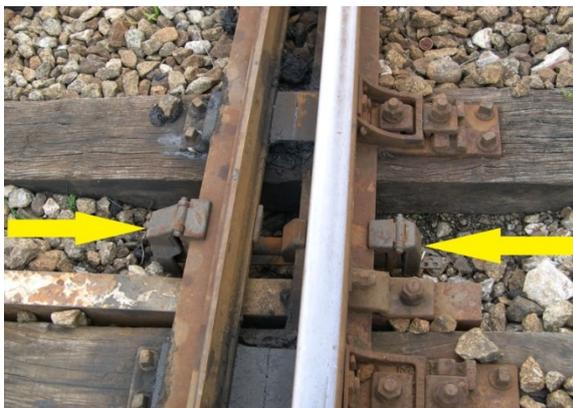


Questa operazione è stata già effettuata nelle stazioni di Marina di San Lorenzo (v.foto) e Roseto Capo Spulico. In seguito alla denuncia pubblica ed alle proteste di associazioni di cittadini e sindaci, RFI ha preferito operare mettendo in atto un’azione di “sabotaggio” meno visibile, ovvero applicando delle morse alla via ferrata atte a bloccare l’operatività del secondo binario (v.foto).





Soppressione del secondo binario nella stazione di Marina di San Lorenzo



Blocco operativo di binario mediante morse (stazione di Ardore)

Gli impatti determinati dalle azioni di cui sopra rischiano di tradursi in effetti negativi seri, sia sul piano operativo che sul piano sociale. Tralasciando gli impatti sociali, pur non trascurabili, sono da evidenziare i riflessi pericolosi sull'esercizio sia in termini di offerta che in termini di sicurezza.

E' del tutto intuitivo, in effetti, ma siamo disponibili ad un confronto pubblico sulla base di studi e simulazioni specializzate, che la cancellazione del secondo binario 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.

Siamo pertanto a chiedere che il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture intervenga presso RFI affinché vengano ripristinati i binari eliminati in corrispondenza di diverse stazioni (San Lorenzo, Roseto Capo Spulico, Roccella Ionica, Crotone, ecc.) e siano rimossi i dispositivi (morse) predisposti sui binari di numerose stazioni lungo la linea ionica atte ad inibire la circolazione dei treni.

In relazione inoltre ai recenti eventi alluvionali che hanno interessato la fascia ionica calabrese, è emersa in più punti la grave situazione e la evidente fragilità dell'infrastruttura ferroviaria; si ritiene importante dare luogo al più presto ad una azione di monitoraggio e verifica della sicurezza su tutta la linea, ed a porre in essere misure organiche di manutenzione straordinaria al fine di rimuovere situazioni di rischio e prevenire pericolosi fenomeni di dissesto idrogeologico che potrebbero comportare danni a viaggiatori e ferrovieri. Si sottolinea inoltre come l'azione preventiva e di monitoraggio della linea e delle numerose opere d'arte sia necessaria anche al fine di limitare costi, disagi, disservizi, isolamento delle comunità locali. La casistica di situazioni a rischio è purtroppo ampia; si cita, a titolo esemplificativo, il caso realmente accaduto di incendi di sterpaglie a margine della linea, con il fuoco che è giunto ad aggredire i cavi di rame scoperti (le canalette di cemento risultavano sconnesse e i cavi erano a vista) con conseguente rischio di degrado degli impianti di segnalamento.

La linea ionica non necessita di grandi oneri di intervento. Considerata la scarsa opera di manutenzione operata negli ultimi decenni, occorre tuttavia attivare **interventi di manutenzione straordinaria finalizzati a migliorare l'esercizio, la sicurezza, l'integrità della via ferrata ed incrementare la velocità di transito.**



Novembre 2015. Evento alluvionale a Ferruzzano Marina



Novembre 2015. Evento alluvionale a Brancaleone



Agosto 2015. Evento alluvionale a Rossano

Sarebbe auspicabile, ancora, la creazione di nuovi punti di scambio, l'adeguamento del profilo nella tratta di Cutro, il recupero funzionale della linea urbana Catanzaro – Catanzaro Lido, il potenziamento delle tecnologie di controllo e sicurezza, la dotazione di migliori servizi di informazione e comunicazione, l'adozione di standard operativi atti a garantire la sicurezza dei treni rispetto ad eventi vandalici, eventi calamitosi, guasto impianti o crisi di opere d'arte (tecnologie di monitoraggio e allarme).

Non ultime sono da prevenire ed evitare situazioni di insicurezza relative al parco rotabili (veicoli molto vecchi che a volte subiscono incendi, esalazioni di fumi pericolosi per i viaggiatori, rischi di guasto in linea, impianti di condizionamento malfunzionanti, ecc.) e all'esercizio improprio (non è raro il caso, documentabile, di treni in circolazione con livelli di sovraffollamento inaccettabili e fuori norma).

In merito alla sicurezza non accettiamo sconti. La Calabria ha pagato tributi molto alti: rammentiamo gli incidenti della Fiumarella (CZ) nel 1961 (71 morti e 27 feriti), di Eccellente nel 1980 (28 morti e 100 feriti), di Crotona nel 1989 (12 morti e 32 feriti) e numerose tragedie sfiorate (Marcellinara, Novembre 2011; Ferruzzano, Novembre 2015, per citare le più recenti). Anche in relazione al recente gravissimo incidente di Andria-Corato in Puglia, chiediamo con vigore l'adeguamento su standard di sicurezza europei per tutta la rete ferroviaria nazionale, comprese linee minori, regionali o private. Perché non si abbia a parlare sempre e soltanto di errore umano o a deresponsabilizzare i vertici delle aziende di trasporto e del Governo della Repubblica. Siano assicurati gli standard e le tecnologie di sicurezza più avanzati su tutta la rete

ferroviaria. L'Agenda Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, istituita nel 2008 quale Ente indipendente, assume compiti di vigilanza e di ispezione tecnica severa, e sia dotata di poteri di intervento nei confronti degli operatori ferroviari inadempienti o non in regola con gli standard prefissati.

3. Servizi di trasporto a medio-lunga percorrenza

La questione dei servizi ferroviari a lunga percorrenza è di fondamentale importanza per la Calabria. In questi anni la Regione ha perso molto in termini di accessibilità; una ventina di treni interregionali sono stati soppressi fra il 2010 e il 2013: 2 Intercity, 4 Intercity Notte, 5 treni Espresso, 7 Treni Espresso Cuccetta, 2 Treni Interregionali verso la Puglia. Una vera falcidia. Le conseguenze sono state micidiali:

- Impossibilità di collegamenti ferroviari diretti fra la Calabria e il Nord Italia; i viaggiatori sono costretti a cambi difficili a Roma, con tutti i disagi correlati specie per anziani e utenti muniti di bagaglio;
- Impossibilità di fruire di viaggi in cuccetta e di sfruttare le ore notturne per riposare;
- Drastico aumento dei costi di mobilità, connessi anche al maggior onere tariffario per fruire delle Freccie, da Napoli verso Nord;
- Abbandono del servizio di trasporto pubblico finito in mano a ditte private che operano con pulmann su distanze tipicamente di ambito ferroviario; un viaggio di 15-18 ore in autobus, spesso in notturna, è estremamente faticoso; senza considerare i rischi del viaggio su strada (si contano ormai frequenti incidenti) e il fattore inquinamento. Anziani e persone che si recano al Nord Italia per cure mediche, subiscono stress inimmaginabili per chi non ha mai provato, con ripercussioni anche di natura psicologica;
- Si vanno attivando in questi mesi dei servizi di autolinea da parte degli operatori di trasporto Trenitalia e Italo (Freccia Link, ItaloBus) che assumono connotati per certi versi offensivi nei confronti delle popolazioni; purtroppo non basta assumere slogan e colori simbolici per far diventare treno un autobus. Inoltre si palesa la perdita di utenza da parte del vettore ferroviario e si cerca di rincorrere la domanda quando ormai è tardi.







