

Il piano regionale dei trasporti della Calabria

di Mario De Prisco**Il fatto**

Dal primo di agosto è cambiato il regime di impiego di una cospicua parte della ferrovia silana delle Ferrovie della Calabria: si tratta della relazione compresa fra Camigliatello e San Giovanni in Fiore che diviene ferrovia turistica con effettuazione di treni a richiesta.

Questo è uno dei primi effetti del Piano Regionale dei Trasporti (P.R.T.) che è stato pubblicato in Aprile sulla rivista della Giunta Regionale della Calabria e che di seguito esamineremo nel dettaglio.

*Fotogramma Mario De Prisco*

1. FCL 353 in arrivo a Redipiano: abbiamo scelto questa immagine mentre la locomotiva emblematicamente supera un "ramo secco" così come speriamo possa agevolmente superare questo periodo di "gestione turistica" (Fotogramma Mario De Prisco)

Il quadro normativo

Questo importante documento di programmazione regionale mette finalmente la Calabria al passo con altre realtà locali nazionali ed europee, definendo le linee di sviluppo e di integrazione per le diverse modalità di trasporto. Tale piano potrà essere in futuro rimodulato sulla base delle esperienze che verranno acquisite ma costituisce senz'altro uno strumento fondamentale della programmazione regionale. E' un documento che prende la sua autorevolezza non solo dall'ampio consenso politico raggiunto ma anche dal solido lavoro degli esperti che lo hanno formulato nonché dal positivo apporto delle parti sociali e di categoria.

Naturalmente questo documento non parla solo di ferrovie ma anche di strade, porti ed aeroporti con un particolare interesse per gli scambi intermodali e per il trasporto locale.

La Calabria era già stata interessata dal Piano Generale dei Trasporti, nella definizione dei corridoi plurimodali, relativamente a quello "Tirrenico" (Ventimiglia - Genova - Roma - Napoli - Reggio Calabria - Palermo - Trapani inserito nell'itinerario "Euro-Medio-Orientale"). Il P.R.T. prevede un potenziamento della linea Cosenza-Sibari-Taranto, ai fini di un collegamento con il corridoio Adriatico, non disgiunto da un generale ammodernamento strutturale e funzionale della rete FS.

*Foto Mario De Prisco*

2. Treno regionale in arrivo da Taranto e formato da ALe 582.081 e Le 562.060, ripreso al termine del suo viaggio alle porte di Sibari (Foto Mario De Prisco, 28 aprile 1991)

Dal piano derivano immediatamente due progetti attuativi di ampio respiro che vedono le ferrovie in prima linea. Si tratta dello sviluppo di trasporti intermodali legati all'attivazione del Porto di Gioia Tauro e la ristrutturazione ed il risanamento delle Ferrovie della Calabria.

Viene posto come primo obiettivo quello del raggiungimento della progressiva integrazione dei trasporti su scala regionale operando nel quadro delle normative nazionali e comunitarie ma ponendo anche obiettivi integrativi che travalicano questo ambito come l'estensione della rete ad Alta Velocità anche sulla relazione Battipaglia-Reggio Calabria. Viene inoltre tenuto conto della normativa nazionale che prevede per le ferrovie in concessione un triennio di gestione da parte delle Ferrovie dello Stato S.p.A. ed il successivo passaggio alle regioni.

Il P.R.T. Calabria classifica la rete ferroviaria in due livelli funzionali: quello di interesse nazionale e comunitario e quello di interesse regionale e locale. Al primo livello appartengono di diritto, perché già ammessi dalla normativa nazionale, le due linee costiere tirrenica e ionica e la trasversale Paola-Cosenza-Sibari. A queste il piano propone di aggiungere l'altra trasversale Lamezia-Catanzaro come elemento di collegamento fra Gioia T.-Crotone-Sibari-Taranto.

Nel secondo livello vengono inquadrate la linea Eccellenza-Tropea-Rosarno e la rete delle Ferrovie della Calabria.

Nell'esame di dettaglio della rete ferroviaria viene posto come obiettivo generale il conseguimento di elevati livelli di offerta al fine di attrarre sempre maggiori volumi di traffico. Le strategie proposte per conseguire tali obiettivi sono:

il potenziamento della rete mediante raddoppi, elettrificazioni, rettifiche di tracciato ed adeguamento dei nodi di

connessione;

il potenziamento dell'offerta di servizi diretti e veloci con il Centro-Nord sfruttando la linea ionica;

l'integrazione strada-rotaia nel trasporto locale da specificare in appositi piani provinciali;

l'intermodalità nel trasporto merci;

l'estensione della rete A.V. alla direttrice Battipaglia-Reggio C.



3. Panoramica dello scalo merci di Cosenza, che sorge adiacente alla nuova stazione (Foto David Campione, 17 agosto 1997)

Il piano calabrese propone quindi una serie di interventi per il miglioramento della rete ferroviaria.

Per la linea tirrenica viene individuato il raccordo fra il porto di Gioia Tauro e la stazione di Rosarno oltre ad una velocizzazione dell'intera relazione tirrenica ai fini dell'introduzione della A.V.

Sulla linea ionica vengono individuati (in ordine di presumibile realizzazione) i seguenti interventi:

l'impiego di mezzi automotori ad assetto variabile a trazione Diesel (gli ATR.410 che attualmente sono in fase di sviluppo presso la Fiat Ferroviaria di Savigliano);

il raccordo con il porto di Corigliano;

raccordo diretto con la Sibari-Cosenza per evitare l'inversione dei treni interessanti la tratta Crotone-Cosenza;

raddoppio ed elettrificazione della tratta Reggio C.-Melito Porto Salvo al fine di un impiego della tratta Melito-Rosarno come metropolitana di superficie con servizi locali ad alta frequenza (e speriamo ad alta frequentazione);

raddoppio in prossimità delle principali aree urbane;

l'elettrificazione e raddoppio dell'intera Sibari-Reggio Calabria.



