

MOBILITÀ FERROVIARIA, MODELLO DI TRASPORTO EQUO-SOSTENIBILE.  
IL CASO DELLA LINEA IONICA DELLA MAGNA GRECIA

Domenico GATTUSO<sup>1</sup>, Gian Carla CASSONE<sup>2</sup>

**SOMMARIO**

La nota propone un'analisi del trasporto ferroviario regionale con particolare riferimento alla linea ionica della Magna Grecia in un'ottica di "*equo-sostenibilità*" basata su una politica lungimirante dei trasporti ispirata all'equità economica, sociale ed ambientale. Dopo un'introduzione in cui si focalizza il problema del trasporto regionale in Italia, si propongono alcuni cenni storici circa la ferrovia ionica in Calabria e viene quindi posto l'accento sul degrado della ferrovia ionica attraverso un'analisi quali-quantitativa che mette in evidenza le criticità di infrastrutture e stazioni, le criticità relative al materiale rotabile e all'esercizio, al sistema tariffario e alla qualità percepita dall'utenza attraverso un'indagine *customer satisfaction*. E' proposto un caso studio con riferimento alla tratta Reggio Calabria-Roccella Ionica ed è presentata un'analisi critica circa possibili scenari futuri. Infine è riportata un'analisi prestazionale di scenario con riferimento al caso studio esaminato.

---

<sup>1</sup> Università Mediterranea, via Graziella Feo di Vito, 89100 Reggio Calabria, e-mail: domenico.gattuso@unirc.it

<sup>2</sup> Università Mediterranea, via Graziella Feo di Vito, 89100 Reggio Calabria, e-mail: giancarla.cassone@unirc.it (corresponding author).

## 1. Introduzione

La rete ferroviaria italiana conta ormai quasi 175 anni di vita. Essa ha contribuito ad unire l'Italia, a favorire gli scambi commerciali e sociali fra le regioni, a ridurre i divari economici fra le diverse aree del Paese. E ciò in virtù di una configurazione capillare, strutturata su servizi diversificati e misurati in rapporto alle esigenze della comunità. Ingenti risorse sono state indirizzate sulla rotaia e sui treni, per garantirne efficienza, efficacia, sicurezza; e milioni di italiani hanno trovato opportunità di lavoro, diretta o indiretta, grazie ad essi. Certamente le ferrovie non sono mai state considerate come un'impresa che deve far quadrare i bilanci, in quasi nessuna parte del mondo; semplicemente perchè si è riconosciuto al treno il ruolo di servizio pubblico essenziale, di bene comune; si è riconosciuto in esso un mezzo per garantire un diritto costituzionale fondamentale come il diritto alla mobilità per tutti. Alla stregua del diritto all'istruzione, all'informazione, alla giustizia, alla sicurezza pubblica.

Numerosi documenti di programmazione a scala nazionale ed internazionale indicano il treno come vettore da privilegiare nelle politiche di investimento in ragione della sua convenienza acclarata in termini di costi e di sostenibilità ambientale (Libro Bianco UE, 2011; ERA, 2013). Un treno regionale con 4 carrozze equivale a togliere dalla strada 400 autovetture, un treno merci ordinario equivale a 25 TIR; per la collettività ciò si tradurrebbe in rilevanti economie in termini di consumi energetici, emissioni inquinanti nocive, tasso di incidentalità, senza contare altri interessanti benefici in termini di qualità del viaggio e decongestionamento delle arterie stradali.

Ma in Italia, a differenza di altre nazioni evolute, tuttavia agli enunciati di principio, non corrispondono politiche dei trasporti coerenti (Quarantelli, 2013). La rete ferroviaria nazionale si va contraendo, soprattutto sulla dimensione regionale; negli ultimi 20 anni gli investimenti sono stati concentrati quasi esclusivamente sul segmento dei treni ad alta velocità, numerosi scali merci sono stati disattivati o depotenziati, si continua con una espansione della rete delle infrastrutture stradali e una concentrazione degli investimenti su grandi opere puntuali, spesso sovradimensionate, trascurando la logica di rete diffusa e strutturata in una ottica gerarchica. I problemi di mobilità si acuiscono e cresce l'insoddisfazione generale di cittadini ed imprese (Rapporto Pendolaria di Legambiente, 2014).

In Italia il treno occupa oggi una posizione secondaria nella distribuzione modale degli spostamenti. Sulle medio-lunghe distanze solo il 2,2% degli spostamenti avviene mediante l'utilizzo del modo treno, e tale percentuale si attesta al 2,8% per le brevi distanze tipiche degli ambienti regionali o del pendolarismo (MIT 2010). Nonostante la maggiore efficienza, a parità di tempo, una linea ferroviaria a doppio binario può portare un numero di passeggeri o di tonnellate di merci maggiore di una strada a quattro corsie. Anche un altro fronte, dove importante è stata la crescita di domanda di trasporto, quello urbano o metropolitano, vede il treno in posizione ancillare: in Italia, degli oltre 13 milioni di pendolari, solo uno su 7 si muove in treno (14%). Una delle ragioni di questo squilibrio modale è che la ferrovia si trova a dover contrastare la concorrenza a tutti gli effetti sleale del trasporto su gomma, che mantiene la sua competitività solo perché non paga costi ambientali (smog, gas serra, traffico) e sociali (incidenti stradali, malattie) di cui è responsabile; inoltre l'utenza automobilistica riceve maggior sostegno pubblico sotto forma di incentivi pubblici e non. Quando in Italia si parla di trasporti si guarda purtroppo principalmente in due direzioni: soldi per opere in cemento, spesso grandi opere, a prescindere dall'utilità; sconti e sussidi agli autotrasportatori, pena scioperi che paralizzano il Paese. Sull'autotrasporto, dal 2000 ad oggi, sono piovuti 4,5 miliardi di Euro, con 400 milioni per sconti sui pedaggi, sgravi fiscali, detrazioni varie. Ma è da oltre dieci anni che gli investimenti statali e regionali premiano la strada a danno della ferrovia; le strategie di governo della mobilità non sono state adeguatamente indirizzate a ridurre il traffico su gomma. I finanziamenti da parte dei Governi che si sono succeduti nell'ultimo decennio hanno premiato per il 72,1% gli investimenti in strade e autostrade. Quanto è stato finanziato per le reti metropolitane è ben poca cosa visto che questa voce raggiunge appena il 15,4% degli stanziamenti per opere infrastrutturali, mentre ancora una volta la situazione più drammatica è quella delle ferrovie, prese sempre meno in considerazione, con solo il 12,5% degli investimenti totali. In termini assoluti le infrastrutture stradali sfiorano la quota faraonica di 60,0 miliardi di euro, contro i 12,7 ed i 10,0 di metropolitane e ferrovie regionali/locali rispettivamente.

In questa nota si propone un approccio di programmazione in controtendenza, fondato sul principio della “*equo-sostenibilità*” del trasporto; in altri termini si afferma l’idea che le risorse e l’offerta di trasporto debbano essere distribuite in modo equo, ovvero rispondere pienamente alla domanda di mobilità passeggeri e merci, su tutto il territorio; e che occorra dare priorità assoluta alle forme di trasporto meno invasive, costose e inquinanti (Gattuso, 2012; 2014).