Si ritiene necessaria una drastica inversione nelle strategie di sviluppo del trasporto ferroviario. Chiediamo in particolare:

- la possibilità per gli utenti regionali di servirsi anche dei treni IC all'interno del territorio calabrese, senza pagamento di sovrapprezzi;
- la salvaguardia dei due treni notte rimasti (InterCity Notte 784-785 Palermo/Siracusa-Milano e 794/795 Reggio Calabria - Torino PN), correggendo distorsioni incomprensibili di esercizio: ad esempio la coppia di ICN 794/795 Reggio Calabria - Torino PN via Bologna/Milano in senso sud-nord effettua regolare fermata al mattino a Bologna Centrale, mentre in senso opposto, il treno non fa fermata;
- il ripristino di almeno due coppie di treni InterCity Notte, uno lungo il versante tirrenico, l'altro sul versante ionico, diretti a Milano;
- il ripristino di collegamenti di qualità (IC o Rapidi) da Reggio Calabria a Bari, con due coppie di treni sull'itinerario Reggio Calabria-Paola-Sibari-Bari, e due coppie integralmente sull'itinerario ionico;
- l'offerta di due coppie di treni a lunga percorrenza IC a servizio della costiera ionica calabrese (Reggio Calabria – Torino; Reggio Calabria – Venezia);
- la predisposizione di un servizio a prenotazione di assistenza per rendere accessibile il treno a persone con disabilità o in carrozzina.

Stando alle caratteristiche odierne delle linee nazionali, con le migliori tecnologie poste in essere e finalizzate alla velocizzazione e alla sicurezza, nonché la disponibilità di convogli ferroviari di elevate prestazioni e qualità, i servizi proposti possono essere molto appetibili sia

sulla lunga distanza che sulla media distanza, e certamente capaci di coprire il vuoto di rotte aeree interregionali.

4. Servizi di trasporto regionali

Chiediamo al Ministero di intervenire per sostenere la Regione Calabria attraverso:

- A) Il finanziamento dell'acquisto di 15 treni regionali di ultima generazione;
- B) Predisposizione ed attuazione di un piano di esercizio che si traduca in un rilancio del trasporto ferroviario su standard di qualità europei.

A. Acquisto di 15 treni regionali di ultima generazione

Fino al 2015 sulla linea ionica transitavano 6 tipologie di treni ovvero la locomotiva diesel D445, l'automotrice Aln668, l'automotrice Ale582, l'automotrice Ale803, la locomotiva elettrica E464 e l'elettrotreno Ale502 (Minuetto). Le ultime quattro sono operative solo nel tratto Reggio - Melito PS, in quanto solo questo tratto della linea è elettrificato. Ad oggi i servizi vengono svolti dalle vecchie "littorine" Aln668, non di rado a composizione minima (una sola vettura), con offerta minima di posti e sovraffollamento in alcune tratte a forte presenza di utenza. I veicoli sono vecchi, con livrea consunta, interni deteriorati, assenza di aria condizionata; e spesso si viaggia in condizioni di pessima qualità.

Dal 2016 sono operativi due nuovi treni regionali diesel di fabbricazione polacca (Swing Pesa) che sono stati immessi in servizio a seguito della copertura di un debito pregresso della Regione Calabria nei confronti di Trenitalia di circa 100 Mni Euro; una sorta di piccolo premio di FS nei confronti di un cliente inadempiente ravveduto.



Materiale rotabile in circolazione lungo la linea ionica

Il perdurare del mancato rinnovo del materiale rotabile (i due Swing sono una piccola parte del parco rotabile calabrese), fa sì che gli attuali treni circolanti, con "un'età media" di oltre 30 anni, costretti ad utilizzazioni forzate e continue, provochino cadute di servizio con particolari disagi che si ripercuotono sul trasporto pendolare; guasti e soppressione di corse sono purtroppo frequenti. La Regione Calabria, diversamente da altre Regioni, non investe da anni nell'acquisto di nuovi treni.

Nel 2015 sono state assegnate al Deposito di Reggio Calabria una ventina automotrici dismesse dall'esercizio in Piemonte e Sardegna (tipo ALn 663 piemontesi). Certo non è il caso di sputarci

sopra, considerato lo stato di estrema gravità in cui si trova la Calabria; ma è un fatto incontrovertibile che si tratta di materiale rotabile che ha fatto il suo tempo e che la nostra regione viene considerata di seconda serie. Rimane il fatto che un treno ATR220 con 2 motori accesi di ultima generazione euro 5 o euro 6 porta fino a 300 passeggeri, una Aln 668 o Aln 663 con 2 motori accesi di vecchia generazione euro 0, può portare al massimo da 68 a 80 passeggeri, con evidenti riflessi in termini di inquinamento ambientale e di risparmio energetico.

Esiste ormai sul mercato un'offerta variegata di treni regionali, perfino ad operatività bimodale (Diesel/Elettrico); treni di questa natura sono fabbricati anche in Calabria presso un'azienda leader di settore. Un treno moderno costa tra 4 e 6 milioni di Euro ed è dotato delle tecnologie più innovative al servizio dell'utenza. Pensiamo sia opportuno che l'Ente Pubblico (Regione/Ministero) finanzi l'acquisto e la messa in esercizio di treni di ultima generazione; si stima necessario un impegno di 60-80 Mni euro per acquisire 15 nuovi treni di ultima generazione. La Regione potrà così assumere un ruolo di maggiore protagonismo attraverso un proprio parco rotabile, anche al fine da affrancarsi dalla stretta dipendenza monopolistica di Trenitalia.

Si richiama qui l'attenzione del Ministero sull'Accordo di Programma Quadro, siglato nel Dicembre 2011 dalla Regione e dal Ministro per la Coesione Luciano Barca, che prevedeva un impegno di 80 Mni di Euro per la elettrificazione di un tratto non ben definito di linea ionica, al fine di recuperare queste risorse mai spese e indirizzarle all'acquisto di materiale rotabile in similitudine a quanto previsto in analoghi APQ stipulati da altre regioni meridionali.



Materiale rotabile di ultima generazione

B. Piano di rilancio dei servizi ferroviari su standard di qualità europei

Il Piano passa attraverso un nuovo programma di esercizio che preveda:

- il ripristino dei servizi con treni da Sibari verso la Puglia a cadenza oraria e maggiore frequenza nelle fasce orarie di punta;
- il potenziamento delle corse ferroviarie sulle bretelle Ionio-Tirreno (Catanzaro Lido - Lamezia Terme, Sibari – Paola) a cadenza oraria e maggiore frequenza nelle fasce orarie di punta;
- la presenza di treni locali di raccolta e distribuzione (su brevi distanze come la Locride o il crotonese) e di treni rapidi sulle direttrici principali (Crotone-Lamezia Terme; Roccella-Lamezia Terme; Reggio Calabria-Catanzaro Lido; Reggio Calabria-Bari; Sibari-Paola-Lamezia Terme);
- maggiore efficienza gestionale in grado di fornire a ciascun utente un servizio di trasporto adatto per il proprio viaggio attraverso l'intensificazione delle frequenze vicino al centro metropolitano e l'aumento della velocità sulle maggiori distanze verso la periferia;
- il cadenzamento delle corse in modo da facilitare la percezione degli orari da parte degli utenti;
- una nuova struttura dell'offerta dei servizi TPL secondo un sistema integrato a pettine Bus-Treno attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari lungo la linea costiera, l'eliminazione delle corse parallele di autolinee private, il rafforzamento delle linee automobilistiche tra le aree interne e le stazioni ferroviarie, la sincronizzazione degli orari;
- l'estensione temporale dei servizi (treni serali e perfino notturni; offerta maggiore nei giorni festivi rispetto allo stato attuale);
- la predisposizione di un servizio a prenotazione di assistenza per rendere accessibile il treno a persone con disabilità o in carrozzina;
- bigliettazione agevolata e scontata per comitive e famiglie.

