

UNIVERSITÀ POPOLARE DELLA TERZA ETÀ - POLLA

Anno Accademico 2007 – 2008

in collaborazione con

CLUB ALPINO ITALIANO – SEZIONE DI SALERNO

incontro con Antonello Sica sul tema

Il recupero delle ferrovie dismesse, tra sogno e realtà: immagini e testimonianze

evento inserito nella



- Eventi e iniziative in tutta Italia:
- per riscoprire il patrimonio ferroviario minore
 - per valorizzare le piccole ferrovie e ripristinare quelle in abbandono
 - per trasformare le ferrovie dismesse in piste ciclo-pedonali



In collaborazione con:

promossa dalla Confederazione per la mobilità dolce



Azzeri della Ferrovia Valle Massa, CIREM Università di Cagliari, IEX Italian Landscape Exploration, Associazione Ferrovia Valle Mincium Ass. Cofelbando, Comitato della linea Venezia-Napoli, Circolo di Javon L'Uro Bolognese (Agrivida 21), Agim - Associazione Italiana Guide Ambientali Enciclopediche, Ass. Vivere con bene ALPT della Provincia di Palermo, Club Cameracchia, CAI (Club Alpino Italiano), sezioni di Salerno, di Vietri e di Poggiore, Associazione Italiana Città Costate, Università Popolare della Terza Età (Polta - OAT), Movimento per la Decostruzione Felice, Associazione Amici del Museo del Trasporto Ferroviario di Stabioleto Ferropoli Iuven, Club Treni Elettrici, Provincia di Perugia, Comune di Perugia, Anco Umbria - - Misaia Perugia: www.usagattori.com - Edicola Editore - Ability Lab

Tutte le informazioni sugli eventi più vicini a te sul sito - www.ferroviedimenticate.it

Polta, Bibliomediateca Comunale "Don Lorenzo Milani" – Lunedì 25 febbraio 2008, ore 16,30

Il metodo e lo stile del nostro viaggio.

In occasione della “Giornata nazionale delle Ferrovie dimenticate”, che con oltre 40 eventi sarà celebrata in tutta Italia domenica 2 marzo, il tema del “viaggio” - che l’Università Popolare della Terza Età di Polla sta sviluppando in questo suo quarto anno accademico – non poteva non suggerire qui nel Vallo di Diano, dove il treno non passa più da oltre vent’anni, un evento preliminare con il quale vogliamo appunto *affrontare un viaggio* verso le varie possibilità di recupero delle ferrovie abbandonate, vuoi che esse siano state ufficialmente dismesse, vuoi che siano ancora definite, più eufemisticamente, “linee temporaneamente chiuse all’esercizio”, com’è appunto la “Sicignano-Lagonegro”, la linea ferroviaria che oggi ci dà lo spunto per partire ... e per ritornare.

E proprio perché ci accingiamo ad un viaggio, ci affideremo alla metodica di un attento e curioso viaggiatore, che ancor prima di raggiungere e percorrere nuovi luoghi, già ne studia la geografia e la storia e, così facendo, ha già dato inizio al suo cammino.

Di questo viaggiatore attento e curioso cercheremo di assumere anche lo stile: pacato, per nulla frettoloso, ma anzi piuttosto incline ad assaporare il piacere della lentezza, l’unica che ti fa pienamente apprezzare le bellezze vicine senza per questo farti dimenticare che stai viaggiando verso affascinanti mete lontane.

Prima di partire, virtualmente, con l’ausilio di un DVD, per la Francia e per la Spagna, per prendere visione di come in quei Paesi si siano date concrete risposte al possibile miglior utilizzo delle ferrovie dismesse, non ci dispiaccia, allora, soffermarci ad analizzare un po’ la geografia e la storia ferroviaria del nostro Vallo di Diano: vedrete che la meta finale ci sembrerà più chiara ed evidente già da questi primi, lenti, passi.

La geografia.

La geografia del territorio ci dice come il Vallo di Diano si presenti in forma naturale come una vera e propria “cerniera” tra il Cilento e la Basilicata nell’asse ovest-est (che in forma più estesa potremmo definire “tra il Tirreno e lo Ionio”), tra gli Alburni ed il Sirino nell’asse nord-sud (che in forma più estesa potremmo definire “tra Napoli e Reggio Calabria”).

Questo particolare ruolo connaturato all’ubicazione e conformazione del nostro altopiano ha fatto sì che fin dai più lontani secoli le principali vie di comunicazione lungo le sopra dette direttrici andassero - ora in un caso, ora nell’altro - ad intersecare sempre e comunque il Vallo di Diano.

Era perciò del tutto naturale che anche con l'avvio - nella seconda metà dell'Ottocento - della realizzazione della rete ferroviaria meridionale, il Vallo di Diano si trovasse al centro dei più importanti progetti.