Per questo si è ritenuto opportuno affermare il concetto di Trasporti Equo-Sostenibili. Laddove la sostenibilità assume un significato più ampio rispetto al solo parametro ambientale, pur importante. L’idea di fondo è che occorra procedere ad un graduale riequilibrio nella destinazione delle risorse pubbliche. Con riferimento specifico alle ferrovie: meno alle grandi opere come i tunnel sotto le Alpi o sotto Firenze (di acclarata inutilità) e più alle opere diffuse sul territorio; meno all’alta velocità e più alle ferrovie regionali (per 1 utente che viaggia in modo confortevole sui treni super-veloci ve ne sono 10 sui treni pendolari che soffrono condizioni di disagio estremo); meno sui corridoi forti e di più sulle aree regionali vaste (per evitare la marginalizzazione di intere province); meno lungo le coste e di più nelle aree interne; meno per stazioni monumentali di dubbia qualità (come Roma Tiburtina) e più per il patrimonio di stazioni storiche da valorizzare, meno per la viabilità stradale e più per le ferrovie (riequilibrio modale non solo a parole), meno per il traffico privato (inquinante e ad alto rischio) e più per le ferrovie di pregio ambientale e turistico.

Nella nota è proposta in particolare una analisi focalizzata su una fascia territoriale rappresentativa, la costa ionica calabrese, per evidenziare come una politica lungimirante dei trasporti a sostegno della ferrovia possa sortire, con risorse finanziarie e temporali contenute, effetti di gran lunga più interessanti per la comunità in rapporto ad una politica attualmente orientata alla dismissione dei servizi. A partire da una denuncia, documentata, circa le politiche pubbliche finalizzate alla chiusura della linea, la ricerca mette in luce, attraverso una analisi comparativa di investimenti mirati e prestazioni derivate, l’utilità della linea ferrata ionica per l’utenza e la comunità. Il caso studio si propone come emblematico e si presta ad essere trasferibile in altri contesti. In altri termini si prefigura l’opportunità non solo di salvaguardare la linea, ma anche si rilanciarne il ruolo, puntando ad offrire servizi su standard degni di un paese europeo.

## **2. Ferrovie in Calabria. Cenni storici**

I lavori di costruzione della prima linea ferroviaria realizzata in Calabria, la ionica, primo e strategico collegamento ferroviario Nord-Sud, vennero avviati nel 1865. Il 3 giugno 1866 apriva il primo tratto da Reggio Calabria a Lazzaro e il 1 ottobre 1868 esso si prolungava fino a Bianco. La costruzione della linea procedeva anche da Nord verso Sud, da Metaponto a Sibari e Crotone. I lavori si conclusero il 15 Novembre del 1875 con l’apertura dell’ultimo tratto tra Crotone e Catanzaro Marina. L’anno successivo apriva da Sibari la diramazione per Spezzano Albanese, nella valle del Crati, primo tratto della linea per Cosenza che sarebbe stata ultimata nel gennaio 1879.

La ferrovia ionica risultò subito di grande importanza; oltre a collegare la Calabria permettendo l’esportazione delle sue produzioni agricolo-forestali, consentiva anche, attraverso l’itinerario costiero adriatico, l’inoltro delle merci provenienti dalla Sicilia e dirette al Nord. Il 15 marzo 1881 veniva ultimato il collegamento tra le stazioni di Reggio Calabria Centrale e Marittima, indispensabile per il trasbordo delle persone e delle merci attraverso lo Stretto di Messina.

Nel 1870 era anche stata avviata la costruzione della linea tirrenica, completata nel 1895. La linea Sant’Eufemia (Lamezia) – Catanzaro, seconda trasversale Ionio – Tirreno, nasceva nel novembre 1894 e veniva completata nel luglio 1899; la stazione di Catanzaro città era già collegata con Catanzaro Marina dal 1883. Nel novembre 1893, oltre un decennio dopo l’arrivo dei binari sulle banchine del porto di Reggio Calabria, prendeva il via la navigazione a vapore attraverso lo Stretto. Nel 1901 avveniva il primo traghettaggio di due carrozze del treno direttissimo Roma –Siracusa, instradato via ionica, e solo quattro anni dopo, il 1° Marzo 1905, ebbe inizio l’inoltro di treni sulla nuova linea tirrenica, rilevata nello stesso anno dalle Ferrovie dello Stato.

Con l’esercizio di Stato venne operata una profonda rielaborazione dei progetti di sviluppo della rete, cancellandoli praticamente quasi del tutto. Al posto del collegamento transappenninico Cosenza-Nocera Terinese approvato nel 1879, venne progettato un collegamento apparentemente più diretto ed economico fra

Cosenza e Paola, classificato tra le ferrovie complementari, con poche opere d'arte e con forti pendenze per valicare la catena costiera; per cui si adottò una ferrovia a cremagliera, con pendenza del 75%. I lavori iniziarono nel 1907, incontrando forti difficoltà a causa dell'instabilità dei terreni attraversati che ne allungarono i tempi di costruzione. L'apertura della linea, di 35 km, avvenne il 2 agosto 1915.

Nel periodo tra le due guerre, il traffico ferroviario lungo la costa tirrenica divenne predominante; esso richiedeva locomotive a vapore sempre più potenti e negli anni Trenta si decise l'elettrificazione a corrente continua, completata su tutto l'itinerario nel 1939.

Durante la seconda guerra mondiale le linee calabresi subirono danni limitati dato il veloce spostamento del fronte verso Nord dopo il 1943. Gli anni Sessanta e Settanta non hanno visto particolari interventi sulla linea ionica. Negli anni Ottanta si è assistito ad un calo del traffico merci e viaggiatori lungo l'itinerario ionico, eroso in favore di quello su strada (miglioramento della SS 106 e nuova autostrada A3 il cui ultimo tratto Gioia Tauro – Reggio Calabria venne aperto al pubblico nel 1972).

Il periodo successivo alla costituzione del nuovo Ente Ferrovie dello Stato (1987), è stato un periodo di incertezza per la rete calabrese; ad una fase iniziale in cui si era palesata la realizzazione di una nuova linea ad alta velocità con un percorso più interno alla regione sulla scia del tracciato seguito dall'autostrada A3, ha fatto seguito una politica mirata essenzialmente alla riduzione dei costi di esercizio. Ne è derivato un progressivo impoverimento dei servizi con una drastica riduzione dei treni a lunga percorrenza ed una qualità sempre peggiore dei servizi regionali, in particolar modo sulla linea ionica. Anche il traghettamento dei treni sullo Stretto di Messina ha subito un drastico taglio con significativi riflessi sull'offerta ferroviaria in Calabria.

### **3. Il degrado della linea ionica**

La linea ferroviaria ionica collega Taranto a Reggio Calabria lungo la costa. Essa è gestita da RFI (Rete Ferroviaria Italiana) che la qualifica come complementare affidando ad essa un ruolo secondario, a servizio prevalentemente della mobilità lungo la fascia costiera che da Reggio Calabria conduce alle province pugliesi.

La dorsale ionica riflette la medesima filosofia costruttiva dell'adriatica, con tracciato veloce e per quanto possibile rettilineo, realizzato vicino alla costa, con poche opere d'arte impegnative e quindi di costo minore. La linea ha poche gallerie ed un solo punto di pendenza relativamente elevata nell'area di Cutro.

L'infrastruttura della rete ionica è prevalentemente costituita dal semplice binario con scartamento ordinario (1435 mm) ed armamento costituito da rotaie di 36 kg/m. Soltanto le due tratte estreme, la Taranto-Metaponto e la Reggio Calabria-Melito Porto Salvo, sono a doppio binario. La linea è interamente attrezzata con Blocco Conta Assi (BCA) e Sistema di Controllo della Marcia Treno (SCMT) ed è gestita con il sistema di Comando Centralizzato del Traffico (CCT).