La linea ionica calabrese consente velocità limiti di 90-150 km/h ed una velocità commerciale di 82 km/h; il traffico attuale è di 37-47 treni/giorno a seconda delle tratte, largamente inferiore alla capacità che oscilla tra 65-82 treni/giorno. In **Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.** si riportano le caratteristiche prestazionali delle quattro macro-tratte costituenti. Sulla tratta Sibari-Rocca Imperiale viene erogato un servizio integrativo tramite autobus con 13 corse/giorno che costringe i viaggiatori al cambio forzato di veicolo ed a percorsi stradali tortuosi e di modesta qualità, essendo praticamente cessato nel 2011 l'esercizio ferroviario fra Calabria e Puglia (Sibari-Metaponto).

Dall'analisi del programma orario è possibile osservare la presenza di numerose situazioni critiche in cui la frequenza di servizio è inferiore a 3 corse sull'intera fascia oraria, sia essa di punta o di morbida, con veri e propri vuoti prolungati di servizio nell'orario.

Tabella 1. Caratteristiche prestazionali della linea ionica in Calabria

Tratte	L (km)	Treni Regionali		Treni Intercity		Corse q (corse/giorno)
		T (min)	v(km/h)	T (min)	v(km/h)	
RC-Melito P.S.	29,81	31	57,70	24	74,53	58
Melito P.S.-CZ L.	147,74	144	61,56	133	66,65	15
CZ Lido-Sibari	172,48	158	65,50	150	68,99	17
Sibari-Rocca I.	43,95	46	57,32	46	57,32	2
Totale	393,98	379	62,37	353	66,97	92

L Lunghezza della tratta; T Tempo medio di percorrenza; v velocità commerciale; q frequenza di corsa

L'analisi di accessibilità, condotta con modelli specifici, ha fatto emergere alcuni elementi di notevole criticità. I tempi medi per raggiungere alcuni centri della fascia ionica a partire da Reggio Calabria siano particolarmente lunghi. Per raggiungere Taranto in treno da Reggio Calabria (472 km) si impiegano in media 7 ore; per raggiungere Crotona si impiegano 4 ore e 45 minuti, per raggiungere Catanzaro circa 3 ore. Tempi lunghissimi (2,5/3 ore) anche per raggiungere centri come Lamezia Terme e Crotona a partire da Locri. Più in dettaglio sulla fascia ionica il distanziamento temporale medio tra i treni è di circa 60 minuti nei giorni feriali, 94 minuti nei giorni festivi, toccando punte di 120 minuti su alcune fasce orarie. Da notare anche le numerose incongruenze degli orari, come mancate coincidenze per pochi minuti in nodi di interscambio primari, o cessazione eccessivamente prematura dei servizi in giornata (ultimo treno regionale diretto da Reggio verso Roccella Ionica d'inverno alle ore 18:08, con pesanti ripercussioni sulle opportunità di spostamento per ampie fasce di popolazione). Manca addirittura la corsa in prosecuzione con l'arrivo dell'unico Frecciargento della giornata che giunge da Roma a Reggio alle 22:45.

La situazione appare critica e quanto mai sconcertante se comparata con ciò che avviene nel Nord Italia: 2,5 sono le ore per raggiungere Roma da Milano (547 km) e solo 2 ore e 15 minuti il tempo impiegato per un viaggio tra Torino e Bologna (350 km). Il tempo necessario per raggiungere Lecce da Reggio Calabria è il triplo di quello necessario per percorrere la tratta Venezia – Torino, sebbene le distanze da percorrere siano equiparabili.

Nel corso degli ultimi decenni si è andato affermando un regime di concorrenza da parte delle autolinee private, prima a scala locale, ora anche a scala regionale e interregionale. Spesso e volentieri gli autobus corrono lungo la SS 106 in parallelo ai treni, e sulle fasce orarie di punta; essi effettuano fermate più diffuse lungo il percorso, sono confortevoli in termini di pulizia, qualità interna, sicurezza percepita; e le tariffe sono analoghe. Ciò conduce ad alcune riflessioni:

- le autolinee sono fortemente sovvenzionate dalla Regione al pari di Trenitalia; ma non si capisce perché mai sovvenzionare con fondi pubblici servizi similari lungo il collettore costiero;
- gli autoservizi sono poco frequenti e quindi assai poco appetibili sulle relazioni fra aree interne e fascia costiera; da anni si sostiene l'opportunità incrementare significativamente il numero delle corse sulle direttrici mare-monte (a parità di dotazione chilometrica) per evitare l'isolamento forzato di centri abitati della collina che tendono ad essere abbandonati anche in ragione dell'assenza di servizi di trasporto pubblico;
- essendo una ferrovia che si rispetti l'alternativa modale naturalmente migliore per velocità, confort e sicurezza sulle medio-lunghe distanze, sarebbe opportuna l'operatività di treni ed autobus in complementarietà anziché in concorrenza, con un servizio strutturato a pettine (linee su gomma sulle direttrici monte-mare, linea ferroviaria lungo la costa), con integrazione vettoriale e tariffaria.

Tale ipotesi prospettata di recente dall'assessore regionale al ramo, appena insediato, è stata completamente disattesa.

Occorre dunque **porre fine inoltre alla competizione fra ferrovia e autolinee**, entrambe le tipologie di servizio pubblico dovrebbero risultare coordinate, integrate, complementari, evitando la sovrapposizione di itinerari e di corse, in particolare lungo il corridoio costiero, accrescendo i servizi minimi diretti alle comunità dei paesi interni. Si ritiene opportuno prevedere forme di integrazione vettoriale e tariffaria, elevando la qualità della ferrovia ionica

in modo da renderla più funzionale e quindi appetibile ad una utenza potenziale notevole. Il tutto a costo praticamente zero.

Occorre inoltre che il **Contratto di Servizio in Calabria** sia adeguato **su standard europei e soggetto a controllo da parte del Ministero**. Non è accettabile che la sua articolazione sia difforme in molti punti rispetto a Contratti stipulati in altre Regioni. Talvolta le penalità nei confronti dei viaggiatori assumono il significato di forme vessatorie, scoraggiando pertanto l'utenza e creando situazioni di conflittualità fra personale a bordo e utenti (un esempio per tutti: la sovrattassa onerosa cui viene sottoposto un viaggiatore a bordo che non si sia munito di biglietto in precedenza). Se si applicasse una penale altrettanto proporzionata a Trenitalia, allorché viene a mancare il servizio e gli utenti sono abbandonati a loro stessi, forse si potrebbe ritenuto più equilibrato il rapporto azienda-utenti del treno. Invero, in Calabria negli ultimi anni si è assistito alla ingiustificata soppressione di decine di treni ogni mese. A ciò si aggiunga il fatto inaccettabile che al monitoraggio dei servizi (in termini quantitativi e qualitativi) provvede direttamente Trenitalia Calabria; come dire che il controllato funge anche da controllore.

Occorre inoltre che sia posta fine ad una pratica di graduale impoverimento dei servizi che perdura da troppi anni; ad ogni rinnovo del Contratto di Servizio, la Regione dispone di meno risorse per l'esercizio e nel frattempo i costi unitari sono lievitati; il risultato è ovviamente la contrazione dell'offerta in termini di percorrenze chilometriche e di presenza di treni in rete. Nel periodo 2010/13 Trenitalia è passata da un'offerta di 7,4 Mni Treni-km a 5,8 Mni Treni-km (-21%); e non sono noti i dati relativi all'ultimo triennio. La strategia aziendale sembra adeguarsi sistematicamente nel circolo vizioso: meno risorse, meno servizi offerti ovvero servizi peggiori, una qualità percepita dai viaggiatori in caduta costante (una recente indagine Customer Satisfaction condotta in ambito accademico ha rivelato un giudizio medio sul complesso degli indicatori pari a 4,2 su 10, come a dire una bocciatura sonora; ed è bene osservare che il giudizio è espresso solo dai viaggiatori resistenti, atteso che molti potenziali utenti sono stati costretti a rinunciarvi loro malgrado, e quindi il giudizio sarebbe ancora più severo.