La storia.

La storia ci dice che il nostro territorio fu dapprima interessato dalle ipotesi di collegamento ferroviario lungo l'asse ovest-est, vale a dire da Napoli a Taranto; e benché l'accantonamento di un possibile passaggio ferroviario in galleria tra Padula e Paterno (progetto Dini del 1862) portasse alla fine la linea ferroviaria appena un po' più a nord del Vallo, fu proprio lungo questa direttrice (Eboli-Potenza) che il Vallo trovò (nel 1875) la sua prima stazione ferroviaria, ubicata a Ponte San Cono.

Questa stazione - collegata al Vallo con un regolare servizio di carrozze - funzionò per ben un decennio al servizio delle nostre genti, finché nel 1886 la vallata non fu attraversata direttamente dalla costruenda strada ferrata "Sicignano-Castrocucco", imposta da illuminati politici locali - con in testa il salese Domenico De Petrini - come variante interna alla più quotata e praticamente già decisa Eboli-Reggio "litorale tirreno".

Sempre la storia ci dice poi che l'agognato sbocco sul mar Tirreno si andava sempre più allontanando man mano che la linea litoranea si saldava in un tutt'uno da Napoli a Reggio (cosa che avvenne nell'estate del 1895). E già prima che i binari raggiungessero Lagonegro (1892) vi fu chi - quasi preconizzando che da lì non avrebbero mai recuperato il litorale tirreno presso la lucana marina di Castrocucco - si cimentò nella progettazione di un più rapido collegamento ferroviario tra Buonabitacolo e Policastro (progetto Bellotti del 1885).

Dalle ferrovie alle strade.

A distanza di poco meno di un secolo le grandi arterie stradali intersecheranno il Vallo di Diano con gli stessi obiettivi che già furono degli incompiuti o irrealizzati progetti ferroviari, dei quali - in qualche caso - ricalcheranno i lineamenti. Ed è così che ciò che non si riuscì a portare a termine con la ferrovia - ovvero il collegamento in continuità e velocità con il Nord ed il Sud del paese - viene realizzato con l'autostrada "Salerno-Reggio Calabria" (1968-1974), che attraversa il Vallo parallelamente alla ferrovia ed alla Nazionale delle Calabrie, non discostandosi peraltro di molto dalla direttrice della romana Via Annia o Popilia (a sottolineare ciò vi sono le copie dell'*Elogium* di Polla poste su due cippi ai punti estremi di Salerno e Reggio Calabria per volontà di uno dei progettisti dell'Autostrada, l'ingegnere Salvatore Ruiz).

Su quest'asse "verticale" si innestano due fondamentali assi "orizzontali". Verso est il primo, all'altezza dello scalo di Atena Lucana, con successive diramazioni, a Brienza, l'una verso sud-est, alla volta di Scanzano (e qui il percorso ha da una lato fagocitato in più tratti la vecchia ferrovia "Atena-Marsico", dall'altro ha parzialmente recuperato l'antico e mai realizzato progetto ferroviario che da Padula-Paterno doveva raggiungere appunto lo Ionio), l'altra verso nord-est alla volta di Potenza. Verso ovest (in senso lato) il secondo, che all'altezza di Buonabitacolo si dirama verso Sanza e Policastro, seguendo pari pari il progetto ferroviario dell'ingegner Bellotti del 1885.

Il vero problema: la grande viabilità.

Fatte, dunque, queste debite premesse, mi sembra che possa a tutti sembrare di chiara evidenza come per il Vallo di Diano esista oggi non tanto il "problema ferroviario", quanto piuttosto il "problema della grande viabilità", per la cui soluzione è poi certamente tutto da verificare il ruolo che la ferrovia può oggi svolgere, nella consapevolezza che in passato essa ha ben saputo anticipare o condividere le soluzioni progettuali con l'altro grande sistema di comunicazioni, quello stradale, che a sua volta ha in un certo qual modo saputo poi evolversi in autostradale.

L'attuale situazione.

Guardiamo, dunque, un po' più da vicino lo "stato dell'arte" del sistema viario interessante il nostro Vallo.

Sull'asse nord-sud sono ormai una realtà i lavori per l'adeguamento dell'autostrada SA-RC non tanto ai maggiori volumi di traffico degli ultimi anni quanto a quegli standard di sicurezza di cui, per molti versi, era deficitaria fin dall'origine. C'è qui solo da augurarsi (vigilando!) che i lavori procedano con continuità e celerità e vengano eseguiti davvero "a regola d'arte" (mi riferisco in particolare alle frequenti ed inverosimili ondulazioni del nuovo manto stradale che nei tratti già allargati non lascerebbero molto tranquilli, se non fosse che i lavori non sono stati definitivamente consegnati).