Si contano tre collegamenti trasversali tra il versante ionico e quello tirrenico:

- da Metaponto per Potenza - Battipaglia, linea elettrificata, ma con modesta offerta di servizi;
- da Sibari per Cosenza e Paola: l'itinerario, un tempo di interesse strettamente locale, dopo l'attivazione della nuova linea per Paola con la galleria di base "Santomarco" e l'elettrificazione, è divenuto il più importante collegamento trasversale della Calabria incanalando il traffico dell'Alto Ionio e dell'Adriatico Meridionale sul versante tirrenico meridionale e sottraendolo alla linea ionica;
- da Catanzaro Lido per Lamezia; l'itinerario, non elettrificato è attualmente scarsamente servito; nel 2007 è stato attivato un percorso tangenziale da Catanzaro Lido a Settingiano (Figura 1), che ha comportato l'abbandono della stazione del capoluogo di regione; esiste un progetto elaborato da RFI per una velocizzazione in direzione Lamezia mediante una nuova linea ferroviaria (con un costo rilevante) che però taglierebbe dal servizio diversi centri abitati tra cui Nicastro e Sambiasè.

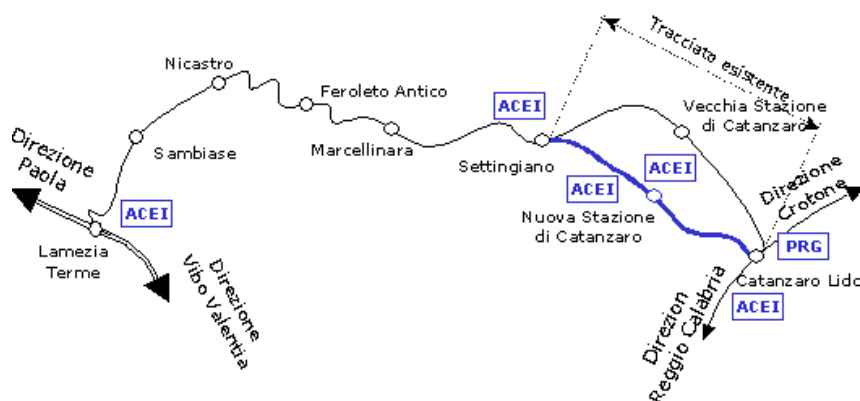


Figura 1 – Percorso tangenziale da Catanzaro Lido a Settingiano (Fonte: Ferrovie in Calabria, 2015)

Le prospettive non sembrano molto rosee per la linea ionica che, secondo alcuni, potrebbe essere nel prossimo futuro ulteriormente depotenziata ed asservita a itinerari di interesse regionale o a servizio delle città più importanti.

La situazione di generale degrado del trasporto ferroviario in Calabria si manifesta in maniera drammatica e preoccupante sulla linea ionica. Questo degrado, oltre alle cause locali, ha ragioni assai più generali che riguardano le politiche di stampo neo-liberista. Gli interventi realizzati nel corso degli ultimi anni, pur incidendo complessivamente sul miglioramento della linea in termini di sicurezza ovvero con l'attivazione del sistema di controllo della marcia del treno, non sono andate a colmare il deficit creato dalla chiusura di numerosi impianti ed in particolare le stazioni, dall'utilizzo di materiale rotabile vetusto, da criticità evidenti nell'esercizio, nei servizi, nella sicurezza per i viaggiatori. Si assiste piuttosto ad azioni volte a rompere l'unità della rete. Ecco allora la scelta miope di cancellare i servizi ferroviari fra Sibari e Metaponto, tagliando le relazioni dirette con la Puglia, sostituendo i treni con autoservizi inappetibili. Sul segmento di raccordo Ionio-Tirreno, la linea Catanzaro-Lamezia, dopo un'interruzione forzata e prolungata nel 2013 a causa del crollo di un ponte nei pressi di Marcellinara, ha visto ridotta l'offerta di trasporto ad autoservizi minimi, e la ripresa del servizio ferroviario si è attestata su standard modestissimi (solo 3 coppie di treni/giorno e di pessima qualità). L'obiettivo ultimo, ad osservare le politiche del gestore Ferrovie dello Stato (FS) di questi anni, purtroppo avallate o disconosciute dalle forze di governo, sembra decisamente orientato all'isolamento e al successivo smantellamento della linea ferroviaria ionica. La qualità e quantità di servizi di trasporto ferroviario sono ormai tali da dissuadere l'utenza dall'affrontare un viaggio in treno, tanto in ambito locale, quanto in ambito interregionale; alcuni treni sono sovraffollati e scomodi, altri possono essere assimilati a treni da terzo mondo per la pessima qualità, per le scarse condizioni igieniche, per l'insicurezza percepita dai viaggiatori, per i modesti parametri di affidabilità e regolarità. Oltre alla cancellazione dei collegamenti a lunga percorrenza tra la Calabria ed il resto del Paese, si continua a registrare la progressiva e quotidiana soppressione di molti treni regionali utilizzati soprattutto dai pendolari per raggiungere i luoghi di studio e di lavoro. Da alcuni anni si sono, perciò, acuiti i conflitti sociali, con frequenti proteste della popolazione che teme una ulteriore pericolosa marginalizzazione di un territorio già economicamente e socialmente molto sofferente. La qualità dei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) lungo la fascia ionica calabrese è destinata a peggiorare ancora in assenza di interventi significativi. Il mantenimento dei traffici attuali passa necessariamente per un miglioramento delle prestazioni offerte dai servizi di trasporto collettivo all'utenza, in linea con i dettami delle norme di settore. Il rischio ultimo è che possano scomparire interi segmenti di servizi di trasporto, servizi vitali per aree a modesta accessibilità come alcune zone ioniche.

Nel seguito sono evidenziate alcune delle principali criticità della linea ionica calabrese.

### 3.1. Criticità di infrastrutture/stazioni

L'infrastruttura non presenta particolari criticità, salvo la presenza di numerosi passaggi a livello e l'attraversamento di centri abitati con edificato in adiacenza alla linea. La linea ferrata non risulta protetta dall'ambiente circostante, le opere d'arte sono quasi ovunque quelle realizzate in origine con rari interventi

sostitutivi. Nel corso del tempo quasi tutte le stazioni sono state abbandonate, con conseguente degrado degli edifici e delle aree di pertinenza interne ed esterne e caduta drastica dell'immagine di centri di aggregazione e vita sociale di interi paesi ionici, nati e sviluppatisi proprio attorno alla ferrovia ed alle stazioni. Stessa sorte è toccata ad una moltitudine di caselli ferroviari, molti dei quali sono ormai dei ruderi; tanti altri sono stati ceduti a privati cittadini.

### *3.2. Criticità relative al materiale rotabile*

Il perdurare del mancato rinnovo del materiale rotabile, fa sì che gli attuali treni circolanti, con “un'età media” di oltre 35 anni, costretti ad utilizzazioni forzate e continue, provochino cadute di servizio con particolari disagi che si ripercuotono sul trasporto pendolare; guasti e soppressione di corse sono purtroppo frequenti. La Regione Calabria, diversamente da altre Regioni, non investe nell'acquisto di nuovi treni. Ad oggi i servizi vengono svolti dalle vecchie “littorine” Aln668 (Figura 2), non di rado a composizione minima. Talvolta si giustificano i disagi in ragione della mancata elettrificazione della linea; in realtà non è questo il problema. In Scandinavia, ad esempio, gran parte delle linee non risultano elettrificate, ma il sistema ferroviario funziona bene; in Italia invece una linea a trazione Diesel è considerata lenta, antieconomica, di scarso valore.



