

Dove le 'ndrine si sono mangiate anche i treni

DELLA MEGA STAZIONE DI COSENZA RIMANE SOLO IL PARCHEGGIO INTERRATO RIDOTTO A PICCOLA DISCARICA URBANA, L'ATRIO DESOLATO E LA LITTORINA DIESEL CHE ASPETTA DI PARTIRE VERSO IL NULLA. IN DIREZIONE CATANZARO SOLO POCHE FERME POI BISOGNA LASCIARE IL CONVOGLIO PER SALIRE SULLA CORRIERA SU GOMMA

di **Antonello Caporale**

inviato a Reggio Calabria

A Cosenza la stazione ferroviaria è divenuta una escrescenza, un abuso, un punto dell'anoressia sociale. I treni si sono ridotti al punto da sostenere il traffico delle poche tratte locali, lo scalo merci è chiuso, chi deve partire di certo non ha cuore di mettere piede qui dentro. Resistono due tassisti sotto il sole di luglio. Il primo ha sistemato una poltroncina di tela sul marciapiede. C'è da aspettare molto e da avere fede nel prossimo. Chiesero allo studio Nervi di progettare questa stazione, e farla grande, importante. Infatti furono spesi tanti soldi, e al solito, oggi, di quei soldi restano grandiosi vuoti tecnici. Il parcheggio interrato ridotto a piccola discarica urbana, l'atrio desolato, la littorina diesel che aspetta, afflitta e sola, di partire verso il nulla. Hanno chiuso ogni speranza ai binari, tutti hanno l'obbligo di viaggiare su gomma attraverso le strade interrotte, le frane ricorrenti, i lavori in corso. Bisogna fare la fila, stare in fila anche qui, anche in questo territorio che non conosce metropoli, ma solo affari metropolitani.

Calabria una e trina

La Calabria si divide in tre città, e ciascuna è dominata da un pool di famiglie oppure da un arbitro monocratico che ne decide il destino e il flusso finanziario. A nord c'è Cosenza e i gruppi familiari sono numerosi, agguerriti, anche piuttosto affamati. Il clan dei Gentile (Pdl), quello degli Occhiuto (Udc), la brigata Adamo-Oliviero (un po' dentro un po' fuori il Pd). A Reggio Calabria il dominus si chiama Giuseppe Scopelitti, il governatore. Il resto della truppa è una for-

ma di gregariato senza nome. Ineffabili precari della politica e del pendolo: dal centrosinistra verso il centrodestra, se il centrodestra è forte. Al contrario se il voto dovesse ribaltarsi, e qualche volta succede. A Catanzaro frattaglie miste di centrodestra e centrosinistra. Le linee di demarcazione sono nuvole bianche e trasparenti. Si trasforma senza dolore e senza rumore. Così fan tutti. È faticoso attraversare la Calabria in auto. Quasi impossibile provarci in treno. È praticamente irraggiungibile sulla costa ionica. I paesi sono persi tra i monti, o le case spolverate alla rinfusa – come sale sulle alici fritte – sulla spiaggia, meglio se con i piedi di cemento nell'acqua per non perdere il piacere di tuffarsi in mare dalla camera da letto. I paesi sono destinati a morire. E le città? Piovano progetti mirabolanti perché i tre capoluoghi abbiano ciascuno una propria metropolitana. 450 milioni di euro divisi per tre, il solito rito dei grandiosi piani che hanno inizio e mai fine.

Le invasioni barbariche

I soldi ci sono, e verrebbe da dire purtroppo. Sono i figli legittimi di una dedizione allo spreco, alla teatralità dell'opera politica, alla conquista delle clientele attraverso gli appalti. La regione muore di fame, disossata della sua cultura, della civiltà, dei talenti che fuggono. Non c'è chance alcuna: o stai in fila con la mano tesa oppure rappresenti l'inutile testimonianza della dignità. I soldi ci sono, dicevamo. Ben 7 milioni di euro sono destinati a edificare il Museo di Alarico, il re di Visigoti. Si ritrova la memoria nelle invasioni barbariche e si perde il senso dell'appartenenza, della comunità. Dell'oggi. Una pioggia di milioni di euro confluiscono nei cosiddetti piani integrati di sviluppo locale. Sono i titoli che l'Unione europea dà ai pro-

grammi di sviluppo e sembrano belli e giusti. C'è però un dire e un fare. Lungo il tragitto che da Bruxelles giunge fin qui i piani si snaturano, i programmi diventano fantascienza, un tragico mix di appalti sconnessi, una terribile coordinazione nel fare in modo che non un euro frutti. Anche questa volta pare inevitabile. Come sempre: più dire che fare. Destinazione spreco.