Pure sull'asse ovest-est sono stati finalmente raggiunti dei risultati importanti. La strada "Bussentina" (il cui primo lotto fu aperto al traffico nel 1973!) dopo trentaquattro anni è finalmente giunta a collegare il Golfo di Policastro con il Vallo di Diano, e c'è solo da augurarsi che non ci voglia altrettanto tempo per saldare direttamente quest'arteria al casello autostradale di Padula – Buonabitacolo.

Vanno evolvendosi, benché non ancora giunti a pieno compimento, anche i collegamenti ad oriente del Vallo. La strada a scorrimento veloce “Atena-Tito” ha significativamente avvicinato il Vallo di Diano a Potenza, anche se permane il senso d’incompiuto per il mancato scioglimento del nodo del superamento dell’abitato di Brienza (criticità solo parzialmente compensata dalla realizzazione della bretella Satriano – Caggiano, che si collega al Vallo di Diano praticamente alle porte di Polla).

Resta, invece, decisamente da migliorare la viabilità in direzione dello Ionio attraverso la Val d’Agri, gravemente compromessa - negli anni del petrolio - dalla ritardata realizzazione e messa a regime del noto oleodotto.

Vorrei a tal riguardo annotare, e non marginalmente, che il definitivo completamento di questi collegamenti sarà sicuramente determinante per la possibile affermazione delle ipotesi di nuovi perimetri amministrativi per il Vallo di Diano, che lo vorrebbero appunto “meglio saldato” ora al Cilento, ora alla Basilicata ... ora a tutti e due i territori, in un dibattito che non a caso ha preso sempre più quota proprio col progredire di questi assi viari.

Il ruolo della ferrovia.

Delineate, dunque, le vere emergenze per quanto concerne la grande viabilità nel Vallo di Diano, possiamo finalmente a chiederci in che misura la ferrovia può contribuire alla loro soluzione.

Nel quadro di una più decisa politica nazionale (purtroppo ancora solo all’orizzonte!) di dirottamento su rotaia della gran parte del traffico merci attualmente effettuato su gomma, ed anche nella prospettiva (anch’essa al momento decisamente remota!) di estensione della cosiddetta “alta velocità” fino a Reggio Calabria, sicuramente avrebbe un senso il prolungamento della nostra strada ferrata fino al mare, vuoi da Lagonegro a Castrocuoco, vuoi da Padula/Montesano a Policastro. Ma in questo caso la linea dovrebbe essere in tutto e per tutto un’alternativa all’attuale “Battipaglia-Sapri”; e perciò: doppio binario ed elettrificazione non solo sui nuovi chilometri da realizzare, ma anche su quelli già in essere, o che si credono (falsamente!) in essere, visto lo stato di abbandono in cui versano ed il riassetto che dovrebbero comunque avere, a cominciare dalla sostituzione sia dei binari che delle traversine in legno con quelle in cemento.

Ma c’è di più: un tale ammodernamento sicuramente non potrebbe interessare l’attuale tratto da Polla a Sicignano, in considerazione del notevole numero di ponti e gallerie - a ridosso di una delle più belle aree del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano - il cui raddoppio in uno con gli adeguamenti per l’elettrificazione comporterebbe una vera catastrofe paesaggistica.

Meglio - anzi, assolutamente necessaria! - sarebbe la realizzazione ex novo del collegamento ferroviario (peraltro molto più breve) tra Polla e Ponte San Cono,

seguendo un tracciato che già un secolo addietro fu preso in considerazione come possibile percorso della costruenda ferrovia e che poi, come già accaduto altre volte, sarebbe stato “riciclato” con la “variante ter” alla Nazionale delle Calabrie.

Senza la realizzazione in un tutt’uno di questi lavori (e sottolineo “in un tutt’uno” perché spesso si leggono proposte che – forse per evitare di evidenziare l’enormità della spesa per una “grande opera” di tale portata - non affrontano affatto la complessità del problema) a me pare proprio che per la riesumanda ferrovia “Sicignano-Lagonegro” non vi sia alcun ruolo efficace ed efficiente per la soluzione dei problemi legati alla grande viabilità nel Vallo di Diano.

I pendolari e la “grande” invenzione del servizio sostitutivo.

A chi volesse poi far poggiare sulle esigenze del pendolarismo scolastico e lavorativo la necessità di riaprire la “Sicignano-Lagonegro” vorrei innanzi tutto sottoporre qualche considerazione sul come si è pensato (ed accettato!) di dare soluzione alla “temporanea” (perché così ha fatto comodo a tutti definirla) chiusura di questa ferrovia nell’ormai lontano 1987.