*Figura 2 - Aln668*

### *3.3. Criticità di esercizio*

La linea ionica calabrese consente velocità limiti di 90-150 km/h ed una velocità commerciale di 82 km/h; il traffico attuale è di 37-47 treni/giorno a seconda delle tratte, largamente inferiore alla capacità che oscilla tra 65-82 treni/giorno. In Tabella 1 si riportano le caratteristiche prestazionali delle quattro macro-tratte costituenti.

E' opportuno specificare che sulla tratta Sibari-Rocca Imperiale viene erogato un servizio integrativo tramite autobus con 13 corse/giorno che costringe i viaggiatori al cambio forzato di veicolo ed a percorsi stradali tortuosi e di modesta qualità, essendo praticamente cessato nel 2011 l'esercizio ferroviario da Sibari a Metaponto.

Da un'attenta analisi del programma orario è stato possibile costruire un quadro sintetico circa i servizi offerti all'utenza in termini di frequenza per fasce orarie significative (Tabella 22). Si può osservare la presenza di numerose situazioni critiche (colore bianco) in cui la frequenza di servizio è inferiore a 3 corse sull'intera fascia oraria, sia essa di punta o di morbida; praticamente nell'orario si presentano dei veri e propri vuoti di servizio.

Tabella 1 – Caratteristiche prestazionali della linea ionica in Calabria

Tratte	L (km)	Treni Regionali		Treni Intercity		Corse q (corse/giorno)
		T (min)	v(km/h)	T (min)	v(km/h)	
RC-Melito P.S.	29,81	31	57,70	24	74,53	58
Melito P.S.-CZ Lido	147,74	144	61,56	133	66,65	15
CZ Lido-Sibari	172,48	158	65,50	150	68,99	17
Sibari-Rocca I.	43,95	46	57,32	46	57,32	2
<b>Totale</b>	<b>393,98</b>	<b>379</b>	<b>62,37</b>	<b>353</b>	<b>66,97</b>	<b>92</b>

L Lunghezza della tratta; T Tempo medio di percorrenza; v velocità commerciale; q frequenza di corsa

Tabella 2 – Offerta di trasporto. Frequenze di esercizio per fasce orarie

	Ore di punta	Ore di morbida	Ore di punta	Ore di morbida	Ore di punta
Tratte	5:00-9:00	9:00-12:00	12:00-14:00	14:00-18:00	18:00-20:00
RC-Melito P.S.	●	●	●	●	●
Melito P.S.-CZ L.	○	○	○	○	○
CZ Lido-Sibari	○	○	○	●	○
Sibari-Rocca I.	○				
RC-Roccella J.	●	○	○	●	○

Legenda: ○ ≤ 3 corse      ○ 3 < corse < 6      ● ≥ 6 corse

L'analisi di accessibilità, condotta con modelli specifici, ha fatto emergere alcuni elementi di notevole criticità. Osservando le curve isocrone (Figura 3) si può osservare come i tempi medi per raggiungere alcuni centri della fascia ionica a partire da Reggio Calabria siano particolarmente lunghi. Per raggiungere Taranto in treno da Reggio Calabria (327 km) si impiegano in media 7 ore; per raggiungere Crotone si impiegano 4 ore e 45 minuti, per raggiungere Catanzaro circa 3 ore e per giungere a Cosenza occorre affrontare un viaggio di circa 3 ore e mezza. Tempi lunghissimi (2,5/3 ore) anche per raggiungere centri come Lamezia Terme e Crotone a partire da Locri. Più in dettaglio sulla fascia ionica il distanziamento temporale medio tra i treni è di circa 60 minuti nei giorni feriali, 94 minuti nei giorni festivi, toccando punte di 120 minuti su alcune fasce orarie.

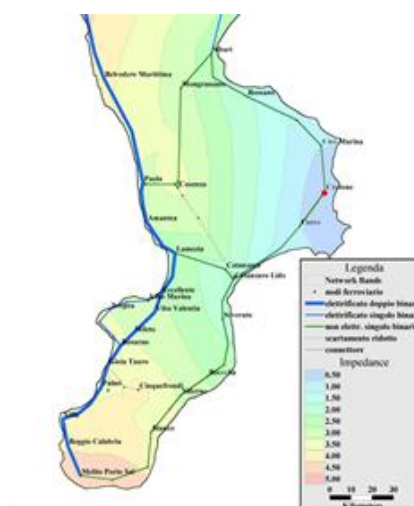


Figura 3 - Misure di accessibilità in termini di isocrone

La situazione appare critica e quanto mai sconcertante se comparata con ciò che avviene nel Nord Italia: 3 sono le ore per raggiungere Roma da Milano (547 km) e solo 2 ore e 15 minuti il tempo impiegato per un viaggio tra Torino e Bologna (350 km).

La Figura 4 mette a confronto due biglietti ferroviari; si può osservare come il tempo necessario per raggiungere Lecce da Reggio Calabria sia il triplo di quello necessario per percorrere la tratta Venezia – Torino, sebbene le distanze da percorrere siano equiparabili.

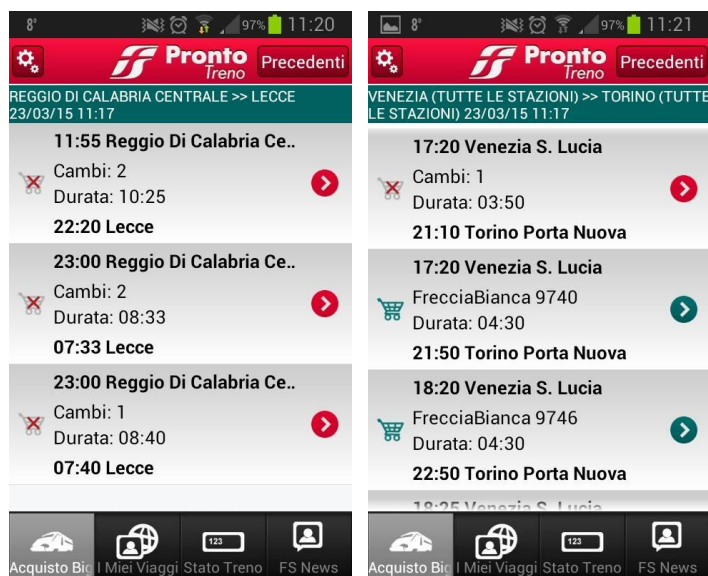


Figura 4 – Misure di accessibilità - Confronto tempi di viaggio

### 3.4. Tariffe

Il prezzo dei biglietti ferroviari italiani è calcolato su base chilometrica e di norma tutte le tariffe sono linearmente proporzionali ai km percorsi con riferimento a fasce chilometriche ben definite. La Figura 5 riporta il confronto, in termini di costo unitario, tra la tariffa ordinaria di seconda classe e gli abbonamenti settimanale, mensile, annuale con riferimento ad un passeggero adulto. Si evince che il costo unitario dell’abbonamento mensile è di norma più basso rispetto a quello del biglietto a tariffa ordinaria. Nella fascia 10-30 km la differenza è minima, mentre al crescere delle distanze “la forbice” si allarga, con riduzioni del 50-60% su distanze di 150-200 km. Il sistema tariffario adottato dalla Regione Calabria non prevede agevolazioni per famiglie o gruppi.

