PUBLI Fast
Concessionaria di Pubblicità
Sede: Cosenza - Tel. 0984.4950389
Uffici: Catanzaro - Tel. 0961.791540
Reggio Calabria - Tel. 0965.22300
Vibo Valentia - Tel. 0963.43009

LA LETTERA

Catanzaro-Lamezia Consiglio congiunto in chiaro scuro

di AMEDEO TORALDO

È DI QUESTI giorni la notizia dello svolgimento del consiglio comunale congiunto Catanzaro - Lamezia Terme. Alcune delle motivazioni della richiesta di tale assemblea, partita dal consiglio comunale di Lamezia Terme, apparivano senz'altro unilaterali, come l'allocazione di facoltà nel centro della Piana oppure la netta contrarietà ad una tratta veloce Catanzaro-Lamezi,a che preveda un nuovo tracciato che colleghi Catanzaro, l'aeroporto e la stazione di S.Eufemia-Lamezia.

Ragioni che persistono nel documento conclusivo dell'assemblea e nel report finale dell'incontro (cfr. sito comune CZ), laddove si legge, tra le tematiche individuate, «sviluppo dell'Università Magna Gracia (sic) quale Ateneo di riferimento per l'intera Area» e, tra le questioni poste «al termine del dibattito», della «realizzazione della metropolitana veloce di superficie tra Catanzaro e Lamezia» sulla quale, però, «per il Consiglio comunale di Lamezia rimane vincolante il collegamento con le stazioni di Nicastro e Sambiase».

Entrambi i riferimenti citati appaiono dei "nonsensi". L'ateneo di Catanzaro è di riferimento non solo per il capoluogo e per Lamezia ma, a dir poco, per l'intera provincia e per la regione, poiché è acclarata l'attrazione che esercita fra studenti e docenti anche a livello nazionale e internazionale. Quanto alla questione della tratta ferroviaria, si arriva all'assurda conclusione che il consiglio comunale di Lamezia si dimostri contrario ad una linea più veloce e moderna, con diverso tracciato, pur sapendo che la città verrebbe comunque collegata, attraverso la sua stazione principale di S. Eufemia – Lamezia, con Catanzaro e l'aeroporto, senza contare che quest'ultimo

continua a pg. 19

segue da pag. 18

«Catanzaro-Lamezia, consiglio comunale congiunto in chiaro scuro»

– particolare non secondario – si trova ubicato nello stesso territorio di Lamezia Terme e che, dunque, il collegamento ferroviario necessita di più a Catanzaro che a Lamezia. Ci chiediamo allora di che cosa si sia dibattuto, se abbia prevalso effettivamente la logica o se, invece, il buon senso e gli interessi del rimanente territorio provinciale e regionale siano stati calpestati. Per chiarire meglio il problema ai tanti cittadini e agli amministratori "distratti", ricordiamo che il collegamento veloce con gli aeroporti deve concepirsi in relazione non solo ai centri urbani ma alla rete ferroviaria nel suo complesso e non a singoli segmenti di essa: nella fattispecie, nella Calabria media un collegamento veloce e moderno attraverso l'istmo di Catanzaro avrebbe il compito non solo di "avvicinare" l'aeroporto internazionale al capoluogo di regione ma di raccordare l'intera linea ferroviaria jonica – che passa per i comuni costieri di ben quattro province – con la dorsale ferroviaria tirrenica. Un progetto ancor più auspicabile dal momento che l'attuale trasversale ferroviaria è tortuosa e, perciò, lenta, si snoda su un territorio fragile dal punto di vista idrogeologico e presenta il grosso handicap tecnico di congiungersi alla stazione di S. Eufemia-Lamezia da nord: questo è di ostacolo ai treni che proseguono in direzione Paola poiché devono invertire il locomotore. Una nuova tratta unirebbe, oltre ai vantaggi della velocità e della sicurezza, quello di poter raggiungere il versante tirrenico da sud, permettendo un facile proseguimento dei treni che procedono in direzione nord. Ciò permetterebbe di nuovo i treni a lunga percorrenza sulla dorsale jonica o di raggiungere con convogli "diretti" l'Università della Calabria dai centri jonici delle province di Crotone, Catanzaro, Reggio.

In proposito, non appare una contraddizione che Catanzaro, ancora oggi, non sia capofila di un movimento tra i comuni della costa jonica finalizzato al potenziamento della linea ferroviaria lungo quel litorale e ad abbattere i tempi di percorrenza per raggiungere la restante rete ferroviaria nazionale nella doppia veste di comune "levantino" e di capoluogo della Calabria? Chissà che le comuni e sacrosante ragioni sulla mobilità non possano essere d'ausilio per "scoprire" l'esistenza di altre aree metropolitane.

Ritornando alla situazione infrastrutturale di Catanzaro, non è dato sapere cosa è stato fatto fino ad ora per la riattivazione della stazione di Catanzaro Sala, che pure figurava tra i programmi dell'amministrazione. Ci sono stati incontri con i responsabili delle infrastrutture ferroviarie? La posizione baricentrica della stazione di Sala rispetto al territorio cittadino sarebbe ancora più esaltata ed utile in prospettiva di un collegamento diretto tra la città e l'aeroporto, cosa del resto ovvia in quanto, attualmente, il servizio è coperto da bus che partono o transitano dal centro di Catanzaro. Per concludere: solo una lettura dei bisogni del territorio di Catanzaro che sia scevra dai ciclici condizionamenti "esterni" sarà foriera di reale sviluppo per la città: per questo, oltre ai sindacati di categoria che si sono già mossi con alcune iniziative, anche l'opinione pubblica tutta, dai movimenti politici alle associazioni civiche, dai circoli culturali al semplice cittadino, dovrà fare la sua parte, pena la perdita dell'ennesima occasione: se trent'anni fa circa, quando veniva bloccato senza alcuna spiegazione alla collettività l'appalto già esecutivo di una linea veloce con caratteristiche di alta velocità tra Catanzaro e Lamezia, la politica cittadina e la società fossero state meno inermi, oggi non staremmo ancora a parlare degli stessi problemi. Mai come in questo caso historia magistra vitae.

Amedeo Toraldo

© RIPRODUZIONE RISERVATA