Ignorando le più semplici osservazioni di geografia, che avrebbero dovuto ben palesare che una volta usciti dal Vallo di Diano ... la pianura finisce ed i binari non scorrono più paralleli al nastro d’asfalto, ci si è “sapientemente” inventati ... il “servizio sostitutivo” con autobus, che evidentemente del treno non sostituisce un bel nulla, tant’è che dal 1987 continua imperterrito a funzionare esclusivamente con il pubblico denaro (un autentico scandalo di cui troppo poco si parla!) senza una significativa contribuzione degli utenti, i quali sono talvolta così radi da essere accolti a bordo senza nemmeno più il controllo del biglietto.

Insomma, si è chiusa la “Sicignano-Lagonegro” perché non economica, e poi la si è sostituita con un servizio di trasporto ancor più antieconomico!

Ma la cosa che più lascia sconvolti è che non solo la geografia, ma anche la storia si è “sapientemente” ignorata. E già, perché il Vallo di Diano senza ferrovia c’era già stato, ed abbiamo visto come all’epoca si fosse tesaurizzata la presenza della stazione di Ponte San Cono lungo la “Napoli-Potenza”, facendone a tutti gli effetti la “stazione del Vallo di Diano”.

Orbene, chiusa la ferrovia “Sicignano-Lagonegro”, si è voluto “ad arte” far credere all’utenza che il “terminal ferroviario” del Vallo di Diano per le lunghe percorrenze, come per le brevi, fosse a Salerno o Battipaglia, o tutt’al più nella gola di Sicignano, quando invece gli “intercity” per Salerno, Napoli e Roma continuavano a transitare a dieci minuti da Polla, passando - “ovviamente” senza fermarsi - per le stazioni di Buccino e di Ponte San Cono (distanti un chilometro e mezzo l’una dall’altra), peraltro facilmente raggiungibili senza dover affatto servirsi dell’autostrada (il che, specie negli ultimi tempi, è quanto dire!).

Una nuova stazione ferroviaria ...

Sul pendolarismo da e per il Vallo di Diano dobbiamo allora porci una chiara e semplice domanda: “Quali sono le sue specifiche esigenze?”. Io credo che esse siano da un lato l’arrivare nel cuore delle città capoluogo (in particolare Salerno e Napoli) senza problemi di traffico cittadino e di parcheggio, dall’altro di poter effettuare il complessivo viaggio da e per ciascuno dei paesi del Vallo nel più breve tempo possibile.

Se a soddisfare la prima esigenza (quella del più comodo e rapido arrivo in centro città) c’è senz’altro il treno, trovo oggettivamente difficile pensare che un treno con fermata in tutte le stazioni del Vallo e degli Alburni possa soddisfare l’esigenza della massima celerità. E poi, per andare a prendere questo treno, la maggior parte degli abitanti del Vallo di Diano dovrebbe comunque utilizzare un mezzo su gomma (privato o pubblico che sia) per raggiungere la più vicina stazione ferroviaria, partendo con una tempistica che dovrà necessariamente essere ben anticipata rispetto all’orario di arrivo e partenza dei treni. A quel punto meglio sarebbe convergere direttamente tutti verso un’unica stazione, la stazione del Vallo di Diano appunto, che già oggi esiste e potrebbe essere quella di Buccino.

L’adeguamento del fabbricato viaggiatori di Buccino e dell’intera area circostante per parcheggio di mezzi pubblici e privati, così da soddisfare un’utenza - quella del Vallo di Diano e delle zone limitrofe - non certo inferiore a quella del capoluogo Potenza, ed insieme un’attenta tessitura di una rete di trasporto pubblico su gomma autonomamente convergente dai vari comuni appunto verso quella “stazione ferroviaria del Vallo di Diano”, senz’altro risolverebbero - a mio avviso in maniera eccellente ed immediata - le esigenze sia del trasporto viaggiatori nazionale che del pendolarismo locale.

Tra l’altro si smonterebbe definitivamente l’idea che vorrebbe il trasporto su gomma sempre e comunque antagonista per definizione di quello su ferro, quando invece è proprio dalla sapiente integrazione dei due sistemi che nasce un’organica rete di trasporti, capace di cogliere al meglio le specificità di ciascuno dei mezzi adoperati (e nessuno penserà mai che potrà essere il treno a raccogliere i passeggeri nel cuore dei nostri paesi arroccati sui monti, e nemmeno nelle svariate frazioni a valle che si vanno sempre più, alquanto disordinatamente, inurbando).

Sarebbe, dunque, ora che si ponesse finalmente mano a questo tipo di soluzione, piuttosto che continuare a sbandierare vane e poco ponderate promesse di riapertura all’ordinario traffico dell’attuale tratto ferroviario, con l’aggravante - così facendo - di contribuire anche ad un ulteriore sperpero di denaro pubblico per finanziare miliardari (in lire) pseudo studi di fattibilità (è già avvenuto più d’una volta negli ultimi anni!) che nulla di nuovo dicono e nulla di nuovo contribuiscono a realizzare!