4. Locomotiva FCL 353, alla trazione di uno dei tanti speciali finora effettuati, in arrivo a Camigliatello Silano (Foto Mario De Prisco, 25 febbraio 1991)

Sulla trasversale Paola-Cosenza-Sibari, elemento di cerniera fra il corridoio plurimodale "tirrenico" e quello "adriatico", non viene previsto altro che il completamento dei lavori attualmente in corso e che riguardano l'elettrificazione, la variante sulla tratta compresa fra Mongrassano e San Marco, l'eliminazione dei passaggi a livello.

Proprio in questi giorni è stato aperto il cunicolo guida del tratto terminale dello scavo della galleria di valico fra Mongrassano e San Marco che finora aveva impegnato duramente tecnici e maestranze a causa della natura infida dei terreni attraversati.

Riguardo invece alla seconda trasversale Lamezia-Catanzaro è prevista la realizzazione di raccordi per evitare i regressi su alcuni inistradamenti. E' inoltre prefigurata la possibilità di un esercizio ferroviario ad anello che collega tre dei cinque capoluoghi di provincia della Calabria (Catanzaro, Crotone e Cosenza).

La relazione esistente in futuro dovrà tramutarsi in una metropolitana di superficie dedicata esclusivamente al trasporto locale che sarà affiancata da una nuova linea veloce prolungata fino all'aeroporto.

Viene inoltre indicata una generale necessità di miglioramento della automatizzazione del traffico (istituzione di C.C.T.) e una riqualificazione funzionale delle principali stazioni soprattutto ai fini di uno sviluppo dell'intermodalità con la realizzazione di parcheggi ed autostazioni.

Sulla rete di interesse regionale si prevedono:

la riqualificazione degli impianti della linea binario unico Eccellente - Tropea - Rosarno per favorire un trasporto locale cadenzato che valorizzi una zona ad elevata vocazione turistica;

il miglioramento della Cosenza-Catanzaro Lido mediante rettifiche di tracciato, installazione di ACEI e telecomando di stazioni, con servizio di tipo metropolitano presso Catanzaro e con il prolungamento della linea fino a servire la località Germaneto dove si sta espandendo la città con la localizzazione di numerosi uffici di interesse regionale;

la trasformazione in metropolitana di superficie della linea Gioia Tauro-Cinquefrondi attuando tutti gli ammodernamenti

tecnologici, le rettifiche ed i prolungamenti di tracciato necessari; l'impiego della linea Gioia Tauro-Sinopoli come ferrovia turistica di penetrazione nel Parco Nazionale dell'Aspromonte; la trasformazione, come dicevamo all'inizio ormai attuata, della linea Camigliatello - San Giovanni in Fiore in ferrovia turistica con successiva integrazione (anche gestionale) con gli impianti a fune di interesse sciistico. Dulcis in fundo vengono individuate alcune relazioni sulle quali reintrodurre il trasporto ferroviario: la Castrovilliari-Spezzano Albanese (integrata nella rete FS e quindi presumibilmente a scartamento ordinario), la Castrovilliari-Lagonegro come linea a servizio del Parco Nazionale del Pollino e la Siderno-Mammola-Cinquefrondi (integrata nella rete FC a scartamento ridotto).



5. Rimorchiata RL 73 nella livrea giallo/rossa dei rotabili di nuova costruzione con il nuovo pittogramma FC qui ripresa a Gioia Tauro pronta per effettuare un locale trainata da un locomotore Diesel della serie LM4 600. In passato alcuni treni speciali sono stati effettuati con la locomotiva FCL 403 alla trazione di un paio di queste rimorchiate (Foto Mario De Prisco, 20 maggio 1991)

Conclusioni

Come abbiamo visto il Piano Regionale della Calabria è un documento di ampio respiro che non si limita ad una visione ancorata al momento ma guarda al futuro in una prospettiva, certo improntata da un doveroso ottimismo, di sviluppo economico e forse anche demografico. Molte delle indicazioni riportate senz'altro travalicheranno di tanti anni il 2000 ormai alle porte e saranno sicuramente oggetto di un vivace dibattito.

E' però importante che, assieme a progetti di interesse sovraregionale, anche tanti "desideri" siano stati accolti in un simile documento per tentare il recupero a fini turistici di ferrovie da tempo dismesse al fine di evitare che avvenga la dispersione delle aree facenti parte del tracciato e destinate, altrimenti, ad essere rifagocitate dalla proprietà privata o malamente impiegate per inutili strade interpoderali.

Sarà naturalmente compito della politica non solo trovare le risorse finanziarie per attuare un simile piano ma anche creare quel terreno fertile di normative ed interessi convergenti utile a vitalizzare un progetto che non deve essere perdente.

Si può dire che, una volta tanto, la Calabria abbia tirato i propri sogni fuori del cassetto. Non rimane altro che metterli in pratica.

Mario De Prisco - 09 gennaio 1998

Iscriviti alla [newsletter quotidiana gratuita di FERROVIE.IT](#) per ricevere tutte le mattine le ultime notizie.

Unisciti al nostro [canale WhatsApp](#) per aggiornamenti in tempo reale.

Ferrovie.it è dal 1997 il web magazine italiano dedicato alle ferrovie reali ed al modellismo ferroviario. E' vietata la riproduzione, anche parziale, di ogni contenuto del sito senza preventiva autorizzazione scritta della redazione. [Informativa sui cookie](#).

(C) Ferrovie.it - Roma - P.I. 08587411003