



## DIARIO DELLA “MARATONA FERROVIARIA DEI FIORI” AMODO 2024

### Giovedì 30 maggio

In tarda mattinata, appuntamento alla stazione di Milano Rogoredo, dove sono approdati da Roma la portavoce di AMoDo, Anna Donati, e da Orte la responsabile dell'Ufficio Stampa, Flavia Corsano, mentre da Rimini erano attesi Massimo Bottini, col figlio Eugenio e, da Fermo, Elvezio Serena di Italia Nostra. Il gruppo milanese è invece composto da Massimo Ferrari e Pino Colombi, di Utp/Assoutenti con l'ing. Renato Calabrese, assieme a Gennaro Bernardo con Piergiuseppe Visigalli e consorte di AEC, oltre ad Agostino Agostinelli di FederParchi.

1

Utilizzando, come da tradizione, solo treni locali, abbiamo acquistato un biglietto da 29 euro valido su tutti i treni regionali italiani, ma non in Lombardia. Abbiamo, quindi, acquistato anche un biglietto da Rogoredo ad Alessandria. Trenord, che gestisce i treni lombardi, ha effettuato la controlleria. Nessun controllo, invece, oltre Alessandria, incluso il territorio francese. I biglietti transalpini sono ormai acquistabili solo on line, oppure nelle stazioni prossime al confine. Tutto ciò, ovviamente, non facilita itinerari di tipo turistico, come quello da noi effettuato.

Partenza da Milano Rogoredo attorno alle 11.00 ed arrivo a Pavia mezz'ora dopo. La circolazione dei treni a Rogoredo era perturbata per un investimento occorso a Lodi, ma, successivamente, tutti i numerosi convogli scelti dai maratoneti hanno viaggiato in orario. A Pavia, dopo un saluto del prof. Giulio Bianchi, che aveva partecipato a due precedenti edizioni, si è unita al gruppo Maria Grazia Cavallotti di AEC e Marco Gariboldi di Utp/Assoutenti. Partenza da Pavia alle 12.05 con arrivo ad Alessandria via Valenza Po alle 13.20, lungo la linea della Bassa Lomellina, costellata di risaie e raffinerie (a Sannazzaro de Burgundi), con il passaggio in volo radente di alcuni aironi cinerini, la cui visione è stata facilitata dagli ampi finestrini del convoglio Stadler, uno dei rari treni davvero panoramici in circolazione sulla rete italiana.

Da Alessandria, dopo un veloce spuntino al bar della stazione, si è proseguito alle 13.40 verso Savona. Ad Acqui Terme si sono aggiunti alla comitiva gli amici svizzeri Mario del Curto e signora. Questa linea costituisce il valico meno acclive tra la pianura Padana e la Liguria ed attraversa lo spartiacque presso Cadibona, località che, come insegnavano una volta a scuola, separa la catena delle Alpi da quella appenninica.

Alla stazione di Savona Mongrifone, subentrata nei primi anni Ottanta alla precedente Letimbro, il responsabile della sezione locale di Italia Nostra, Mauro Dell'Amico, ha illustrato le potenzialità delle due linee che confluiscono sul porto ligure da Torino e da Alessandria, ma anche le criticità derivanti dal percorso tortuoso e lo scarso interesse a potenziarle, visto che ora tutti gli sforzi sono concentrati nella realizzazione del Terzo Valico, più ad est, in prossimità di Genova. Anche il forte afflusso di croceristi che si imbarcano qui meriterebbe una migliore connessione con la stazione ferroviaria. Inoltre, c'è la lunga teleferica che da San Giuseppe del Cairo portava il carbone alle navi da carico ed il cui destino è incerto. Si potrebbe utilizzare la ferrovia alla bisogna, ma, per questioni di costi, si preferisce caricare il tutto su autocarri che generano traffico inquinante.

Quindi si è partiti da Savona alle 16.28, con arrivo a Sanremo alle 17.44. Questa prima giornata ha

inteso rappresentare una Milano – Sanremo ferroviaria, lungo le linee secondarie della Lomellina e della Val Bormida, lungo un itinerario non troppo dissimile dalla “classicissima” che ha entusiasmato generazioni di tifosi dei campioni del pedale. La stazione di Sanremo, che fino al 2001 sorgeva lungo la costa in prossimità del Casinò, è stata arretrata in galleria, suscitando non poche polemiche per la sua non ottimale accessibilità. Pare abbia perduto il 37 per cento dei passeggeri che in precedenza utilizzavano lo scalo. Va riconosciuto, però, che, una volta percorso il lungo tunnel di accesso pedonale, grazie a numerosi *tapis roulant*, si esce all'aperto non lontano dal centro della città del Festival. Una volta preso alloggio negli alberghi prenotati, ci si è intrattenuti a cena al ristorante Mediterranee, un elegante locale consigliato da una coppia di amici cuneesi che hanno desinato con noi.