Si chiuda allora definitivamente il rubinetto che alimenta il “trasporto sostitutivo”, si facciano investimenti strutturali sull’intera area della stazione ferroviaria di Buccino, si integri il trasporto su gomma coi due poli ferroviari di “Buccino – Vallo di Diano Nord” e, perche no?, “Sapri – Vallo di Diano Sud” (l’avvenuto completamento della “Bussentina” ora lo impone), si ridiscuta subito con “Trenitalia Spa” l’intera offerta ferroviaria con fermate nei predetti due terminal ferroviari ... e se proprio c’è la possibilità di recuperare qualche più significativa risorsa finanziaria (magari anche sottraendola a qualche discutibile nuovo intervento autostradale nel Vallo di Diano) si investa magari sull’unica vera urgenza progettuale che è il raddoppio del già elettrificato binario da Battipaglia a Potenza, cominciando proprio dal tratto Battipaglia – Buccino.

... ed un’affascinante ferrovia turistica!

A questo punto, chi ha avuto la bontà di seguirmi con attenzione, si starà certamente chiedendo: “Ma se la tratta ferroviaria che va da Sicignano a Polla non può essere presa in considerazione né nell’ipotesi di un ammodernamento della “Sicignano-Lagonegro” con prolungamento della stessa fino al mare, né nell’ipotesi di un utilizzo della stazione di Buccino come terminal ferroviario del Vallo di Diano, che ne dovrà essere di questo pezzo di strada ferrata?”

Il mio amico urbanista Albano Marcarini, presidente di Co.Mo.Do. (la Confederazione per la Mobilità Dolce, che ha indetto la prima Giornata nazionale delle Ferrovie dimenticate), il quale è tra i maggiori studiosi europei del problema e da anni va impegnandosi in una certosina opera di ricognizione e divulgazione delle tante “belle addormentate” ferrovie dismesse - direbbe schiettamente: “Di una vecchia ferrovia non si butta via mai nulla, quasi come il maiale! Ma la si può utilmente riciclare per altri scopi, magari ricreativi o turistici”.

Ed invero, se non si vuole letteralmente “buttare alle ortiche” quest’immenso patrimonio economico frutto del sacrificio e dell’impegno di più d’una generazione, io credo che la strada obbligata (ed anche la più affascinante!), sia quella di interessarsi a questa ferrovia in chiave turistica, con un recupero nel segno dell’*elogio della lentezza*, tale da restituire al viaggiatore il gusto e l’ammirazione per ogni angolo di paesaggio, che qui davvero è fatto di “natura e cultura” dai contenuti assolutamente originali.

Reclamando al “vecchio storico gestore” una scelta definitiva su come intende amministrare o cedere (e qui sta il nodo da sciogliere!) questo patrimonio che, per quant’è ora abbandonato, quasi più non gli apparterebbe, sarebbe allora significativo “rimboccarsi tutti le maniche” per recuperarlo al transito di vagoni panoramici, d’estate magari anche scoperti (così come già accade in tanti posti d’Europa), in grado non già di correre dalla città all’altopiano nel più breve tempo

possibile, ma al contrario di intensificare addirittura quelle soste lungo il percorso, oggi più che salutari per chi è altrimenti costretto a ritmi stressanti e spersonalizzanti. Che ritorni, dunque, il “trenino” con la fermata per il pane caldo, il rosmarino, le ginestre, e per quei tanti altri colori, profumi e sapori che potrebbero riportare a nuova vita caselli e stazioni, ora tristemente abbandonati e saccheggianti!

Una greenway ... per incominciare!

Mi rendo però conto che anche quest’obiettivo potrebbe non essere facilmente raggiunto nell’immediato, sia per i notevoli costi da affrontare a causa del grave stato di abbandono dell’intera linea, sia perché alcuni tratti di binario – con modalità, autorizzazioni e vincoli che sarebbero tutti da chiarire – sono diventati delle camionabili al servizio dei cantieri autostradali.

L’esperienza fatta in altre nazioni europee (tra cui spiccano Francia, Spagna, Germania, Belgio) ci dice però che intanto linee ferroviarie come la nostra rappresentano un corridoio ecologico, una via verde (*greenway*) di straordinario valore per una salutare fruizione del territorio, e ciò sia in presenza dei binari, sia in loro assenza.

