

Russo, Cisl Calabria: Autostrade del mare. Ripensare sistema trasporti



Nel dibattito sul trasporto di persone e merci da e per la Calabria – afferma il Segretario generale della Cisl calabrese, Tonino Russo – deve assolutamente entrare un protagonista di primo piano: il mare. Anzi: le **autostrade del mare**.

La discussione sui treni – meglio: sulle infrastrutture sulle quali i treni si muovono – deve infatti allargarsi alle altre vie di comunicazione per pensare allo sviluppo della Calabria in termini progettuali, con lo sguardo rivolto al futuro. Non è più il tempo delle toppe su un vestito troppo lacerato.

Facendo tesoro dell'esperienza accumulata in termini di fallimenti, di mancata crescita, di impiego sbagliato di risorse, di tagli negli investimenti e di marginalità nei movimenti di persone e merci, è giunto il momento di ragionare in termini strategici e di rete e non per compartimenti stagni.

A tre parole chiave – treni, mare, strade – corrispondono infatti **grandi infrastrutture che devono essere create, ripensate o potenziate** e che hanno nomi precisi: **alta velocità ferroviaria, Porto di Gioia Tauro e sistema portuale della Calabria, rete viaria primaria e secondaria**; grandi infrastrutture che possono far uscire la nostra regione dalla

marginalità.

Se si considera l'ipotesi di lavoro riproposta in questi giorni dal prof. Francesco Russo, di un'Alta Velocità LARG per il trasporto ferroviario nazionale dei passeggeri, si può certamente pensare al **trasporto delle merci via mare sui due versanti tirrenico e adriatico-ionico**. I due versanti collegano l'Italia in tutta la sua lunghezza, con la possibilità di utilizzare una serie di porti intermedi, valorizzando sia le potenzialità del **Porto di Gioia Tauro** come hub per il transhipment dall'Europa e dai Paesi extraeuropei per il Mediterraneo e viceversa, sia quelle ad oggi inesplorate dei **Porti nazionali di Corigliano e Crotona** come snodi sullo Jonio delle autostrade del mare, supportate dall'asse ferroviario merci in completamento che congiunge già oggi la Piana di Sibari con il Nord Italia e con l'Europa.

—

Ferrovie

Proviamo a spiegarci meglio. L'alta velocità ferroviaria che il MIT propone oggi per la Calabria, con il collegamento Salerno-Reggio, sembra essere – come ha richiamato in questi giorni il prof. Russo – l'Alta Velocità di Rete (AVR), cioè una ristrutturazione delle linee tirreniche attualmente esistenti, consentendo il trasporto merci su treni pesanti, ma portando la velocità dei treni passeggeri su tutta la tirrenica ad un massimo di 200 km/h, con un investimento economico, dell'ordine di 8-10 miliardi almeno, sproporzionato rispetto alla reale riduzione dei tempi di percorrenza (non più di venti minuti). Sarebbe, appunto, la toppa sul vestito lacerato.

Ci vuole invece un vestito nuovo. L'AVR è, infatti, una tecnologia non utilizzata nel principale itinerario Salerno-Milano: da Salerno verso Nord e sulle trasversali del Nord sono state realizzate o sono in fase di progettazione linee

AVAC (Alta Velocità/Alta Capacità) che consentono velocità massime ben superiori, tra i 300 e i 350 km/h, e supportano il traffico dei treni merci pesanti. Le linee AVAC avrebbero costi consistenti nel Sud del Paese, stimati nell'ordine di 20 miliardi almeno.

Siamo, quindi, condannati ad un'Italia a due velocità anche sul piano del trasporto ferroviario? No, se si riprende la proposta formulata negli anni scorsi dalla Regione Calabria: realizzare – sulla base dell'esperienza di altri Paesi europei, come Francia e Spagna – una linea AVL, Alta Velocità LARG (Lean, Agile, Resilient, Green), “con progettazione snella ad altissimo tasso tecnologico, svincolata dalle pesantezze dei treni merci tradizionali, solida e capace di far fronte ai rischi naturali meglio delle infrastrutture attuali, con grande caratterizzazione ambientale”, che consentirebbe una velocità di 300-350 km/h.

Questa tecnologia non permetterebbe il traffico dei treni merci pesanti da 2000 tonnellate e servirebbe prevalentemente al **trasporto passeggeri**, consentendo di **collegare in pochissime ore al resto del Paese le regioni del Meridione**, attualmente (e per il futuro, se si pensa solo all'AVR) escluse dalla velocità 300-350 km/h; **alleggerirebbe, quindi, il traffico autostradale e quello aereo e l'impatto ambientale sarebbe notevolmente ridotto**. Una soluzione che sarebbe in linea, tra l'altro, con l'attuale politica comunitaria di **utilizzare il traffico aereo per lo spostamento all'estero e quello ferroviario per gli spostamenti all'interno dei diversi Paesi, decongestionando gli aeroporti**.