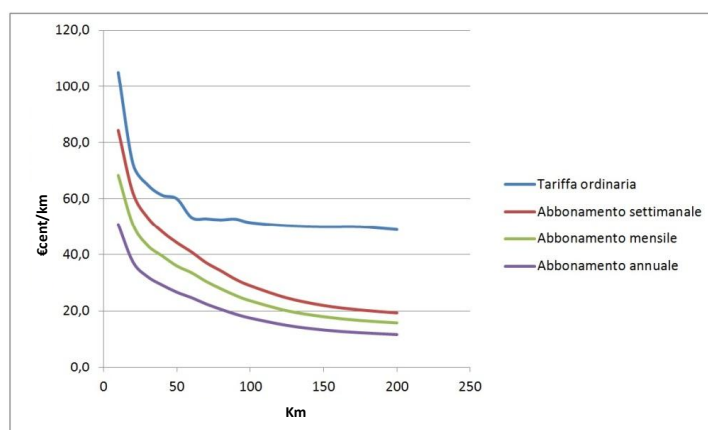


Figura 5 - Confronti in termini di costo unitario

Occorre segnalare la difficoltà di reperimento dei biglietti: pochi rivenditori autorizzati e spesso localizzati lontano dalle stazioni, assenza di macchinette automatiche adibite alla distribuzione di titoli di viaggio all’interno delle stazioni.

La figura 6 mette a confronto le tariffe adottate in Puglia, Lazio e Lombardia con quelle in Calabria, con riferimento alla tariffa ordinaria di corsa semplice ed agli abbonamenti settimanale, mensile ed annuale.



Preliminarmente occorre precisare che in Calabria, Puglia e Lazio il servizio di trasporto ferroviario regionale viene fornito da Trenitalia, mentre in Lombardia esso è a carico della società Trenord. Si può osservare che la tariffa ordinaria di corsa semplice praticata dalla Regione Lazio è nettamente inferiore rispetto alle altre, mentre le tariffe praticate da Trenord sono le più alte. In Calabria le tariffe sono simili a quelle pugliesi solo per distanze inferiori a 50 km; esse sono comunque superiori a quelle praticate nel Lazio.

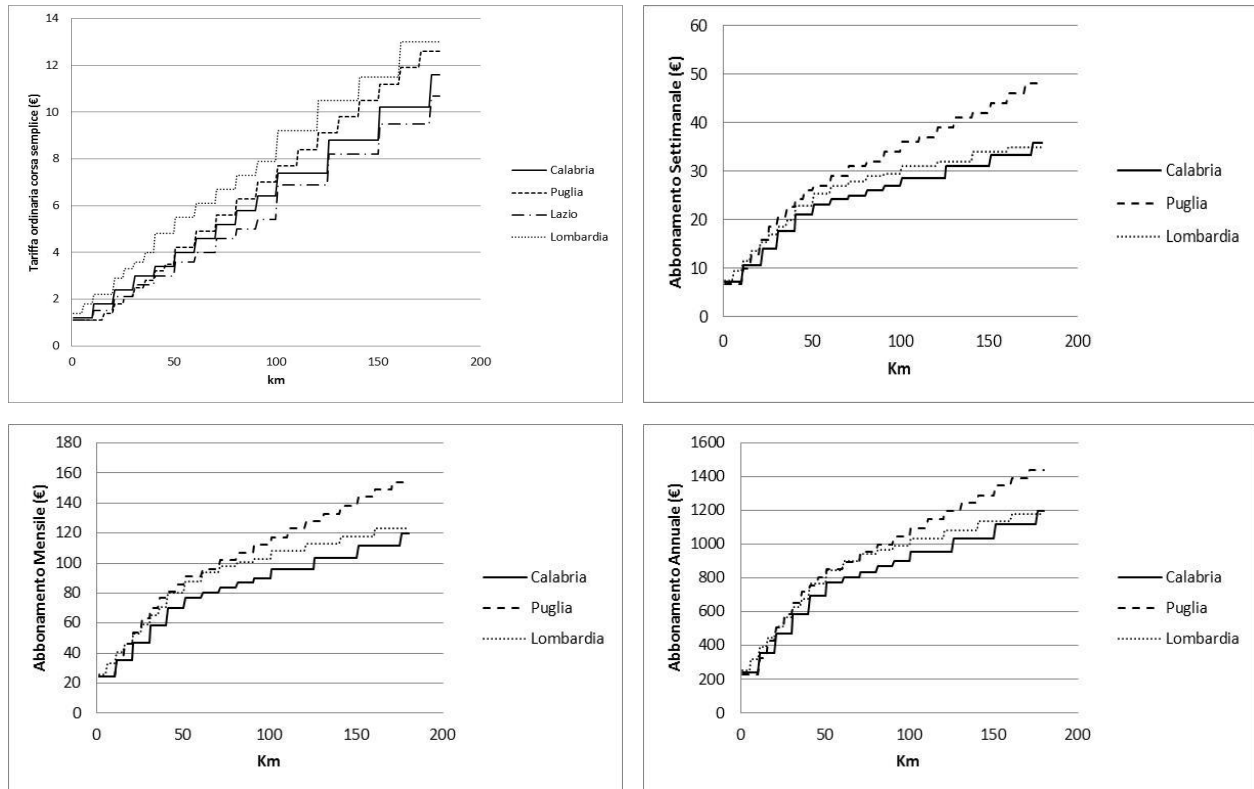


Figura 6 – Confronto tariffe regionali

Per ciò che concerne gli abbonamenti è stato possibile effettuare un confronto solo tra le Regioni Calabria, Puglia e Lombardia in quanto nel Lazio per gli abbonamenti vige una tariffazione zonale. Dal confronto emerge che in Calabria le tariffe sono leggermente meno pesanti. Occorre comunque evidenziare che Trenord offre la possibilità di acquistare abbonamenti integrati per viaggiare in gruppi di province o per viaggiare nell'intera regione.

### 3.5. Qualità percepita

La qualità percepita dall'utenza circa il servizio ferroviario sulla linea ionica è stata valutata attraverso un'indagine campionaria di tipo "customer satisfaction". Alle persone intervistate è stato chiesto di esprimere un giudizio sulle caratteristiche del servizio di trasporto ferroviario; in particolare, si è chiesto di fornire un voto da 1 (insoddisfazione estrema) a 10 (massima soddisfazione) su alcuni aspetti del servizio ferroviario. Occorre evidenziare il fatto che tale analisi non contempla i giudizi da parte dei non utenti, utenti potenziali o utenti che hanno abbandonato i servizi ferroviari perché dissuasi dal peggiorare dell'offerta nel tempo. Sono state considerate le seguenti caratteristiche del servizio di trasporto: frequenza delle corse, affollamento delle vetture, regolarità del servizio/puntualità dei treni, grado di sicurezza sulle vetture ed in corrispondenza delle stazioni, pulizia dei mezzi, cortesia del personale (a bordo e in stazione), qualità dei cartelli indicatori e delle informazioni sul servizio, facilità di acquisto dei biglietti, facilità di accesso alle stazioni ed alle vetture.