Ed allora, tanto per iniziare, con davvero pochissima spesa - giacché i binari per il momento ancora non ce li hanno tolti - da Petina a Polla, ma direi anche da Polla a Montesano – lungo l’intera vallata - si potrebbero far circolare (e sarebbe una delle prime realizzazioni in Italia!) le simpaticissime “draisines” - carrellini ferroviari a pedali per quattro viaggiatori - con le quali si sono rivitalizzate, particolarmente in Francia e Germania, numerose tratte ferroviarie altrimenti destinate al più completo disfacimento.

Da Polla a Montesano l’utilizzo della sede ferroviaria per ciclisti potrebbe avvenire anche con delle piattaforme (già in uso in Francia) su cui si pedala servendosi della propria normale bicicletta; possibilità questa che sarebbe particolarmente interessante se, parallelamente alla ferrovia, si rendesse interamente percorribile in bici uno degli argini del fiume Tanagro (l’altro argine potrebbe essere destinato ad una *greenway* per soli pedoni), così realizzando un circuito ciclabile, nel bel mezzo del nostro Vallo, di ben oltre 60 chilometri: una vera amenità per grandi e piccini, che si imporrebbe all’attenzione dei grandi flussi turistici e sarebbe nel contempo una salutare “valvola di sfogo” per i cittadini del Vallo.

L’utilizzo delle “draisines” e delle “piattaforme per bici” sarebbe un primo concreto modo per imporre sull’intera linea una manutenzione che ne arresti il rapido degrado in atto, che è dato non solo da problemi di vegetazione infestante, ma anche da problemi di stabilità idro-geologica, di possibili accaparramenti abusivi, di più o meno tollerate interruzioni di continuità, di possibili comparse di discariche;

e darebbe impulso anche all'avvio del recupero di qualche stazione e di qualche casello di particolare pregio.

E se poi l'idea della *greenway*, della via verde, dovesse prendere sempre più corpo e dovesse così tanto affascinare da portare alla realizzazione - evidentemente su un tracciato ferroviario da disarmare - di una moderna e funzionale pista al servizio di pedoni, ciclisti e cavalieri – come negli esempi europei che tra poco vedremo – non ci si spaventi e non si pensi ad un definitivo abbandono dell'idea che il treno, sia pure in chiave turistica, possa ritornare nel nostro caro Vallo. Come già ho avuto modo di dire, il ritorno del treno dovrà comunque passare per la sostituzione di binari e traversine ... ma sarà del tutto irrealizzabile laddove si dovesse cominciare a perdere irrimediabilmente la continuità della linea (com'è, ad esempio, accaduto nell'area del Pollino con l'ex ferrovia "Lagonegro-Castrovillari"). Una *greenway*, una via verde, ancorché non ferroviaria, è pur sempre una via, ovvero un reale collegamento tra due punti terminali che, se coincidenti con quelli della ferrovia abbandonata, saranno il caposaldo del suo recupero originario, sempre e comunque, purché se ne abbiano le risorse economiche. Non sarà, dunque, una *greenway*, ad impedire il ritorno del treno, quanto piuttosto il perpetuarsi di un immobilismo che già dura da oltre un ventennio: ed allora sì che il ritorno del treno resterà un sogno!

Signori, si parte!

Siamo così giunti al termine della prima parte del nostro viaggio: ci siamo documentati, abbiamo fatto delle riflessioni e, soprattutto, si è accresciuta la nostra voglia di andare a vedere cosa hanno fatto in altre parti d'Europa per il recupero delle ferrovie dismesse.

Avviamoci, dunque, a lasciare la vecchia carta stampata ed apprestiamoci a "salire a bordo" di un più moderno DVD che ci porterà dapprima in Francia, per ammirare – con il commento proprio di Albano Marcarini - la *Voie Verte* della Borgogna del Sud, che ogni anno è utilizzata da un milione e mezzo di utenti, molti dei quali turisti provenienti dall'estero.

Ci sposteremo poi in Spagna, per un magico tour fotografico sugli oltre 1.200 chilometri di ferrovie che sono diventati *Vias Verdes* grazie all'intervento diretto della compagnia ferroviaria nazionale.

E per vedere un bell'esempio di treno turistico faremo ritorno in Italia, e per di più nella nostra Campania: con le immagini, infatti, del "*Sorrento-Express*" e, successivamente, con la testimonianza della sua ideatrice – Francesca Anastasio – forse ci convinceremo che un treno turistico per il Vallo di Diano non solo non dovrebbe restare un sogno, ma potrebbe economicamente valere ben più di un improbabile servizio passeggeri ordinario.