Le linee ferroviarie attualmente esistenti possono, inoltre, essere potenziate con l'AVR. Questo è particolarmente necessario per il percorso adriatico-ionico, per il quale si deve procedere al completamento dell'elettrificazione di tutta la linea e al raddoppio dei binari dove esiste ancora il binario unico e collegare finalmente Catanzaro, Crotona, Corigliano Rossano liberandole dall'isolamento.

Autostrade del mare

La vera sfida per il trasporto delle merci è dunque, in realtà, quella di lanciare le **autostrade del mare**, certamente meno inquinanti.

Questa soluzione consentirebbe una migliore qualità e una maggiore agilità dei servizi e aprirebbe **prospettive nuove**: per il **Porto di Gioia Tauro**, la cui attività negli ultimi mesi è peraltro aumentata e deve essere messo in condizione di svolgere in pieno il suo ruolo di hub del trasporto merci nel cuore del *Mare nostrum*; per i **Porti nazionali dello Jonio – Corigliano e Crotone** – si tratterebbe di definire funzioni di raccordo con il Mediterraneo e di collegamento con la Sicilia e con Malta, stante la possibilità di interscambiare mare e ferro nell'area di Corigliano con relativamente pochi interventi mirati.

Le autostrade del mare basate in un porto del Tirreno possono partecipare all'alleggerimento del traffico autostradale e del traffico di attraversamento dello Stretto con mezzi pesanti. In questo senso è quanto mai necessario chiudere in via definitiva la questione gateway nel porto di Gioia Tauro. Allo stesso modo è necessario pervenire all'immediato finanziamento da parte del Ministero delle Infrastrutture, con i fondi europei PON giacenti nelle casse dello stesso Ministero da anni, delle opere infrastrutturali interne al Porto. È grave ed inaccettabile che le uniche risorse certe per investimenti infrastrutturali siano quelle poste in campo dalla Regione Calabria per la realizzazione della Banchina Ovest.

Le autostrade del mare basate in un porto dello Jonio, subito Corigliano e a seguire Crotone, possono permettere di collegare con servizi semplici e diretti i porti dei Paesi del Mediterraneo centrale ed orientale. L'importanza del porto di Corigliano è decisamente aumentata con il completamento

dell'itinerario ferroviario merci ionio-adriatico. È da richiamare che questo è già considerato itinerario cruciale nel sistema dei corridoi commerciali merci definiti dall'Unione Europea. In questo senso è necessario pervenire immediatamente alla sistemazione del tratto Sibari-Corigliano per permettere lo scambio ferrovia-mare con l'utilizzo del grande porto della Sibaritide.

Bisogna, inoltre, valorizzare tutte le possibilità legate alla **Zona Economica Speciale**.

—

Strade

La terza parola chiave – strade – ci dice che devono essere sbloccate le risorse già programmate per il collegamento del Porto di Gioia Tauro alle grandi vie di comunicazione stradali e ferroviarie, risorse inesplicabilmente ferme a Roma, senza dimenticare il completamento dell'A2 e i lavori sulla S.S. 106, con particolare attenzione al macrolotto 3.

—

Ripensare con urgenza la questione trasporti

Chi deve fare i conti, potrà constatare che, **a parità di investimenti, l'idea di cui parliamo tiene insieme trasporto merci e passeggeri, mettendo l'Italia e il suo Mezzogiorno al pari di altri Paesi europei concorrenti nell'industria del turismo e permette di riprendere lo sviluppo economico e la crescita del PIL anche grazie alla velocità negli spostamenti, così come si è verificato in altre zone del Paese e dello stesso Mezzogiorno, che hanno visto crescere di 7 punti percentuali in più proprio il PIL per la presenza dell'Altra Velocità.**

Bisogna perciò **aprire un serio dibattito con il Governo centrale e la Regione Calabria** perché – conclude il Segretario

generale della Cisl calabrese – è il momento di **ripensare con urgenza la questione dei trasporti nel Sud e in Calabria**. Le misure europee per fronteggiare la crisi economica possono offrire le risorse necessarie a liberare le regioni meridionali da una mortificante marginalità cui sono state condannate non per decreto divino, ma da politiche miopi».