



Italia Nostra



3 OTTOBRE. GIORNATA ITALIANA delle FERROVIE

Il 3 ottobre 1839 con la cerimonia di inaugurazione della linea Napoli-Portici iniziava, in Italia, la storia delle ferrovie. 174 anni di storia che hanno visto protagonista il treno sullo scenario della mobilità, un mezzo che ha contribuito ad unire il paese, a farlo crescere, a migliorarlo.



Per questo proponiamo la istituzione di una **Giornata Italiana delle Ferrovie (GIF)** che dovrebbe aver luogo ogni anno, proprio il **3 OTTOBRE**.

In occasione di tale giornata saranno promossi eventi e manifestazioni in tutta Italia a sostegno del trasporto ferroviario, con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e i decisori circa l'opportunità di garantire un diritto alla mobilità su rotaia diffuso su tutto il territorio nazionale, valorizzare un modo di trasporto eco-sostenibile e rispettoso dell'ambiente, salvaguardare e valorizzare un patrimonio di rete, di impianti, di stazioni, di cultura ferroviaria di grande valore.

Le iniziative che si intendono promuovere a tal fine sono finalizzate al coinvolgimento di cittadini ed associazioni interessate a questi temi.

Ci si prefigge tra l'altro di organizzare iniziative coordinate sul territorio nazionale, da tenere in simultanea in tutta Italia il 3 Ottobre, ed in particolare affrontare temi d'interesse quali:

- il diritto alla mobilità sicura e di qualità per i pendolari;
- il rapporto tra mobilità ferroviaria e mobilità dolce;
- il trasporto ferroviario turistico;
- il patrimonio di stazioni storiche;
- il treno nella letteratura;
- il treno nel cinema;
- i ferrovieri;

- il treno nel paesaggio italiano;
- il treno per il trasporto delle merci;
- il treno per l'intermodalità;
- il treno-traghetto;
- musei delle ferrovie.

I temi rientreranno in 4 aree tematiche generali:

- **Riutilizzo dell'esistente.** Un grande patrimonio rappresentato da una rete capillare di trasporto pubblico (e di *uso pubblico*) come quello ferroviario deve essere riportato in essere e messo a sistema. L'abbandono o il sotto-utilizzo rappresenta comunque la perdita di una *risorsa* che va individuata tra quelle di *bene comune*. Essa va compresa tra le risorse economiche del Paese, *come un argine al degrado, alla cementificazione del territorio, alla tutela del paesaggio* e di una memoria storica importante per il Paese.
- **Sostenibilità ambientale ed economica.** La valorizzazione della rete ferroviaria c.d. minore va nella direzione di un modello sia di compatibilità ambientale sia di sostenibilità economica. L'enorme sforzo sulle nuove reti ad alta velocità ha bloccato gli investimenti sulle reti regionali, cancellando, in molti casi "tratte che garantivano accessibilità alle aree interne". Bisogna pensare ad investire (anche con apporti dei privati) sul *potenziamento e la* valorizzazione sul patrimonio di mobilità che già esiste. La ferrovia è un sistema a rete. Le tratte solo locali sono pochissime. L'ipotesi potrebbe essere quella di una organizzazione simile ai "*bacini idrici*".
- **Sicurezza.** Lo sviluppo, la sicurezza e la qualità della vita nei paesi post-industriali dipendono sempre più dal funzionamento, continuo e coordinato, di un insieme di infrastrutture che, per la loro importanza, sono definite "*infrastrutture critiche*". Con questo termine si intende un sistema, una risorsa, un processo, un insieme, la cui distruzione, interruzione, anche parziale o momentanea, la sua indisponibilità ha l'effetto di indebolire in maniera significativa l'efficienza e il funzionamento normale di un Paese, ma anche la sicurezza e il sistema economico-finanziario e sociale, compresi gli apparati della Pubblica Amministrazione centrale e locale. Abbandonare o solo sottovalutare un sistema, come quello ferroviario, che rappresenta una *risorsa per la mobilità pubblica*, indebolisce l'intero sistema Paese.
- **Paesaggio e bene culturale.** Il treno visto nel paesaggio, le stazioni storiche, il patrimonio culturale legato alle ferrovie sono valori da non sottovalutare. Occorre fare riferimento al *comma 4 dell'articolo 112 del Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio*, sulla definizione delle strategie e degli obiettivi di valorizzazione dei beni culturali per elaborare piani strategici di sviluppo culturale e programmi, relativamente ai beni culturali di pertinenza pubblica. Gli accordi possono essere conclusi su base regionale o sub-regionale, in rapporto ad ambiti territoriali definiti, ed è possibile promuovere altresì l'integrazione, nel processo di valorizzazione, delle infrastrutture e dei settori produttivi collegati.