A preoccupare ora sono anche alcune incomprensibili scelte aziendali, avallate dall'Ente Regione: la cancellazione delle fermate nelle stazioni minori. In occasione dell'ultimo cambio orario (Giugno 2016) una dozzina di stazioni sono scomparse dai quadri orario, lasciando gli utenti increduli a piedi; si è tolto improvvisamente il treno, con decisioni assunte irresponsabilmente a tavolino, ad utenti che lo usavano per lavoro, cittadini che hanno il torto di vivere in un piccolo centro anziché in una grande città, cittadini che preferiscono il treno all'autovettura; lo si è sottratto perfino ad utenti che vivono in alcuni grandi quartieri periferici della cosiddetta Città Metropolitana di Reggio Calabria (come Pellaro o Lazzaro). Senza considerare l'effetto devastante indotto sulla domanda turistica stagionale; spesso le stazioni dei piccoli centri sono favorite da nuovi flussi turistici correlati alla balneazione, flussi in tal modo mortificati e trasferiti sulla SS 106, ormai riconosciuta come la strada più pericolosa d'Italia in ragione dell'elevato tasso di incidentalità. E tutto ciò in sfregio ad una richiesta avanzata dalle associazioni in rete, ovvero una offerta diversificata di trasporto, fatta di treni "locali" (o feeder) con fermate in tutte le stazioni su scala comprensoriale e treni "rapidi" con fermate in poche stazioni "hub" per le relazioni lunghe, come avviene in tutte le parti del mondo civile.

Per inciso, Signor Ministro, 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. Stiamo vedendo morire i borghi collinari in rapporto ad un impoverimento delle attività tradizionali (agricoltura, artigianato, servizi pubblici), con un calo demografico terribile e in futuro ne subiremo serie conseguenze, atteso anche il venir meno di azioni di presidio di un territorio a forte rischio di dissesto idro-geologico. Sarebbe una sciagura estendere questo trend anche alle città situate lungo la costa, privandole di servizi essenziali ed ecologici come il trasporto ferroviario.

5. Recupero funzionale dei fabbricati di stazione e del patrimonio edilizio

Gran parte delle stazioni lungo la linea ionica presentano uno stato di estremo degrado; in particolare si evidenziano:

- scarso stato di manutenzione di banchine e pensiline;
- fabbricati malcurati;
- assenza di servizi ai viaggiatori (sale d'attesa non fruibili anche se presenti, assenza di servizi igienici, assenza di fontanelle, obliterate guaste o assenti);
- accessi murati o coperti da griglie e lastre metalliche (v.foto);
- mancanza di sottopassi e di rampe per persone con disabilità;
- abbandono e degrado degli spazi di pertinenza alle stazioni come parcheggi ed aree verdi.



Condizioni di degrado delle stazioni. Stazione di Marina di S. Lorenzo



Condizioni di degrado delle stazioni. Stazione di Palizzi



Condizioni di degrado delle stazioni. Stazione di Ardore.

Le stazioni della linea ionica sono state per oltre un secolo dei luoghi socialmente attivi. Luogo di incontro e di vita, luoghi di scambio merci, luoghi curati e impreziositi da servizi utili (fontanelle, bar, edicole, servizi igienici, spazi verdi); posti al centro dei paesi, spesso adiacenti a piazze importanti, rappresentavano una sorta di biglietto da visita accogliente per i viaggiatori o i turisti. Oggi esse appaiono luoghi orribili, ovvero non-luoghi, siti urbani di cui vergognarsi.

Le stazioni lasciate senza presidio sono 110 su 118 (93%). Di recente perfino la stazione di Crotona è stata privata di biglietteria. In gran parte delle stazioni non è possibile procurarsi un biglietto. Quando le macchinette automatiche sono presenti (stazioni principali), non sempre funzionano. E, purtroppo non di rado, è impossibile procurarsi un biglietto nei paraggi per l'assenza di rivenditori autorizzati (citiamo, a titolo esemplificativo, il caso della città di Siderno). Ritenere che tutti i cittadini siano in grado di munirsi di biglietto elettronico, peraltro,

significherebbe disconoscere totalmente la realtà sociale calabrese che conta una parte rilevante di cittadini anziani, cittadini non avvezzi all'uso di tecnologie internet, cittadini immigrati.

Occorre ripristinare il presidio in molte delle stazioni, quanto meno le stazioni dei centri maggiori, dotandole di personale di vigilanza e biglietteria. Si ritiene opportuno procedere alla **cessione dei fabbricati inutilizzati ai comuni**, previa realizzazione di opere e adozione di tecnologie utili a garantire:

- servizi di assistenza e di informazione ai viaggiatori ed ai turisti;
- servizi di interscambio modale, come parcheggi e noleggio bici;
- decoro e qualità ambientale (cura degli edifici e delle aree di pertinenza compresi spazi verdi, servizi igienici e fontanelle).

Gli interventi di recupero e riqualificazione comporterebbero, per l'insieme delle stazioni ioniche, un impegno dell'ordine di appena 15-20 milioni di euro, parzialmente recuperabili attraverso la cessione degli immobili a soggetti interessati.

Non ce ne voglia se siamo a rimarcare la differenza con i costi di realizzazione e gestione di stazioni come la periferica stazione TAV Reggio Emilia (135 Mni Euro di investimento) o la infelice stazione di Roma Tiburtina (330 Mni Euro) che una personalità di spicco ha definito "Centro commerciale in cui arrivano incidentalmente treni".



Vogliamo portare all'attenzione del Sig.Ministro anche la inqualificabile gestione, negli ultimi due decenni, del patrimonio edilizio dell'azienda FS lungo la linea ionica, lasciato in totale stato di abbandono. Lungaggini burocratiche e procedure contorte, talvolta con connotazioni comportamentali di stampo vessatorio o clientelare, ad opera di società deputate (Metropolis/Ferservizi), hanno impedito il trasferimento di caselli ed abitazioni in disuso alle famiglie dei ferrovieri che le abitavano o a richiedenti terzi. I caselli, in particolare sono distribuiti a cadenza di 1 km di linea; si tratta quindi, sul versante ionico calabrese, di un patrimonio di oltre 300 strutture, lasciate in gran parte in stato di degrado. Chiediamo un'opera di recupero e di valorizzazione del patrimonio edilizio ferroviario, ivi compresi gli edifici destinati a funzioni cessate (uffici, magazzini merci, mense, ecc.) ovvero una cessione gratuita e senza vincoli rigidi alle famiglie dei ferrovieri o a cittadini/enti che si impegnino a realizzare opere di recupero e buona conservazione.

6. Ripristino del collegamento ferroviario fra la stazione Porto/Marittima e la stazione Lido di Reggio Calabria ed attivazione di servizi di navetta fra porto e aeroporto dello Stretto

Una delle ragioni che impediscono lo sviluppo dell'aeroporto dello Stretto è la mancanza di collegamenti efficaci ed affidabili con la vicina Messina; una utenza potenziale notevole potrebbe essere garantita dalla città peloritana, attraverso il potenziamento dei servizi di raccordo veloce fra porto ed aeroporto; si tratta di ripristinare il raccordo ferroviario attualmente inibito fra la Stazione Marittima e la Stazione Lido e programmare opportuni servizi shuttle, in relazione agli orari dei vettori aerei. Il transito dei treni è oggi possibile grazie alla banalizzazione della circolazione ferroviaria nel tratto Reggio Lido-Reggio Centrale. Si potrebbe in tal modo rendere diretto, efficace, appetibile l'accesso allo scalo aeroportuale per la popolazione messinese. Il tempo di viaggio tra i due terminali, comprensivo dei tempi di sosta nelle stazioni intermedie, è dell'ordine di 15 minuti. E' bene rimarcare che le due stazioni terminali Aeroporto e Porto sono nuovissime (v.foto) e non sono state mai utilizzate da viaggiatori. Due anni fa si è provveduto a trasformare la stazioncina del porto in un triste bunker, murando le aperture come si può notare dalle foto. Da notare anche la brevissima distanza fra la stazione Marittima e la stazione Porto (appena 50 m in linea d'aria).