Parte la locomotiva per Catanzaro. Con una manutenzione appena decente e investimenti misurati e coerenti, il tragitto tra le due città si potrebbe compiere in un'ora e 20 minuti. Troppo bello, eh? La lobby della gomma che si nutre di politica che infatti sistematicamente sovvenziona, ha i suoi bus di linea: in un'ora e mezza sei là. Quindi il treno è inutile, perché inutili sono divenuti i paesi che attraversa. Il treno da Cosenza parte per Catanzaro, ma si ferma a Rogliano, pochi chilometri a sud. Da lì trasbordo su bus. Se vuoi è così. Il sindaco: "Cosa devo dirle, ci sono lavori da una vita, la linea è interrotta ufficialmente per una frana. Manca la volontà politica, questo è quanto". Garibaldi è passato di qua, veniva da Soveria Mannelli e si dirigeva a nord. Lui ha unito ciò che oggi è invece disunito. La sta-

zione vuota, due auto, un bus che aspetta il niente. Soldi mandati al macero deliberatamente nella regione più povera di tutte. È più di un peccato capitale, è l'ufficializzazione che la ragione non abita da queste parti, e non c'è cuore per il bene comune. Anzi: non c'è senso comune del bene comune. La Valle del Savuto, poi la catena del Reventino. Sarebbe una terra ricca se solo venisse sfruttata la sua vocazione agricola. Sono decine i prodotti tutelati, ma è un marchio improduttivo. Non c'è sviluppo locale, i frutti della terra non si conoscono oltre la cinta della provincia. Non c'è impresa, prevale l'assistenza. O si fugge al nord oppure si devia, volendo restare calabresi in Calabria, verso le due piane, quella lametina (che si sviluppa in direzione di Catanzaro) e quest'altra: la piana di Gioia Tauro. Il treno l'abbiamo lasciato 60 chilometri fa. Il nome di Gioia Tauro è accostato sistematicamente alle famiglie della 'ndrangheta, le cosiddette 'ndrine. Sembra la capitale della perdizione, dell'anti-Stato. L'urbanistica conferma l'idea che non una regola è stata fatta salva. È una città allagata di cemento, ingolfata, incolonnata. Tra Gioia Tauro e Palmi ci sono nove chilometri di distanza. E un binario che collega le due cittadine, da centro a centro. Ferrovie taurensi, si chiamavano. Naturalmente, non c'è neanche bisogno di dirlo, la tratta è stata soppressa. "È clamoroso, ed è segno della indicibile incuria, del senso incredibile della volontà di far male. Questi binari sono la vita, potrebbero trasportare gli studenti da un luogo all'altro, chi è diretto all'ospedale, chi agli uffici. Questa è una metropolitana leggera bella e pronta. Si ridurrebbe il traffico, i costi dello spostamento, il tempo del tragitto. Invece niente. Devi prendere il bus o l'auto. Devi fare la fila, devi incolonnarti, devi spendere il triplo. Sembra il frutto di una regia malefica". È Domenico Gattuso, ingegnere dei trasporti, curatore amorevole di questi binari morti. Aspetta nella stazione di Gioia Tauro, naturalmente

vuota. Con lui Carmen Pellicanò, la capostazione di questa ferrovia fantasma: "Sono l'ultima assunta. E la mia assunzione è coincisa con la soppressione della tratta. Adesso vendo i biglietti dei bus. È avvilente, ma è la realtà". Carmen è stata assunta per un malinteso.