Si è proceduto alla costruzione di una serie di grafici che esprimono in maniera sintetica la qualità percepita dagli utenti. È possibile leggere in ascissa il giudizio espresso (voto compreso tra 1 e 10), in

ordinate la percentuale di utenti che ha fornito una determinata votazione. La Figura 7 riporta un indicatore di valutazione di sintesi sulla globalità degli attributi. Ad ogni punto della curva discendente corrisponde la percentuale di utenti che hanno fornito una votazione superiore al valore corrispondente. La curva crescente rappresenta, invece, la cumulata delle votazioni. Il punto di intersezione tra le due curve fornisce la votazione media data dagli utenti. Globalmente gli utenti intervistati esprimono un giudizio negativo circa il servizio di trasporto ferroviario; nello specifico, il 64% del campione fornisce un voto minore di 5 e il 93% un voto insufficiente (minore di 6). Il giudizio medio globale risulta pari a 4,5.

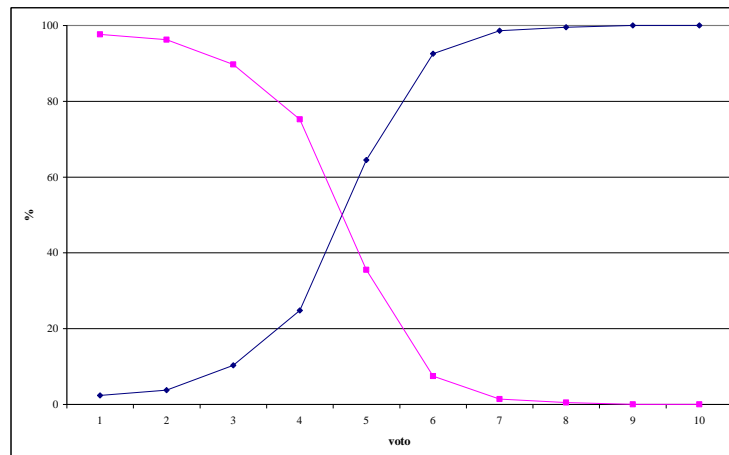


Figura 7 – Customer Satisfaction - Giudizio complessivo

#### 4. La tratta ferroviaria Reggio Calabria – Roccella Ionica come caso studio

La tratta Reggio Calabria - Roccella Ionica è lunga 112 km e comprende 24 stazioni (Figura 8) con un distanziamento medio di 5,33 km e una distanza massima di 14 km (Palizzi – Brancaleone). La linea è a semplice binario e non elettrificata da Roccella Ionica a Melito Porto Salvo; da Melito P.S. a Reggio Calabria Centrale è invece a doppio binario ed elettrificata. Essa è interamente attrezzata con BCA e lungo la stessa è operativo il SCMT. La tratta è gestita da un CCT che ha sede a Catanzaro Lido.



Figura 8 - Stazioni lungo la linea Reggio Calabria –Roccella Ionica

#### 4.1. Stazioni

L'analisi condotta sullo stato delle stazioni permette di trarre le seguenti considerazioni:

- solo 4 stazioni sono dotate di servizi igienici ovvero Reggio Calabria Centrale, Melito P.S., Marina di Gioiosa e Roccella Ionica;
- solo 3 sono presenziate ed hanno la biglietteria (Reggio Calabria Centrale, Marina di Gioiosa, Roccella Ionica);
- poche stazioni sono munite di sottopassi.

La Tabella 2 propone un quadro riassuntivo dei principali servizi presenti nelle stazioni. Le stazioni della tratta Reggio Calabria-Melito Porto Salvo sono state oggetto di recupero durante i lavori del raddoppio della linea (2009), gran parte delle altre presenta uno stato di estremo degrado (Figura 9); in particolare si evidenziano:

- fascio binari ridotto;
- scarso stato di manutenzione di banchine e pensiline;
- fabbricati malcurati;
- assenza di servizi ai viaggiatori (sale d'attesa non fruibili anche se presenti, assenza di servizi igienici, assenza di fontanelle, obliterate guaste o assenti);
- accessi murati o coperti da griglie e lastre metalliche;
- mancanza di sottopassi e di rampe per persone con disabilità;
- abbandono e degrado degli spazi di pertinenza alle stazioni come parcheggi ed aree verdi.

Tabella 2 - Principali servizi nelle stazioni della tratta Reggio Calabria – Roccella Ionica

STAZIONI	TO	SI	SA	S	I	NB	B	F	P	B.T.
RC C.le	X	X	X	X	X	10	X		X	X
RC Omeca	X									
RC S.Gregorio.	X									
Pellaro	X									
Bocale	X									
Lazzaro	X									
Saline	X									
Melito P.S.	X	X	X	X	X	3	X		X	X
Marina S. Lorenzo	X				X					
Condofuri	X				X	2			X	
Bova Marina	X				X	2			X	X
Palizzi	X				X				X	
Capo Spartivento	X								X	
Brancaleone	X				X				X	X
Ferruzzano	X									
Africo Nuovo	X								X	
Bianco	X				X				X	X
Bovalino	X		X		X				X	
Ardore	X		X		X				X	
Marina di S. Ilario	X								X	
Locri	X		X	X	X				X	X
Siderno	X		X	X	X				X	X
Marina di Gioiosa	X		X		X		X		X	X
Roccella Ionica	X		X	X	X		X		X	X

TO Tabellone orario ferroviario; SI Servizi Igienici; SA Sala Attesa; S Sottopassi; I Impianti illuminazione; NB Numero Binari; B Biglietteria; F Fontana; P Parcheggio; BT Bar/Tabacchi

#### 4.2. Materiale rotabile

Attualmente sulla linea Reggio - Roccella transitano 6 tipologie di treni ovvero la locomotiva diesel D445, l'automotrice aln668, l'automotrice ale582, l'automotrice ale803, la locomotiva elettrica E.464 e l'elettrotreno ale502 (Minuetto). Le ultime quattro sono operative solo nel tratto Reggio - Melito P. S., in

quanto solo questo tratto della linea è elettrificato. Spesso l'automotrice è costituita da una sola vettura, con offerta minima di posti e sovraffollamento nelle tratte più vicine a Reggio. I veicoli sono vecchi, con livrea consunta, interni deteriorati, assenza di aria condizionata.



*Figura 9 – Condizioni di degrado delle stazioni lungo la tratta Reggio Calabria – Roccella Ionica*

#### *4.3. Esercizio*

L'orario dei treni è differenziato in due in rapporto alle caratteristiche della linea; lungo la tratta Reggio-Melito P. S. l'orario è cadenzato con treni ogni mezzora. Questa tratta rientra nella prima corona dell'area urbana di Reggio Calabria. Sulla tratta Reggio-Roccella la linea prevede il transito dei treni mediamente a frequenza oraria.

Dall'analisi degli orari si evidenzia che, proprio perché in regime di cadenzamento, l'impostazione della velocità è uguale per tutti i treni che hanno la stessa coppia origine/destinazione. Fanno eccezione quei collegamenti che si trovano in fasce orarie particolari (prime ore del mattino, ultime della sera) dove la riduzione significativa del numero di fermate si traduce in un discreto aumento della velocità commerciale.

In generale comunque le velocità sono mediamente basse. I treni sulla tratta Reggio Calabria-Melito P.S. hanno una velocità media pari a 57 km/h con punte di 70 km/h; sulla tratta Melito P.S.-Roccella Ionica, si rileva una velocità media di 56 km/h raggiungendo un valore massimo di circa 63 km/h. Da notare come la presenza del doppio binario e della elettrificazione di linea nel primo caso non si traduca affatto in un sostanziale aumento delle velocità come sarebbe lecito attendersi. Si ravvisa inoltre che l'ultimo treno da Reggio Calabria verso Roccella parte alle 18:08, penalizzando soprattutto gli utenti che rientrano in provincia la sera.