Naturalmente vanno previsti interventi integrativi per garantire qualità del servizio (treni affidabili e dedicati, sistema informativo di ultima generazione, check-in a Messina, integrazione vettoriale e tariffaria, ecc.).



Stazione Aeroporto



Stazione Porto



Stazione Porto Bunker



Stazione FS Porto e Stazione Marittima (motonavi/aliscafi)



Collegamento ferroviario Porto – Aeroporto dello Stretto

7. Attivazione di un regime di TPL integrato dei servizi fra le due coste dell'Area dello Stretto, con potenziamento della flotta di navi veloci, mediante acquisizione di mezzi di proprietà pubblica, al fine di garantire servizi frequenti e affidabili.

Il numero giornaliero di spostamenti sullo Stretto è consistente, nonostante i limiti dei servizi di traghettamento. Si stima un flusso medio di traffico veicolare fra le due sponde superiore ai 10.000 spostamenti al giorno e un flusso medio di circa 33.000 utenti. Di questi ultimi, circa 15.000 risultano spostamenti di utenti a scala locale, dei quali il 20% circa è rappresentato da utenti muniti di veicolo e ben l'80% da utenti non motorizzati, prevalentemente studenti e lavoratori (i cosiddetti "pendolari dello Stretto"). Alcune indagini specifiche hanno permesso di stimare, inoltre, una domanda latente pari a oltre il doppio quella attuale.

Per andare incontro alle esigenze dell'utenza occorre provvedere ad un riassetto del trasporto marittimo passeggeri a servizio della conurbazione dello Stretto, con caratteristiche significativamente migliori rispetto alle attuali, in grado di contribuire a ridurre la congestione del traffico su strada e i livelli di inquinamento, di sostenere lo sviluppo delle relazioni sociali ed economiche, di dare concrete opportunità allo sviluppo del turismo. Si tratta di strutturare un servizio di trasporto pubblico marittimo su adeguati standard di servizio. Sono proposte qui di seguito alcune misure ritenute necessarie.

Le stazioni marittime esistenti dovrebbero essere opportunamente rimodernate e adeguate al nuovo servizio. Occorre migliorare la situazione in particolare a Villa S.Giovanni.

I mezzi da utilizzare devono essere veloci (circa 30 nodi), stabili anche in condizioni di mare avverso, confortevoli, con una capacità di carico variabile tra 80 e 250 posti, per adattarsi alle diverse condizioni di rotta e di domanda. Sarebbero da preferire aliscafi, trimarani, catamarani o altre navi veloci equipaggiate con carene plananti e motorizzazioni potenti.

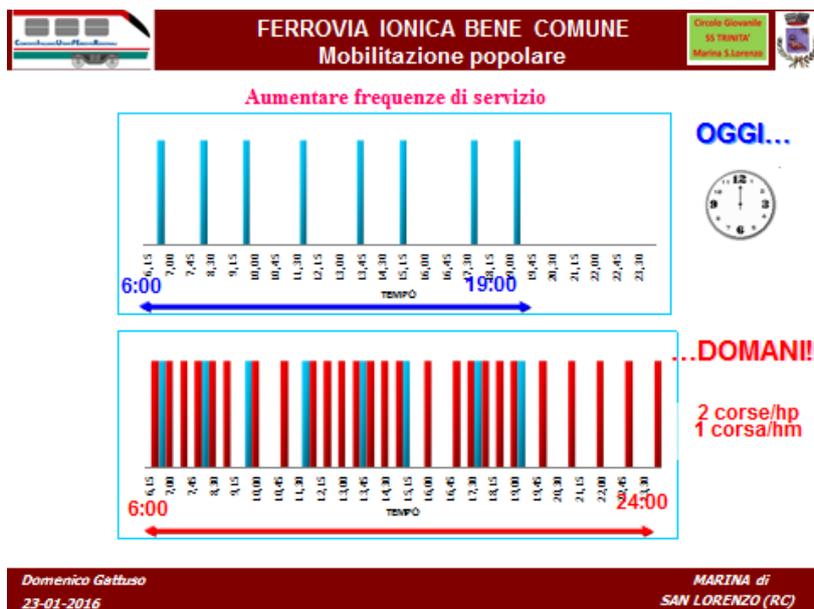
Per dar vita ad un servizio di qualità si ritiene opportuna un'operatività che inizi almeno dalle 6 del mattino e prosegua fino alle 24, con una frequenza di esercizio maggiore nei periodi di punta (2 corse/h per i servizi di attraversamento), garantendo almeno 1 corsa/h nei periodi di morbida, in tutto e per tutto simile ad una linea di bus urbano. Assumendo a riferimento una motonave con velocità di regime pari a 29 nodi e capacità pari a 250 passeggeri, per garantire il servizio proposto nell'ora di punta sarebbero necessari 6 mezzi navali più uno di riserva; altri 6 battelli, di dimensioni minori (80-100 posti) potrebbero inoltre essere destinati a situazioni di punta stagionale e ai collegamenti turistico-stagionali a domanda e lungo costa.

Elemento da non sottovalutare è l'integrazione dei servizi di trasporto a scala intercomunale, al fine di agevolare l'interscambio, sincronizzando gli orari e unificando la bigliettazione. L'integrazione tariffaria potrà essere strutturata su un titolo di viaggio che consenta la fruizione dei servizi di trasporto pubblico terrestri per un certo periodo di tempo, per esempio 60 minuti, prima e dopo la tratta marittima. Sarebbe inoltre auspicabile una tipologia di biglietto che consenta l'accesso ad altri servizi o luoghi pubblici quali musei, teatri, siti turistici, sedi di enti convenzionati.

Un ulteriore elemento caratterizzante dovrebbe essere un avanzato sistema di informazione. Sono ormai disponibili sul mercato collaudate tecnologie di informazione e comunicazione che consentono all'utente di reperire dati sull'offerta turistica, di prenotare e acquistare titoli di viaggio, nonché di essere tempestivamente edotti sullo stato del servizio (per esempio via sms).

Per una flotta dedicata composta da 6 navi grandi (di cui 2 già in possesso della compagnia Bluvia e pertanto da non computare tra i costi di investimento) e 6 navi piccole, nonché di opportune dotazioni di servizi agli approdi, si stima necessario un investimento pari a circa 80

Milioni di Euro. E' auspicabile inoltre procedere alla stipula di un Accordo Quadro fra le due Regioni dello Stretto che renda ammissibile il trasporto pubblico locale interregionale, superando il vincolo, alquanto anacronistico, di sovvenzioni limitate all'ambito esclusivamente intra-regionale. In rapporto ad una stima operata in rapporto ai flussi di traffico passeggeri potenziali, i costi di gestione dei servizi di attraversamento potrebbero essere coperti con i soli introiti tariffari, per cui l'atto deliberativo delle due Regioni non rappresenterebbe altro che un atto formale e di fattiva cooperazione per avviare l'esercizio del servizio in regime di trasporto pubblico locale.



8. Azioni di salvaguardia e rilancio dei servizi ferroviari con ferryboat sullo Stretto a servizio di Sicilia e Calabria, su relazioni interregionali

Il transito di viaggiatori e merci con mezzo ferroviario sullo Stretto ha perso nel tempo le caratteristiche di qualità e attrattiva che aveva negli anni di fine secolo scorso. Oggi le politiche di FS sembrano finalizzate ad una ritirata da questo contesto, già nei fatti monopolizzato da operatori privati. E' necessario tuttavia affermare il diritto alla continuità territoriale per via ferrata, rendendo fruibile un servizio di traghettamento combinato nave-treno su standard di ultima generazione, adottando le più moderne tecnologie di veicoli, impianti, sistemi di monitoraggio e controllo, tecnologie ITS. Nell'area metropolitana vivono circa 500 mila abitanti e i flussi interregionali sono molto consistenti, per cui l'investimento può essere più che giustificato. D'altra parte l'impegno finanziario sia in conto capitale che in conto gestione sarebbe di gran lunga inferiore a quello relativo ad una eventuale opera di attraversamento stabile, e potrebbe essere reso operativo in tempi rapidi. Da considerare l'opportunità di adottare anche navi traghettamento bidirezionali a duplice portellone, capaci di ospitare a bordo treni regionali di ultima generazione senza scomposizione delle vetture e rapidità di manovra agli approdi, offrendo così la possibilità di integrazione sulla dimensione metropolitana fra le due regioni dello Stretto.