### Venerdì 31 maggio

La mattina è stata dedicata ad un'escursione lungo la pista ciclabile ricavata dal sedime della linea ferroviaria arretrata a monte. A suo tempo non mancarono dispute sul riutilizzo del vecchio tracciato. C'era chi, ad esempio, proponeva un “filobus di cristallo” (ossia a grandi vetrate panoramiche) che avrebbe potuto prendere il posto dei binari. L'amministrazione sanremese, purtroppo, non credeva molto nella trazione elettrica – i filobus della Riviera Trasporti si spingevano fino a Ventimiglia, da un lato, e ad Arma di Taggia, dall'altro – e recentemente ha provveduto a smantellare quel che restava della rete aerea dell'impianto. Prevalse, quindi, la destinazione a pista ciclo pedonale che ha riscosso un notevole successo di pubblico, anche perché è stata riqualificata una intera fascia urbana nel cuore della città, adesso dedicata alla mobilità attiva a piedi, in bicicletta e monopattino, molto utilizzata da residenti e turisti. Anche per chi non è provvisto di un mezzo proprio, è possibile noleggiare in loco bici e quadricicli, come hanno fatto i partecipanti alla Maratona, cui, nel frattempo si era aggiunto Fulvio Pellacani, di Utp/Assoutenti. Piacevole il percorso fino a Bussana, nonostante qualche scroscio di pioggia. Notevole la proliferazione di locali lungo la ciclovia che trovano giovamento dal passaggio dei cicloescursionisti.

In tarda mattinata si è tornati alla stazione di Sanremo, che con l'interramento è rimasta comunque localizzata nel cuore della città, (dotata di biglietteria, dove è possibile acquistare biglietti per Nizza, altrimenti reperibili solo on-line) e si è proseguito alla volta della stazione di confine di Ventimiglia. Non molti anni addietro, qui transitavano molti convogli internazionali, come il famoso TEE Ligure, che in poche ore collegava la Costa Azzurra a Milano. Ora è sempre necessario cambiare e anche le tre coppie di treni Thello subentrati più recentemente e cancellati a seguito della pandemia, non sono stati successivamente ripristinati. Una situazione incredibile, dovuta in parte alla volontà delle autorità transalpine di ostacolare il passaggio di migranti irregolari, ma soprattutto alle “strategie” delle imprese ferroviarie nazionali, che guardano esclusivamente al mercato interno, trascurando completamente la dimensione internazionale del treno, come non avveniva neppure al tempo delle guerre mondiali e che l'Unione Europea non ha fatto nulla per contrastare.

Dopo uno spuntino al discreto bar ristorante di Ventimiglia, attorno alle 13.00, la comitiva ha proseguito oltre confine, non senza effettuare la sosta di un'oretta alla stazione di Monaco/Montecarlo. Anche lo scalo del Principato è ora sotterraneo come Sanremo, posto in posizione baricentrica, facilmente accessibile tramite scale mobili, e dotato di numerosi servizi commerciali ed informativi a beneficio dei molti clienti, che ne fanno la stazione più frequentata della regione dopo Nizza. Del resto, il Principato, pur ospitando una densità abitativa tra le più alte del Mondo ed ovviamente un reddito pro capite altrettanto elevato, è facilmente visitabile anche senza auto, grazie a sei linee di bus (di cui due notturne), una linea di battelli che attraversa il porto della Condamine e, soprattutto, una

ventina di ascensori pubblici gratuiti che consentono di superare senza sforzo le acclività presenti tra una via e l'altra.

Successivamente si è proseguito per Nizza, arrivando attorno alle 15.30. Prima di raggiungere i rispettivi alberghi, non è mancata una breve visita all'antica stazione delle Ferrovie della Provenza, splendidamente restaurata ed ospitante attività commerciali ed al nuovo terminale della linea a scartamento metrico di ben 150 km che conduce a Digne (il cosiddetto “Train des Pignes”, un treno storico e turistico). Un occhio di riguardo anche alla rete tranviaria della città, aperta nel 2008, dopo svariati decenni di assenza dei binari urbani, e che oggi ospita due lunghe linee, una delle quali in parte sotterranea e che, nella zona più occidentale, si ripartisce in tre differenti direzioni, una delle quali serve i due terminal dell'aeroporto internazionale della Costa Azzurra, il più trafficato di Francia dopo lo scalo parigino di Roissy/Charles De Gaulle. La linea aeroportuale, in direzione centro, termina a Port Lympia, dove sorge il porto commerciale (di qui partono i traghetti per la Corsica), vi è una lapide che ricorda il luogo natale di Garibaldi e sorgono numerosi ristoranti caratteristici, in uno dei quali abbiamo cenato in compagnia dell'amico italo-francese Giovanni, esponente delle associazioni naturalistiche della valle del Roya.