I cantieri dell'inutile

Strano ma vero: la forbice pubblica è stata implacabile solo con i treni. Rami secchi da tagliare. Non c'è capitolo della spesa statale che abbia subito una punizione così feroce, anche quando le ragioni che si oppongono a queste decisioni sono così piene, inoppugnabili. Le lobby, in Italia, funzionano bene, ma quelle dei trasporti su gomma hanno segnato una vitalità, una intraprendenza e conseguito un *palmares* di successi inarrivabile. La Fiat ha aperto la strada, e pian piano tutti i gruppi imprenditoriali che hanno investito sul trasporto pubblico sovvenzionato hanno fatto il resto. Hanno tagliato oltre il senso logico delle cose, e sui binari la dissennatezza pubblica è stata plateale. Tutto il Sud, in dieci anni, ha sprecato, sperperato, destinato ai cantieri dell'inutile circa 100 miliardi di euro. Eppure, non un euro è stato disponibile per tenere in vita questo sistema di mobilità sicura, popolare e persino veloce. Niente. Quaggiù non solo i Frecciarossa non arrivano, ma neanche le littorine per i pendolari funzionano più. È un'Italia appiedata, senza il diritto di avanzare nemmeno la richiesta di un trattamento di seconda classe. Nulla. E il bello deve ancora arrivare. Si parte in auto per raggiungere lo Stretto, poi l'attesa per i traghetti. Il pedaggio è aumentato a ritmi vertiginosi negli ultimi anni, le famiglie monopoliste hanno deciso di far lievitare come il pane la tariffa per il passaggio tra Reggio Calabria e Messina. Dieci, venti, cinquanta, centoventi per cento in pochi anni. Le proteste si infittiscono, ma chi li sente? A Messina una piccola, pacifica rivoluzione: il sistema clientelare cittadino è collassato al punto da permettere la conquista del Comune a Renato Accorinti, il sindaco scalzo, figura iconoclasta e sfottente, contestatore irrefrenabile, solitario testimone d'opposizione.

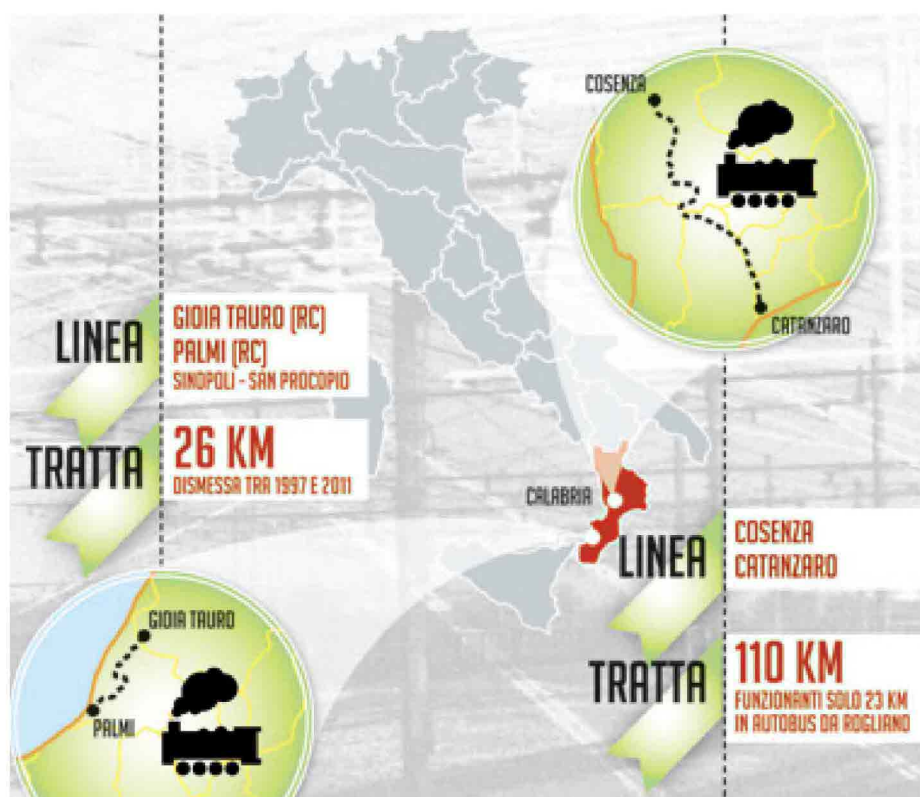


LA VALLE DEL SAVUTO

Sarebbe una terra ricca se solo venisse sfruttata la sua vocazione agricola. Sono decine i prodotti tutelati, ma è un marchio improduttivo. Non c'è sviluppo locale, i frutti della terra non si conoscono oltre la cinta della provincia. Non c'è impresa, prevale l'assistenza. O si fugge al nord oppure si devia almeno verso le due Piane: lametina e taurense

C'ERA UNA VOLTA

Da Gioia Tauro a Palmi
ci sono soltanto
nove chilometri di distanza
Un binario collega le due città,
ma la tratta è soppressa
Questa ferrovia, costruita nel 1917,
fu completata nel 1928
con ulteriori 17 chilometri
che, inerpicandosi sull'Aspromonte,
hanno raggiunto fino al 1997
i paesini remoti
di Sinopoli e Sanprocopio



Dal viaggio il docu-film di Enzo Monteleone

Con l'auto a inseguire il treno che non c'è più. Tremila chilometri di strade, su e giù per l'Italia, per scovare, identificare, illustrare con la videocamera alcune delle più importanti tratte dismesse, i luoghi dove il ferro è diventato ruggine, la locomotiva una fotografia, la stazione un ricordo sbiadito.