FERROVIA IONICA BENE COMUNE
Mobilitazione popolare

Circuito Governativo
SS TRENITA
Marina & Lorenza

NUOVE STRATEGIE. TRASPORTI EQUO-SOSTENIBILI

2009 Nave
Ro-Ro per
Stadler

DISMETTERE OBSOLETE NAVI TRAGHETTO
(costi gestione irragionevoli)

NAVI TRAGHETTO NUOVA GENERAZIONE
(manovre veloci in porto)

FARE CONCORRENZA SERIA AI PRIVATI

TRASPORTO FERROVIARIO INTERREGIONALE

Domenico Gattuso
23-01-2016

MARINA di
SAN LORENZO (RC)

9. Ferrovia Ionica della Magna Grecia, patrimonio dell'umanità

Da parte di numerose associazioni è stata avanzata la proposta di dichiarare la Ferrovia Ionica patrimonio dell'umanità in sede UNESCO con la denominazione di "Treno della Magna Grecia" (da Siracusa a Taranto) per contribuire a esprimere il potenziale economico di un territorio pregevole in termini paesaggistici, culturali e turistici. In effetti, la ferrovia attraversa numerosi centri di interesse archeologico quali Reggio, Locri, Kaulon, Crotona, Sibari, Taranto. Non mancano esempi interessanti di interventi di successo attivati in altri paesi, come in Spagna e in Svizzera, dove vengono proposte all'utenza delle "crociere" su rotaie, con la possibilità di

ammirare le bellezze naturali delle regioni attraversate, di scoprire specialità culinarie del posto, di visitare con soste giornaliere luoghi di pregio storico, artistico e culturale.



FERROVIA della MAGNA GRECIA: 700 km
Procedura presso UNE SCO: Patrimonio dell'Umanità

1. Itinerari turistici guidati
2. Crocieristica ferroviaria
3. Valorizzazione strutture balneari
4. Escursioni scolastiche culturali
5. Formazione in treno
6. Socializzazione delle popolazioni




Prof. Ing. Domenico Gattuso

CROTONE
08-04-2016

FERROVIA IONICA BENE COMUNE
Mobilizzazione popolare

NUOVE STRATEGIE. TRASPORTI EQUO-SOSTENIBILI




Domenico Gattuso
23-01-2016

MARINA di SAN LORENZO (RC)

FERROVIA IONICA BENE COMUNE.
SVILUPPO E NON REGRESSO



Domenico
Gattuso

CORIGLIANO C.
18-06-2016

Sybaris, Kroton

FERROVIA IONICA BENE COMUNE.
SVILUPPO E NON REGRESSO



Domenico
Gattuso

CORIGLIANO C.
18-06-2016

Schillacium

FERROVIA IONICA BENE COMUNE.
SVILUPPO E NON REGRESSO



Domenico
Gattuso

CORIGLIANO C.
18-06-2016

Kaulon, Locri Epizephiri



FERROVIA IONICA BENE COMUNE
Mobilizzazione popolare

Circolo Giovanile
 SS Trinità
 Marina S. Lorenzo



Bernina (Tirano-St Moritz)
Patrimonio UNESCO dal 2008



Domenico Gattuso
 23-01-2016

MARINA di
SAN LORENZO (RC)



FERROVIA IONICA BENE COMUNE
Mobilizzazione popolare

Circolo Giovanile
 SS Trinità
 Marina S. Lorenzo



Domenico Gattuso
 23-01-2016

MARINA di
SAN LORENZO (RC)

10. RISORSE

Nell'insieme, ad una prima sommaria stima, gli interventi proposti richiedono un investimento dell'ordine di 500 Milioni di Euro.

Si potrebbe procedere attraverso il recupero e la rimodulazione dei fondi dell'Accordo di Programma stipulato fra Regione e Ministero della Coesione a fine 2011 (**80 Mni Euro**) per la

elettificazione di una non ben definita tratta ionica (il progetto non è mai stato elaborato dalla Regione Calabria). Da notare che nei documenti programmatici di RFI la elettificazione della linea Sibari – Catanzaro Lido richiederebbe un impegno finanziario di 360 Milioni di euro per 172 km; fatte le debite proporzioni (se ne ricava un costo unitario di circa 2 Milioni euro/km), considerando anche la tratta Catanzaro Lido – Melito P.S. di 150 km, si perverrebbe ad un complessivo di 660 Milioni di euro, una cifra astronomica ed ingiustificata dato che dagli stessi documenti emerge che l'investimento non determinerebbe alcun incremento di potenzialità.

Altri **100 Mni Euro** sono stati preventivati nel Piano di sviluppo FS 2016. Si ritiene necessaria una rivisitazione del Patto per la Calabria e del Piano di sviluppo delle ferrovie (Cura del Ferro), con una finalizzazione di ulteriori **300 Mni Euro**.

Non riteniamo di far male a ricordare che per l'avvio dei lavori per il Ponte sullo Stretto erano stati stanziati dal CIPE 1,6 Mdi Euro. Fondi destinati comunque ad un ambito territoriale determinato e svaniti nel nulla; sarebbe irragionevole rivendicare che una parte consistente di tali fondi sia riprogrammata per interventi diffusi sul sistema dei trasporti calabrese, ed in particolare per rilanciare la ferrovia ionica?

Ma è necessario anche uno **stanziamento adeguato di risorse per garantire l'esercizio dei servizi**, secondo parametri di costo standard. La gestione dei servizi deve rispondere a criteri di sana amministrazione, evitando sperperi o spese non giustificate. Tuttavia, occorre garantire adeguate risorse per la gestione ordinaria, assicurando standard di qualità e sicurezza. Ad una necessaria opera di razionalizzazione e contenimento della spesa, dovrà tuttavia accompagnarsi l'acquisizione di nuove risorse da destinare stabilmente all'operatività del trasporto pubblico locale. Si ritiene che le attuali risorse siano del tutto insufficienti e sia opportuno un incremento sostanziale dei fondi in dotazione, procedendo al reintegro del 30% di fondi decurtati nell'ultimo decennio.

CONCLUSIONI

Riguardo ai tagli ai finanziamenti per il TPL preventivati per il futuro, la Rete delle Associazioni li ritiene inaccettabili, a fronte di un evidente iniqua distribuzione delle risorse nel settore dei trasporti che privilegia da troppo tempo le regioni del Nord Italia (come può evincersi dalla lettura degli investimenti per la TAV, del Decreto Sblocca Italia che prevede impegni effimeri per la Calabria, del recentissimo Programma delle Infrastrutture Strategiche penalizzante la nostra Regione, del POR Calabria 2014/20 che evidenzia una sensibile contrazione nel settore dei trasporti rispetto al POR 2007/13, dalla Cura del Ferro che porta il suo nome, Sig.Ministro). Come può pensarsi di migliorare i servizi facendo soltanto contabilità spicciola, a vincoli di budget stringenti?

Riteniamo che il trasporto pubblico ferroviario non possa essere trattato alla stregua di un'attività di impresa classica né valutato in termini finanziari. Non è così in nessuna parte del mondo, ed è rarissimo che i costi di gestione siano coperti dai proventi della vendita dei biglietti. Il TPL va considerato come diritto essenziale, come opportunità per tutti i cittadini. Così come per altri servizi di base quali la scuola pubblica, la sanità, la giustizia, la sicurezza. Converrà, Sig.Ministro, che una scuola non produce ricavi, un ospedale non sarà mai in attivo, un tribunale non produce introiti tariffari, un carro armato o un graduato dell'esercito costituiscono costi vivi e anche notevoli; se accettiamo questo stato di cose è semplicemente

perché riteniamo che l'istruzione, la salute, la giustizia, la sicurezza collettiva sono valori comuni e non possono essere trattate in ottica di impresa. In un'ottica di valutazione economica e di coesione sociale, anche i trasporti pubblici meritano attenzione e la maggiore attenzione di chi governa dovrebbe essere riservata ai territori più deboli come la Calabria.