### **Sabato 1 giugno**

Si parte da Nizza alle 9.15 per Breil-sur-Roya, dove si arriva alle 10.27 e dove avviene l'incontro con la delegazione delle Associazioni della Valle del Roya, che si battono in difesa della linea internazionale Nizza/Ventimiglia – Cuneo. Anche sulla tratta francese le automotrici sono denominate “Train de merveilles”, come per la linea italiana premiata con questo nome dal FAI nel 2021. Nella piccola stazione di Breil funziona un grazioso bar dove è stata predisposta una tavolata, come per un piccolo summit transfrontaliero. Ci accolgono, tra gli altri, Jean-Marc Tagliaferri, ingegnere dei Lavori Pubblici in pensione, ed Elsa Gregorio. I cognomi tradiscono le ascendenze italiane: due comuni dell'alta valle, Briga Marittima e Tenda, prima del secondo conflitto mondiale ricadevano nel nostro territorio.

Anche per la linea transalpina non mancano le preoccupazioni. Da settembre e per la durata di ben quindici mesi la tratta rimarrà chiusa per lavori: la prassi ormai consolidata di RFI, che preferisce evitare interventi in pendenza di esercizio, si è diffusa, evidentemente, pure oltre confine. L'alta valle del Roya ospita ormai poche migliaia di abitanti, ma il collegamento ferroviario è di importanza vitale per impedire lo spopolamento di questi territori. Il percorso stradale verso Nizza, che impegna alcuni valichi piuttosto impervi, impone infatti tempi di percorrenza maggiori. Nonostante l'immissione di una quarta coppia giornaliera di treni tra Ventimiglia e Cuneo, molto ci sarebbe da fare per incentivare il turismo ferroviario su questa splendida linea. Quando nel 1979 il collegamento fu finalmente riaperto, dopo le distruzioni della Seconda guerra mondiale, era stato lanciato un convoglio diretto Torino – Nizza, di cui oggi si sente la mancanza. Per non parlare degli anni Trenta, quando di qui passavano espressi internazionali che dalla Germania e dalla Svizzera si spingevano sino a Cannes.

Dopo circa un'ora ripartiamo in direzione di Cuneo, dove, alle 13.19, siamo accolti da una numerosa delegazione capeggiata dal vicesindaco e da Alberto Collidà, di Italia Nostra e componente delle Associazioni Piemontesi che si battono per la riapertura e la valorizzazione delle Ferrovie Sospese. Dopo il treno speciale di Fondazione FS del maggio 2023, che ha percorso le Langhe ed il Monferrato, si è registrata qualche positiva evoluzione: due tratte – la Casale Monferrato – Mortara e la Alba – Asti – sono state finalmente riaperte al traffico ordinario, seppur limitatamente ai giorni dal lunedì al venerdì. Adesso si registra l'interesse dell'imprenditore Arena, che si candida a gestire il servizio sulla



Ceva – Ormea e sulla Cuneo – Saluzzo – Savigliano. Dopo il pranzo conviviale presso i locali del Dopolavoro Ferroviario, la carovana è ripartita da Cuneo alle 15.24 alla volta di Torino Porta Nuova, con arrivo alle 16.35. Qui, dopo l'ultima foto di rito a conclusione della Maratona 2024, il gruppo si scioglie ed i/le partecipanti ritornano alle destinazioni di residenza.

Anche questa Maratona Ferroviaria è stata coronata da successo. Siamo ormai giunti alla decima edizione consecutiva, oltre alle due antesignane del 2008 e 2009, realizzate sotto l'egida di CoMoDo (la Maratona è stata effettuata anche nel 2020, appena terminato il lockdown originato dalla Pandemia). Sono state toccate tutte le Regioni italiane e si sono effettuati sconfinamenti transfrontalieri in Slovenia, Austria e Francia. Una edizione straordinaria “fuori sacco” si è inoltre svolta in Svizzera nell'autunno 2023. Quello che emerge da ogni Maratona AMODO è che c'è sempre molta “voglia di treno” dai territori e molto impegno delle comunità, istituzioni ed associazioni locali per potenziare il servizio e migliorarne la qualità: per un mezzo di trasporto sostenibile che ha un grande futuro.

4

Massimo Ferrari