#### *4.4. Alternative di viaggio*

La spesa che una famiglia media composta da 4 persone deve sostenere per potersi spostare da Reggio Calabria a Roccella Ionica è circa 25 euro con tempo di percorrenza pari a circa 2 ore. Percorrendo la stessa tratta con un'utilitaria diesel di media cilindrata, il costo si dimezza (circa 13 euro) con un tempo di percorrenza stimato in 2 ore e 15 minuti. In tale stima non sono invero considerati i costi per ammortizzare le spese globali per l'utilizzo dell'autoveicolo, nonché i pericoli cui si va incontro percorrendo la strada statale 106 ionica. Paradossalmente, è quindi più conveniente, dal punto di vista dei costi, per una famiglia, affrontare il viaggio in macchina anziché in treno. Occorre inoltre osservare che l'automobile permette maggiore grado di libertà, in termini di orari di partenza, di soste intermedie, di comodità (privacy, accesso diretto da casa, trasporto bagagli, ecc.). Il sistema tariffario e la pessima qualità dei servizi non appaiono perciò incentivanti al fine di sottrarre utenza alla strada.

Nel corso degli ultimi decenni si è andato affermando un regime di concorrenza da parte delle autolinee private. Spesso e volentieri gli autobus corrono lungo la SS 106 in parallelo ai treni, e sulle fasce orarie di punta; essi effettuano fermate più diffuse lungo il percorso, sono confortevoli in termini di pulizia, qualità interna, sicurezza percepita; e le tariffe sono analoghe. Ciò conduce ad alcune riflessioni:

- le autolinee sono fortemente sovvenzionate dalla Regione al pari di Trenitalia; ma non si capisce perché mai sovvenzionare con fondi pubblici servizi simili lungo il collettore costiero;
- gli autoservizi sono poco frequenti e quindi assai poco appetibili sulle relazioni fra aree interne e fascia costiera; da anni si sostiene l'opportunità incrementare significativamente il numero delle corse mare-monte (a parità di dotazione chilometrica) per evitare l'isolamento forzato di centri abitati della collina che tendono ad essere abbandonati anche in ragione dell'assenza di servizi di trasporto pubblico;
- essendo una ferrovia che si rispetti l'alternativa modale naturalmente migliore per velocità, confort e sicurezza sulle medio-lunghe distanze, sarebbe opportuna l'operatività di treni ed autobus in complementarietà anziché in concorrenza, con un servizio strutturato a pettine (linee su gomma sulle direttrici monte-mare, linea ferroviaria lungo la costa), con integrazione vettoriale e tariffaria.

## 5. Scenari futuri

Nel delineare possibili scenari futuri legati alla questione della ferrovia ionica, ed in particolare al tratto calabrese, occorre sottolineare che negli ultimi anni, in Italia, diversi settori nevralgici riguardanti la vita sociale, tra cui il trasporto pubblico, sono stati gestiti in una logica strettamente finanziaria, con attenzione crescente al rapporto tra ricavi e costi. Il ragionamento che l'attuale politica tende ad imporre rispetto alle scelte strategiche sui servizi di trasporto riguarda tre principi ispiratori legati a tre poteri: il mercato, il capitale e l'impresa. Ne sono scaturite scelte che hanno portato a dequalificare i servizi ferroviari, inducendo l'eliminazione di segmenti importanti di rete spesso troppo frettolosamente. Viene naturale pensare che la strategia in atto miri consapevolmente ad impoverire i servizi in modo da disaffezionare i viaggiatori e giustificare poi dei tagli in rapporto alla decrescente (indotta) domanda di mobilità; si confida inoltre nella scarsa capacità di reazione delle popolazioni locali. Si chiudono le stazioni e si lasciano al degrado; si utilizzano treni vecchi, sporchi, soggetti a frequenti guasti; si rendono poco attraenti i servizi (corse sopresse senza preavviso, mancanza di coordinamento, ritardi, ecc.); si vessano i viaggiatori (assenza di informazioni, multe pesanti, mancanza di assistenza, inaccessibilità per utenti con disabilità). Si fa serio il timore che i tagli di risorse si possano riflettere perfino sulla manutenzione ordinaria dell'infrastruttura e dei veicoli determinando rischi crescenti, in termini di sicurezza, per viaggiatori e ferrovieri.

Nel seguito si propongono due possibili evoluzioni di scenario. Il primo in cui si ipotizza un ulteriore degrado del sistema ferroviario ionico con il declassamento delle stazioni in fermate; il secondo, in contrapposizione, fondato su un drastico cambio di rotta, sulla salvaguardia ed il rilancio della ferrovia ionica su standard europei.

### 5.1. Scenari negativi

Un mancato potenziamento del servizio ferroviario potrebbe minare alla base l'intero assetto del trasporto collettivo; in effetti, se da un potenziamento dei servizi è lecito attendersi un innalzamento complessivo della rete di servizi ed una conseguente maggiore capacità di competizione del sistema di trasporto collettivo rispetto all'individuale, da un impoverimento del collettore ferroviario costiero non può che derivare una marginalizzazione di intere comunità ioniche. Non può sfuggire d'altra parte il ruolo di supporto che la linea ferroviaria ionica svolge nel contesto calabrese, nonostante i suoi limiti d'esercizio; recenti fenomeni franosi che hanno interessato le infrastrutture tirreniche (Scilla, 2001 e 2002) avrebbero isolato parte della Calabria e l'intera Sicilia in assenza della linea ionica; tanto più in prospettiva, con la crescita prefigurata per il traffico merci ferroviario da/verso il terminal di Gioia Tauro, l'assenza di alternative di instradamento dei treni si rifletterebbe pesantemente sull'economia nazionale; né è pensabile di poter contare solo su servizi di tipo automobilistico, incapaci di garantire adeguati livelli di servizio stanti le infrastrutture stradali attuali o i tempi per un loro adeguamento, peraltro molto oneroso.

In prospettiva si potrebbe verificare un ulteriore declassamento dei servizi, soprattutto in termini di frequenza, di qualità dei treni e dei servizi ai viaggiatori (è già in atto da parte del gestore di rete RFI il declassamento, con la contestuale eliminazione di binari, di molte stazioni. In extremis si potrebbe

determinare la cessazione dei servizi ferroviari sull'intera tratta Sibari-Melito Porto Salvo, con conseguenze catastrofiche per mezza regione e il milione di abitanti che vi risiede.

