

Un viaggio in treno dalla stazione di Rimini alla stazione di Brindisi, andata e ritorno

1-3 marzo 2015

Il petit-tour di Co.Mo.Do. in treno alla volta della sempre più bella Italia, come evento anticipatorio dell'ottava Giornata Nazionale delle Ferrovie Dimenticate di domenica 8 marzo 2015.

Milano 23 gennaio 2015 - In Italia, nonostante dismissioni e chiusure, sopravvivono ancora decine di linee ferroviarie minori che collegano città e paesi. Hanno ancora grandi cose da dire: favoriscono il turismo in aree marginali, sono di supporto alla mobilità dolce e agli spostamenti locali, hanno una vera funzione ecologica e sostenibile. Se mantenute, magari un giorno, potrebbero tornare ancora più utili, come quando furono costruite un secolo fa con grande gioia delle popolazioni.

Domenica 1 marzo 2015, viene realizzato un viaggio-reportage, ideato dalla **Confederazione della Mobilità Dolce meglio conosciuta come Co.Mo.Do.** (Associazione che confedera le più importanti associazioni ambientaliste nazionali italiane), per documentare lo stato e le potenzialità di alcune di queste piccole ferrovie su un itinerario da Rimini a Bari, con tappe intermedie ad Ancona, **Pescara**, Foggia (con visita alla Foggia-Lucera), impiegando il maggior tempo possibile, compulsando i tabelloni orari, fermando in tutte le stazioni, guardando il paesaggio, sostando nelle sale d'aspetto e nei buffet, intrattenendo il personale viaggiante e i viaggiatori. Nel 1865, giusto 150 anni fa, poco dopo il completamento dell'Unità d'Italia, la ferrovia arrivava a Brindisi. Pochi anni più tardi, a seguito dell'apertura del traforo del Frèjus (1871) e del Canale di Suez, venne lanciato il famoso treno internazionale "La valigia delle Indie" da Parigi a Brindisi, concepito per accorciare il viaggio dei funzionari coloniali e dei romantici giramondo britannici che, partendo da Londra, attraversavano l'Europa in treno per poi imbarcarsi a Brindisi alla volta del subcontinente indiano. Oggi altri sono i viaggi, spesso drammatici che, dal Mediterraneo orientale e dai Balcani, si muovono verso l'Europa, tuttavia il treno ha un ruolo di comunicazione tra popoli e culture diverse che hanno necessità di conoscersi e di parlarsi per evitare scontri e pericolose incomprensioni.

Perciò Co.Mo.Do. ha deciso di riproporre nel 2015, anno europeo del patrimonio industriale, la sua terza "Maratona Ferroviaria" in soli due giorni, lungo il tratto dell'antica "Valigia delle Indie" che percorre la nostra costa adriatica da Rimini a Brindisi. L'occasione consentirà anche, di perseguire l'obiettivo di sensibilizzare le istituzioni delle Regioni attraversate (Emilia Romagna, Marche, Abruzzo, Molise, Puglia) sulla necessità di salvaguardare il patrimonio ferroviario italiano, minacciato dai continui tagli imposti dalle condizioni della finanza pubblica e di proporre il treno quale "fil rouge" per scoprire non solo le inestimabili ricchezze naturali ed artistiche di cui l'Italia è particolarmente ricca, ma anche i misconosciuti tesori di archeologia industriale che costituiscono una risorsa ancora ignorata dal grande pubblico .

Le splendide e decadenti colonie marine degli anni trenta mescolate agli hotel dell'industria turistica romagnola. L'artigianalità manifatturiera del polo marchigiano fatta di tantissime piccole imprese che insieme rappresentano un'industria. La raffineria di Falconara adagiata sul mare al limite della sostenibilità ambientale e il porto di Ancona con le sue due anime quello del trasporto merci e quello dei collegamenti turistici transfrontalieri. Pescara con la sua stazione centrale, le sue implicanze urbanistiche e la costa teatina dove si sperimentano nuove rigenerazioni ecologiche sulla Costa dei Trabocchi. E poi la Puglia con la sua industria agroalimentare, le sue infrastrutture, la necessità di rendere gli immensi impianti e depositi ambientalmente sostenibili e le sue torri eoliche che segnano le sagome delle colline e della pianura.

Dalla linea Adriatica, tra Rimini e Brindisi, inoltre si diramano numerose linee secondarie che consentono di esplorare il territorio alle spalle della costa . Alcune sono da tempo dismesse (per esempio, la Rimini-San Marino, la Fano- Urbino, la Porto San Giorgio-Fermo-Amandola o la Sangritana nella tratta Lanciano-Castel di Sangro) ed attendono interventi di ricostruzione o, almeno, di recupero del tracciato e delle opere d'arte connesse. Altre sono tuttora in funzione (pensiamo alle linee per Macerata, Ascoli Piceno, Teramo, Campobasso), ma meriterebbero di essere valorizzate a fini turistici e culturali.

Altre ancora, infine (come la Foggia-Lucera e la Barletta-Bari, che serve l'aeroporto internazionale "Karol Woityla"), hanno già conosciuto interventi di ammodernamento che ne fanno esempi positivi per il rilancio del trasporto su rotaia a livello europeo.

Insomma il trionfo della lentezza, come provocazione o come stile di vita e lancio del turismo ferroviario per il tempo libero, in linea con gli altri paesi europei.