Dal Golfo di Napoli ... faremo ritorno a casa, per riconfrontarci con la triste realtà della nostra “bella addormentata” ferrovia: ripenseremo, così, a tutto quello che abbiamo ascoltato e visto in quest’incontro mentre scorreranno le immagini della prima parte dello storico documentario (*Trekking ferroviario sulla “Sicignano-Lagonegro”*) realizzato dalla Sezione di Salerno del Club Alpino Italiano nel 1995, con idee già allora ben chiare sull’unico possibile riutilizzo della tratta ferroviaria ... ma la cui visione evidentemente troppo realistica del problema mal si conciliava con le più accattivanti e cicliche promesse di una riapertura ordinaria della ferrovia; promesse che non so fino a che punto possono continuare ad essere censurate come “promesse elettorali”, giacché forse, e più verosimilmente, altro non erano e non sono che la più semplice e quasi obbligata risposta a quel che la gran parte della popolazione del Vallo ha amato, e forse ancora ama, farsi raccontare.

Non resta allora che augurarsi che venga presto il giorno in cui si comincerà a capire che i tanti “treni di parole” spesi intorno ad una prossima, imminente, riapertura della “Sicignano-Lagonegro” hanno avuto il solo effetto di portare al *deragliamento dalla realtà*, lasciando un’area così importante del Mezzogiorno tristemente abbandonata nel mondo dei sogni!

□



Antonello Sica è nato il 15 novembre del 1959 a Sala Consilina, in provincia di Salerno.

Laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Urbino, è funzionario dell'UniCredit Banca (ex Credito Italiano), istituto per il quale ha prestato servizio ad Avellino, Reggio Calabria, Belvedere Marittimo e, da ultimo, nuovamente ad Avellino.

Sposato da 21 anni con la professoressa Maria Angela Coronato, già restauratrice d'arte, e padre di due giovani – Aldo Maria di 17 anni ed Arianna di 14 - vive attualmente ad Avellino.

Profondamente innamorato della propria terra d'origine, il Vallo di Diano, e grande appassionato di montagna, ha principalmente su questi temi indirizzato la propria passione per la ricerca storica, coltivata fin dagli anni liceali sotto la guida, tra gli altri, dei professori Vittorio Bracco e Adolfo Manzione.

È il promotore, nell'ambito del Club Alpino Italiano, dell'iniziativa di intitolare al beato Pier Giorgio Frassati un sentiero - di particolare interesse naturalistico, storico e religioso - in ogni regione d'Italia (dal 1996 sono già stati inaugurati i "Sentieri Frassati" di Campania, Piemonte, Calabria, Sicilia, Toscana, Marche, Veneto, Molise, Abruzzo, Liguria, Umbria, Friuli Venezia Giulia e Basilicata, mentre per il 2008 è prevista l'inaugurazione di quello della Lombardia; vedi www.sentierifrassati.org).

Nel 2006, per il ventennale della Sezione CAI di Salerno (di cui è consigliere) ha organizzato ben 11 convegni, con il coinvolgimento – tra gli altri – della Provincia di Salerno, del Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diano, del Parco Naturale Regionale dei Monti Picentini, del Giffoni Film Festival, del TrentoFilmFestival Montagna-Esplorazione-Avventura, dell'Associazione Europea Greenways.

Con il Rotary International, ed il sostegno della Rotary Foundation, ha promosso e coordinato la realizzazione – da parte di un gruppo di volontari italiani - di un progetto di educazione e lavoro in Guatemala, nazione che ha visitato nell'agosto del 2007.

A partire dal 1982, della ferrovia "Sicignano-Lagonegro" ha raccontato più volte, in saggi, articoli e convegni, la sofferta storia, e per un suo recupero – particolarmente in chiave turistica – fin dal 1995 ha organizzato insieme con la Sezione di Salerno del Club Alpino Italiano numerosi "trekking ferroviari" lungo i binari da Polla a Petina (inseriti poi anche nel programma nazionale "Trenotrekking", avviato dal Club Alpino Italiano nel 1996).

Alla prima di queste particolarissime escursioni ha dedicato il documentario:

- *Trekking ferroviario sulla Sicignano-Lagonegro*, riprese di Antonello Sica e Roberto Bocchino, commento di Antonello Sica, interventi speciali al flauto di Carlo Pisacane, regia di Massimiliano Abbamonte, durata 35 minuti, VideoCai Salerno, 1995.

Sul tema dei trasporti, in particolare ferroviari, nel Meridione, ha pubblicato:

- *Una Valle e la sua ferrovia*, in "Rivista Storica dei Comuni", anno III, n. 2, febbraio 1982.
- *Le vie di comunicazione del Vallo di Diano*, in *Guida alla Storia di Salerno e della sua Provincia*, a cura di Alfonso Leone e Giovanni Vitolo, Laveglia, Salerno 1982.

- *La lotta politica del Vallo di Diano per il passaggio della ferrovia*, in *Storia del Vallo di Diano*, vol. III, a cura di Pasquale Villani, Comunità Montana del Vallo di Diano – Laveglia, Padula – Salerno 1985.
- *Quale futuro per la “Sicignano-Lagonegro?”*, in “Rotary – Distretto 2100”, n. 2, settembre-ottobre 2002.
- *Pollino: i silenzi del treno nel Parco nazionale*, in AA.VV., *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, a cura di Albano Marcarini, De Agostini, Novara 2003.