Riteniamo inaccettabile per un paese civile il fatto che il Governo finanzi una società (Ferrovie dello Stato Italiane SpA) per la mobilità dei cittadini senza indicare come questa deve spendere le risorse, lasciandole carta bianca. Un'azienda così la vorrebbero tutti: non può mai fallire, fa profitti, elargisce stipendi e premi succosi ai propri dirigenti e decide di fare di testa sua, spesso senza tener conto delle reali esigenze territoriali e sociali.

Senza finalità polemiche si richiama l'attenzione del Sig.Ministro sulla recente sigla di un Accordo Quadro fra Regione Veneto e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per il finanziamento di un'opera singolare, seppur di grande rilievo, ovvero il Ripristino collegamento ferroviario dalla Val Pusteria a Cortina e Calalzo (Treno delle Dolomiti), per un ammontare dell'ordine di 1 Miliardo di Euro. Lo si è definito un "Progetto che guarda al futuro, grande opportunità di sviluppo sostenibile". La Calabria non vuole essere figlia di un Dio minore; riteniamo, anzi, meriti ben altra considerazione, proprio perché tra le ultime regioni d'Italia per livello di sviluppo; la nostra regione, pur dotata di un potenziale ambientale e culturale straordinario, sta subendo un calo demografico senza precedenti (ha perso circa 100 mila residenti in 10 anni e si stima che possa subire una flessione di altri 250 mila abitanti nei prossimi 20 anni, al trend attuale). Noi non vogliamo rassegnarci a questo destino, siamo determinati a lottare perché anche da noi si possa vivere dignitosamente e i nostri giovani non siano costretti ad emigrare in giro per il mondo.

Con osservanza e nella speranza che questo documento trovi sollecito riscontro,

(Firme a seguire in attesa di conferma):

Associazioni Ioniche:

CIUFER, Altra Calabria, Italia Nostra, APJ-Ass.Pendolari Jonica, APR-Ass.Pendolari Reggini, ALFI – Ass.Locride Ferrovia Ionica, AFIAG-Ass.Ferrovia Ionica Area Grecanica, AFI CZ – Ass.Ferrovia Ionica Area Catanzaro, Siderno Libera, O'strakon, LocRinasce, Cambiamenti, Unione Mediterranea, Corsecom, Ass.Culturale Quo Vadis, Comitato Difesa Costituzione Melito PS, IPF 174 Ferruzzano, ProLoco Brancaleone, Voce del Sud, Trasporti Mobilità Calabria-Pendolari Costa Ionica, Salviamo il paesaggio, Libera Associazione Larca, AFMI-Ass.Ferrovia Medio Ionio, Jimuel, Comitato Pro Condofuri, Ass.Aria Pulita, Pro Loco di Samo, Comitato G.Falcone Soverato, Pro Loco Montepaone, Ripartiamo Davoli, Comitato Ferrovia Ionica Corigliano/Rossano, Touring Club Italiano Calabria, Ass.Roccella com'era, Comitato "La Ionica deve risorgere", Società Dante Alighieri – Comitato di Crotone, Associazione Krotonese Ferrovia Ionica, Gruppo Archeologico Krotoniate, Energia del Sud, Crotone Informa, Crotone Libera, Comitato Ferrovia Ionica Cirò-Calopezzati, Democratici Meridionali, Comitato ferrovia Ionica Sibaritide, Ass.Viva la Vida, RASPA-Rete Associazioni Sibaritide e Pollino per l'Autotutela, Circolo Giovanile San Lorenzo, Ass.RADICI Melito PS, Ass.Area Grecanica, Ass.Laurentianum, INASPROMONTE, Amici di Raffaele Caserta, ANCADIC, Pendolari pellaresi, Movimento d'opinione per Motta San Giovanni, MDDC Crotone, AIDO Crotone, Società

Dante Alighieri Crotona, Slow Food Crotona, Leo Club Crotona, Inner Will Crotona, Crotona Informa, Cittadinanza Attiva Crotona, Lyons Club Crotona, Lega Navale Italiana Crotona, Confindustria Crotona, Rotary Club Crotona.

Sindaci:

.....

Rappresentanze sociali:

FIOM, USB Trasporti, Orsa Ferrovie, Confindustria Crotona, COTAJ-Consorzio Operatori Turistici Alto Ionio, Associazione albergatori della Ionica, ...

Personalità della cultura:

.....

Personalità dello spettacolo:

.....

Giornalisti:

.....

Ferrovieri:

.....

ALLEGATO 1
PETIZIONE POPOLARE PER IL RILANCIO DELLA FERROVIA IONICA
Al Presidente della Regione Calabria e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Sono ormai oltre 60 le associazioni ed i movimenti riunite nella Rete Ferrovia Ionica Bene Comune (FIBC) e decine i sindaci di comuni della fascia ionica calabrese che hanno aderito alla mobilitazione. Sono state raccolte oltre 5000 firme su carta e oltre 3000 su una petizione on line per rivendicare il diritto alla mobilità ferroviaria su standard di qualità europei. Si manifesta oggi ancora il rischio di un ulteriore arretramento dei servizi in relazione all'assenza degli investimenti per il sistema delle infrastrutture calabresi e soprattutto per la ferrovia ionica; con riferimento ai programmi comunitari e nazionali (Programma delle Reti Europee, Decreto Sblocca Italia, Piano del ferro Delrio, PON, Patto per la Calabria) si rileva la totale assenza di risorse per la Calabria, ed è ormai manifesto l'insistente privilegio del Nord Italia a scapito del Meridione. Non possiamo accettare lo "sciagurato" processo di dismissione della linea ferroviaria, con ripercussioni negative non solo sui pendolari, ma anche sulla vita sociale, economica, turistica dell'intera fascia ionica.

Ferrovie dello Stato continua a penalizzare la domanda di mobilità ferroviaria attraverso programmi di esercizio diletteggianti: svarioni, mancanza di coordinamento orario, cancellazione di fermate, squilibri nell'offerta dei servizi, impossibilità di acquisire titoli di viaggio, stanno costringendo ampie fasce di utenti a rinunciare al treno, con una grave lesione del diritto alla mobilità sancito dalla Costituzione. Da qui le numerose proteste di viaggiatori nei confronti del Governo, della Regione e di Trenitalia.

La popolazione ionica si sta mobilitando: continua l'opera di sensibilizzazione della comunità e delle amministrazioni locali, e si prefigura una manifestazione regionale con il coinvolgimento dei sindaci dell'intera fascia ionica, nonché una missione a Roma presso il Ministero dei Trasporti con una delegazione qualificata e rappresentativa. La base di partenza è sempre la Petizione popolare articolata in 10 punti già inviata (e riportata qui in calce), senza riscontro alcuno, al Presidente Oliverio; cui si aggiungerà un dossier tecnico con criticità e proposte relative al trasporto ferroviario regionale e a medio-lunga percorrenza. La partita si prospetta dura, ma cresce la consapevolezza che essa può essere vinta, con un ampio coinvolgimento della popolazione calabrese, affatto rassegnata, ed un ventaglio di proposte operative condivise e abordabili. L'auspicio è che la Ferrovia della Magna Grecia torni a ricoprire il ruolo che merita e dia nuovo impulso allo sviluppo economico e sociale della regione.