Su ilfattoquotidiano.it a ottobre, un documentario in più puntate curato da Enzo Monteleone, firma del cinema d'inchiesta italiano. Di Monteleone la regia di *El Alamein* (2002), film che ha vinto tre David di Donatello, tre Globi d'oro, un Nastro d'argento. Per la televisione sua la miniserie *Il Capo dei Capi*, sei puntate di grande successo sulla vita criminale di Totò Riina e il clan dei Corleonesi. La lunga collaborazione con Gabriele Salvatores è certifica-

ta dalla sceneggiatura di quattro pellicole: *Kamikaze*, *Marrakech Express*, *Mediterraneo* e *Puerto Escondido*.

"Che meraviglia attraversare l'Italia da nord a sud su strade poco battute, scoprire paesi dimenticati e valate non ancora violentate! Il viaggio con Antonello Caporale seguendo le tratte delle ferrovie dismesse ti riempie gli occhi di bellezza e di sgomento - dice Monteleone -. Però che spreco,



Il regista Enzo Monteleone

che peccato, che cecità. Una rete ferroviaria vastissima abbandonata a se stessa. Stazioni morte, traversine che conducono verso il nulla, la natura che si riprende il territorio e strangola i binari, passaggi a livello che non si abbassano più, ponti di ferro belli come la Tour Eiffel che giacciono arrugginiti. Ha una sua tragica bellezza questo viaggio attraverso una delle grandi occasioni perdute del nostro Paese. E si incontrano piccoli gruppi di resistenza, persone che orgogliosamente vanno controcorrente, che non vogliono accettare la sconfitta del treno. Paladini di battaglie perdute che però un giorno, forse, potrebbero vincere. E allora perché non documentare questo viaggio? A futura memoria".

ilfattoquotidiano.it

MAGNA GRAECIA TEATRO FESTIVAL

MICHELE PLACIDO E LE POESIE D'AMORE

Michele Placido sarà protagonista della rassegna Magna Graecia Teatro Festival organizzata dall'assessorato alla Cultura della Regione Calabria con lo spettacolo *Amor ch'a nullo amato amar perdona*. Si tratta del penultimo atto della programmazione del Magna Graecia Teatro Festival sotto la direzione artistica di Giorgio Albertazzi, che chiude il suo triennio alla guida della rassegna. Michele Placido nello spettacolo interpreterà le più belle poesie d'amore di tutti i tempi. In repertorio, le

opere più celebri della poesia: da Omero a Eschilo a Salomone, da Saffo e Catullo a Dante e San Francesco, fino a Leopardi, D'Annunzio e Montale. Sui palcoscenici dei teatri allestiti nei parchi archeologici della Calabria, Placido sarà accompagnato dai ballerini Carmine Mummolo e Grazia Mummolo, dalla voce di Veronica Granatiero e dai musicisti Pasquale Stafano (piano-forte), Raffaele Circelli (fisarmonica) e Pietro Pacillo (contrabbasso). *Amor ch'a nullo amato amar perdona* andrà in scena domani alla Villa Romana di Casignana (Rc), il 23 agosto all'Ab-

bazia Benedettina di Lamezia Terme (Cz), il 24 agosto al Castello Normanno-Svevo di Vibo Valentia, il 25 agosto a Piazza Castello a Reggio Calabria, il 26 agosto al Parco Archeologico di Capo Colonna a Crotone e il 27 agosto al Parco Archeologico di Sibari a Cassano allo Jonio (Cs).

COSENZA - CATANZARO GIOIA TAURO - PALMI

110 km iniziati nel 1916. Ma oggi al km 23 si scende e si prosegue con l'autobus

La seconda tratta, 9 km, è chiusa dal 2011



LINEE FANTASMA

Sopra, il ponte vicino alla stazione abbandonata di Sant'Eufemia Aspromonte.

A sinistra, la stazione di Sant'Eufemia Aspromonte ormai abbandonata e in preda a incuria e degrado:

Sant'Eufemia era la stazione al km 24 del proseguimento della Gioia Tauro-Palmi, linea che arrivava fino a Sinopoli Sanprocopio.

In basso a sinistra, la stazione deserta di Gioia Tauro

foto di Valentina Corvigno