Ha inoltre collaborato con Albano Marcarini per la realizzazione delle seguenti pubblicazioni:

- ALBANO MARCARINI, *La bella addormentata nel bosco. Da Polla a Petina, seguendo le spettacolari tracce di una vecchia via ferrata che attende il risveglio*, in “AmicoTreno”, anno 7, n. 6, giugno 1998.
- ALBANO MARCARINI, *Il sentiero degli Alburni*, in ALBANO MARCARINI, *I sentieri del Cilento*, Il Cammino dell’Alleanza, Alleanza Assicurazioni, 2003.
- ALBANO MARCARINI, *Salernitano: traversine addormentate alle falde dei monti Alburni*, in AA.VV., *Greenways in Italia. Scoprire le nostre strade verdi*, a cura di Albano Marcarini, De Agostini, Novara 2003.

Altre pubblicazioni di cui è autore:

- *L’ingravidamento delle acque di “Marcellianum” nella tradizione miracolistica dei battisteri paleocristiani*, in AA.VV., *I Cinquant’anni d’un Liceo Classico*, a cura di Vittorio Bracco, Comune di Sala Consilina – Boccia, Sala Consilina – Salerno 1984.
- *Sulla presunta nascita nel 1861 della Società Operaia “Torquato Tasso” in Sala Consilina*, in “Èuresis. Notizie e scritti di varia indole del Liceo Classico «M. Tullio Cicerone» di Sala Consilina”, anno VI, 1990.
- *Per un’esatta datazione della nascita e della morte del giureconsulto Domenico Alfeno Vario*, in “Bollettino storico di Salerno e Principato Citra”, anno VII, n. 2, 1990 (ripubblicato in AA.VV., *Domenico Alfeno Vario. Un giurista critico al tramonto dell’Antico Regime*, a cura di Michele Esposito e Enrico Spinelli, Laveglia, Salerno 2004).
- *Il testamento spirituale di don Giuseppe De Luca*, in “Silarus”, anno XL, n. 209-210, maggio-agosto 2000 (vincitore del XXXII Premio Letterario “Silarus”, sezione Saggistica, indetto dall’omonima rivista).
- *Per incontrare Dio nel Creato*, in Mario Fait e Italo Zandonella Callegher, *Il “Sentiero Frassati” del Veneto in Comelico e Sappàda*, da una idea di Roberto De Martin, Sezione Val Comelico del Club Alpino italiano – Club Arc Alpin, 2001.
- *Pater et Pastor: ricordando Aldo Forzoni nel cinquantesimo anniversario della consacrazione episcopale*, in “Bollettino Diocesano della Diocesi di Teggiano-Policastro”, anno LXXXV, n. 1, gennaio-giugno 2003.
- *Beata montagna!*, in «Relazioni della giornata-incontro “La montagna che cura” – Montagna e Salute», Castione della Presolana, 6 marzo 2004, a cura della Regione Lombardia, della Provincia di Bergamo e del Comune di Castione della Presolana.

Altre pubblicazioni di cui è coautore e/o curatore:

- Emilio FITTIPALDI, *Sul Monte Arioso. Cronaca della prima escursione della Sezione Lucana del Club Alpino Italiano effettuata il 15 giugno del 1878*, Prefazione di Antonello Sica, Appendice poetica di Saturnino Chiaja, Curto, Napoli 1995.
- AA.VV., *Il "Sentiero Frassati" della Campania*, a cura di Antonello Sica, CAI Delegazione Regionale Campana – Laruffa, Napoli – Reggio Calabria 1996.
- CLUB ALPINO ITALIANO - SEZIONE DI SALERNO, *Itinerari Salernitani. I sentieri dello Spirito*, a cura di Antonello Sica, Electa Napoli, Napoli 2000.
- Giuseppe COLITTI, *L'anello della memoria, Il ciclo dell'anno nei luoghi e nei riti di un paese del Sud*, Presentazione di Antonello Sica e Gianni Bracco, Rubbettino, Soveria Mannelli 2005 (vincitore dell'VIII Premio "Giovi-Città di Salerno" 2007).
- CLUB ALPINO ITALIANO - SEZIONE DI SALERNO, *Vent'anni incantati: storia corale della nostra sezione*, a cura di Francesco Paolo Ferrara e Antonello Sica, Salerno 2006.

Feb. 2008

Antonello Sica

Parco Abate, 10

83100 Avellino

Tel. ab. 0825.792333

Cell. 334.6955403

antonello.sica@alice.it