10 PUNTI DELLA PETIZIONE

1. Costituzione di un tavolo di concertazione, con regole condivise e non imposte, che preveda la partecipazione di rappresentanti dei movimenti, dei comuni e di loro tecnici di fiducia;
2. Assunzione immediata di un provvedimento che blocchi e annulli definitivamente le operazioni di smantellamento di binario in corso da parte di RFI e ripristino dei binari tagliati presso le stazioni (Marina di San Lorenzo, Roseto Capo Spulico, Crotone, Roccella I.);
3. Acquisto di 15 treni regionali di ultima generazione;
4. Piano di rilancio dei servizi di trasporto ferroviario su standard di qualità europei, attraverso un nuovo programma di esercizio che preveda:

- ripristino dei servizi con treni da Sibari verso la Puglia a cadenza oraria e maggiore frequenza nelle fasce orarie di punta;
 - corse ferroviarie regolari e coordinate sulle bretelle Catanzaro Lido-Lamezia Terme e Sibari-Paola, a cadenza oraria e maggiore frequenza nelle fasce orarie di punta;
 - presenza di treni locali di raccolta e distribuzione (su brevi distanze come la Locride) e di treni rapidi sulle direttrici principali (Crotona-Lamezia Terme; Roccella-Lamezia Terme; Reggio Calabria-Catanzaro Lido; Reggio Calabria-Bari; Sibari-Paola-Lamezia Terme; ecc.);
5. Recupero funzionale dei fabbricati di stazione, cessione degli stessi fabbricati ai comuni, previa realizzazione di opere e adozione di tecnologie utili a garantire servizi di assistenza e di informazione ai viaggiatori ed ai turisti, servizi di interscambio modale, decoro e qualità ambientale (cura del patrimonio edilizio e delle aree di pertinenza);
 6. Ripristino del collegamento ferroviario fra la stazione Marittima e la stazione Lido di Reggio Calabria; ed attivazione di servizi di navetta fra porto e aeroporto dello Stretto al fine di rendere diretto, efficace, appetibile l'accesso allo scalo aeroportuale per la popolazione messinese;
 7. Attivazione di un regime di TPL integrato dei servizi fra le due coste, con potenziamento della flotta di navi veloci sullo Stretto, mediante acquisizione di mezzi di proprietà pubblica, al fine di garantire servizi frequenti e affidabili;
 8. Azioni di salvaguardia e rilancio dei servizi ferroviari con ferryboat sullo Stretto a servizio di Sicilia e Calabria, su relazioni interregionali;
 9. Ripristino treni a media e lunga percorrenza e treni notte; con transito lungo la costa ionica (Locride, Crotonese, Sibaritide);
 10. Stanziamento adeguato di risorse per garantire l'esercizio dei servizi di cui ai punti sopra, secondo parametri di costo standard

ALLEGATO 2

PROPOSTA

FERROVIA IONICA E CAMMINO DELLA MAGNA GRECIA

Viviamo in Calabria un'epoca strana. Sospesi 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 a contrassegnare la vita di una regione che sembra non trovare mai pace.

Eppure la Calabria è la regione più bella del mondo. 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, di incredibile diversità; 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 legalità, la prevenzione delle malattie e l'assistenza alle persone fragili, i lavori di cura, 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, tutte 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. E' 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, con Scilla e Reggio Calabria, 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. Ma 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 un siffatto itinerario. Ad indicarci la direzione potremmo assumere lo straordinario viaggio di Odisseo, intriso di mitologia allegorica, o ancora i viaggi della seconda metà dell'Ottocento di visitatori colti come Edward Lear e George Gessing. O, per venire ad un'epoca più vicina a noi, 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.

La ferrovia corre lungo il mare; da un lato offre alla vista paesaggi costieri di stupefacente e mutevole attrattiva, alternando spiagge a scogliere, macchia mediterranea ad agrumeti ed uliveti, spazi incontaminati ed elementi naturali singolari; talvolta purtroppo si incontrano anche irriverenti segni della presenza dell'uomo dei nostri tempi: alcuni di qualità accettabile come nel caso di lungomari o spazi verdi curati, altri di discutibile immagine architettonica ed estetica. Viaggiando in carrozza sui binari, par sempre di poter toccare le onde e la linea dell'orizzonte si staglia spesso sullo sfondo fra due sfumature di blu, quelle del mare e del cielo. Il mare porge i suoi mille richiami, in rapporto al mutare delle stagioni e delle ore del giorno, e il treno accentua il gradevole dinamismo delle variazioni paesaggistiche sulla duplice dimensione dello spazio e del tempo.

Da alcuni anni in Calabria è in corso una dura battaglia 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. 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, purchè 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 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. Si possono citare in primo luogo i treni pensati appositamente per esigenze turistiche (in paesi come la Svizzera ne viene proposta un'ampia gamma): treni della cultura, treni per ammirare il paesaggio attraversato, treni per raggiungere le spiagge più belle della provincia evitando assurde corse in macchina su strade insicure come la SS106 o addirittura sgradevoli attese in coda ingabbiati in scatole di latta d'estate, treni con destinazione specifica come sedi di manifestazioni festive o religiose o, ancora, i molteplici siti archeologici. E' ipotizzabile la creazione di piccole fermate per soste in siti strategici lungo linea come avvenuto ad Annà, in adiacenza ad una splendida spiaggia alla periferia di Melito Porto Salvo; sarebbe, ad esempio, possibile scendere giù dal treno in corrispondenza dell'area archeologica di Locri, evitando perditempo e trasbordi in autobus; e così in altri contesti. Si può dar vita a treni "vecchi", magari storici, anche di tipo occasionale, gestiti da volontari. Ma si può anche

pensare a treni-crociera come l'Andalus Expreso o il Transcantabrico in Spagna, treni-hotel equipaggiati di tutto punto che coprono distanze notevoli. Offerte similari sono ormai proposte in varie parti del mondo, dal Sud Africa al Nord America, dal Nord Europa alla Siberia. Ad esempio con l'Andalus Expreso si può attraversare l'Andalusia partendo da Siviglia, visitando città come Cordoba, Granada e Jerez de la Frontiera; si tratta di un lussuoso hotel su rotaia, stile belle époque, completamente ristrutturato, dotato di moderne tecnologie e aria condizionata. Sono disponibili 14 carrozze in cui trovano posto anche una cucina, due vagoni ristoranti, una carrozza bar, un salone e una sala da gioco, sette vetture letto per 74 passeggeri. Si potrebbe pertanto dar vita a crociere in treno con partenza da Siracusa o da Reggio Calabria verso Taranto (e viceversa), con soste in località di rilevante valenza turistica come i siti archeologici della Magna Grecia. Da notare anche che il percorso del treno Transcantabrico si snoda in gran parte lungo la costa atlantica da San Sebastian a Santiago de Compostela (e viceversa) attraverso la Galizia, le Asturie e la Cantabria, e in parallelo al celebre percorso turistico-religioso dei pellegrini (Cammino di Santiago di Compostela) che si sviluppa più lontano dalla costa, ma nella stessa direzione.

Appare naturale dunque proporre l'itinerario ionico costiero come un **Cammino della Magna Grecia** (il Ministro dei Beni Culturali Franceschini ha proclamato il 2016 l'anno dei Cammini), un percorso di elevatissimo valore culturale, dal grande potenziale sociale ed economico. E ci piacerebbe che tale Cammino possa essere riconosciuto **Patrimonio dell'umanità da parte dell'UNESCO**. In fondo non sarebbe la prima volta, vista anche l'esperienza del percorso ferroviario del Bernina (da Tirano in Valtellina a San Moritz in Svizzera) dichiarato Patrimonio dell'umanità UNESCO nel 2008.

La proposta non è velleitaria e non richiede ingenti risorse, ma richiede un impegno del mondo della cultura, delle amministrazioni pubbliche locali e regionale, delle diverse espressioni di cittadinanza attiva presenti sul territorio. La proposta, già avanzata dal Gruppo di Scrittura 2006 in Crotona, è sostenuta dalla rete di movimenti ed associazioni ioniche riunite sotto la sigla "Ferrovia Ionica Bene Comune" e dai Sindaci dell'intera fascia ionica.