## 5.2. *Scenari positivi*

Gli scenari positivi prevedono uno sviluppo ed ammodernamento della ferrovia ionica. Essi sono legati ad una serie di interventi mirati ad invertire le politiche degli ultimi anni; tra i principali:

1. manutenzione straordinaria della linea per garantire maggiori livelli di efficienza e sicurezza;
2. acquisto ed operatività di treni regionali diesel o bimodali (diesel/elettrici) di ultima generazione; al tal fine si potrebbe procedere attraverso il recupero dei fondi dell'Accordo di Programma stipulato fra Regione e Ministero della Coesione a fine 2011 (80 Milioni di euro) per la elettrificazione di una non ben definita tratta ionica (il progetto non è mai stato elaborato dalla Regione Calabria); da notare che nei documenti programmatici di RFI la elettrificazione della linea Sibari richiederebbe un impegno finanziario di 360 Milioni di euro per 172 km; fatte le debite proporzioni (se ne ricava un costo unitario di circa 2 Milioni euro/km), considerando anche la tratta Catanzaro Lido – Melito P.S. di 150 km, si perverrebbe ad un complessivo di 660 Milioni di euro, una cifra astronomica ed ingiustificata dato che dagli stessi documenti emerge che l'investimento non determinerebbe alcun incremento di capacità e di potenzialità;
3. attuazione di un piano di rilancio dei servizi di trasporto ferroviario su standard di qualità europei, attraverso un nuovo programma di esercizio che preveda:
  - il ripristino dei servizi con treni da Sibari verso la Puglia e delle corse ferroviarie fra Catanzaro Lido e Lamezia Terme a cadenza oraria e maggiore frequenza nelle fasce orarie di punta;
  - la presenza di treni locali di raccolta e distribuzione (su brevi distanze come la Locride) e di treni rapidi sulle direttrici principali (Crotone-Lamezia Terme; Roccella-Lamezia Terme; Reggio Calabria-Catanzaro Lido; Reggio Calabria-Bari; Sibari-Paola-Lamezia Terme; ecc.);
  - il cadenzamento delle corse in modo da facilitare la percezione degli orari da parte degli utenti;
  - l'estensione temporale dei servizi (treni serali e perfino notturni);
  - bigliettazione agevolata e scontata per comitive e famiglie;
4. recupero funzionale dei fabbricati di stazione, cessione degli stessi fabbricati e delle aree adiacenti ai comuni, previa realizzazione di opere e adozione di tecnologie utili a garantire:
  - servizi di assistenza e di informazione ai viaggiatori ed ai turisti;
  - servizi di interscambio modale, come parcheggi e noleggio bici;
  - decoro e qualità ambientale (cura degli edifici e delle aree di pertinenza compresi spazi verdi, servizi igienici e fontanelle);
5. maggiore efficienza gestionale in grado di fornire a ciascun utente un servizio di trasporto adatto per il proprio viaggio attraverso l'intensificazione delle frequenze vicino al centro metropolitano e l'aumento della velocità sulle maggiori distanze verso la periferia (Figura 10);
6. nuova struttura dell'offerta dei servizi TPL secondo un sistema integrato a pettine Bus-Treno attraverso il potenziamento dei servizi ferroviari lungo la linea costiera, l'eliminazione delle corse parallele di autolinee private, il rafforzamento delle linee automobilistiche tra le aree interne e le stazioni ferroviarie, la sincronizzazione degli orari (Figura 11).





## 6. Analisi prestazionali di scenario

Nel 2014 l'azienda RFI ha avviato una ulteriore operazione di depotenziamento della linea ferroviaria ionica; in gergo essa viene definita “semplificazione” e viene spacciata per semplice declassamento delle stazioni in fermate. In pratica essa consiste nella soppressione di uno dei due binari di stazione e dei relativi apparati di segnalamento, che permettono attualmente di effettuare manovre tipiche (incroci tra treni in senso opposto, precedenza tra un treno più veloce che “supera” uno più lento, stazionamento di treni merci, ecc.). Questa operazione è stata già effettuata nella stazione di Marina di San Lorenzo (Figure 12). In seguito alla denuncia pubblica ed alle proteste di associazioni di cittadini e sindaci, RFI ha preferito operare mettendo in atto un'azione di “sabotaggio” meno visibile, ovvero applicando delle morse alla via ferrata atte a bloccare l'operatività del secondo binario (Figure 13).



Figura 12 – Soppressione del secondo binario nella stazione di Marina di San Lorenzo



Figura 13 – Blocco operativo di binario mediante morse (stazione di Ardore)

Si è ipotizzata la realizzazione di un servizio metropolitano tra Reggio Calabria e Roccella Ionica caratterizzato da una frequenza di 4 corse/h per direzione ovvero un treno ogni mezz'ora rispettivamente in direzione Reggio Calabria-Roccella ed in direzione inversa. L'analisi di scenario è stata effettuata procedendo alla costruzione dei diagrammi orari con riferimento alla fascia oraria 7:00-9:00 in due casi specifici:

- Scenario 1: tutte le stazioni operative lungo la tratta Reggio Calabria-Roccella Ionica;
- Scenario 2: declassamento delle stazioni di Marina di San Lorenzo, Bova Marina, Brancaleone, Ferruzzano, Ardore, Marina di Gioiosa Ionica a semplice fermata con eliminazione del doppio binario (secondo i programmi di RFI).

I risultati ottenuti dalla simulazione sono stati confrontati con lo stato attuale (Scenario 0). In particolare attualmente nella fascia oraria del mattino viaggiano tra Reggio Calabria e Roccella Ionica 4 treni (2 per



direzione), il tempo medio di percorrenza è di circa 2 ore, la velocità commerciale media è di circa 52 km/h (tali velocità sono possibili in virtù delle basse frequenze).

Nello Scenario 1, grazie alla dotazione di doppio binario di tutte le stazioni, è possibile garantire un buon cadenzamento dei treni ed una velocità commerciale mediamente pari a 53 km/h in direzione Roccella Ionica-Reggio Calabria (con un tempo medio di percorrenza di 2 ore e 6 minuti) e a 49 km/h in direzione opposta (con un tempo medio di percorrenza di 2 ore e 17 minuti). Gli incroci fra treni in direzioni contrapposte non si ripercuotono in ritardi significativi e quindi viene garantita una velocità commerciale accettabile.

Nello Scenario 2 il declassamento di 6 stazioni su 24 comporta innanzitutto l'impossibilità di mantenere un corretto cadenzamento tra i treni; molti di essi sono costretti a lunghe soste per incrocio in ragione delle maggiori distanze interstazione che fanno accumulare notevoli ritardi, per cui si può verificare che treni che partono in origine con un distanziamento di 30 minuti l'uno dall'altro giungono a destinazione pressoché allo stesso orario, con ripercussioni negative sull'intero esercizio. Le lunghe soste cui i treni sono costretti determinano una riduzione della velocità commerciale che si attesta mediamente intorno ai 45 km/h in entrambe le direzioni con un tempo medio di percorrenza di circa 2 ore e 30 minuti. La Tabella 5 propone un confronto tra lo stato attuale e gli Scenari 1 e 2 in termini di tempo di percorrenza, velocità commerciale e frequenza.

*Tabella 5 – Confronto tra scenari*

		<b>Reggio C. – Roccella I.</b>	<b>Roccella I. – Reggio C.</b>
Frequenza (corse/h)	Scenario 0	1	1
	Scenario 1	2	2
	Scenario 2	2	2
Tempo medio di percorrenza (hh:mm)	Scenario 0	2:10	2:06
	Scenario 1	2:06	2:17
	Scenario 2	2:29	2:25
Velocità commerciale media (km/h)	Scenario 0	51,65	53,34
	Scenario 1	53,42	49,00
	Scenario 2	45,19	46,56

La figura 14 riporta i diagrammi orari costruiti in relazione agli Scenari 1 e 2 da cui può evincersi la presenza di soste prolungate e diffuse dei treni nelle stazioni non declassate dal taglio di binario. Nei fatti lo Scenario 2 corrisponde ad una politica volta a rendere il trasporto ferroviario assolutamente ed assurdamente perdente nei confronti dei mezzi su gomma, autobus ed autoveicoli privati.

## **7. Conclusioni**

La Calabria è la Regione più povera d'Italia, con metà della sua popolazione sotto la soglia della povertà; la fascia ionica calabrese è ancora più povera e vi risiedono comunque 1 milione di abitanti. Per ragioni diverse, a questa terra meravigliosa è stato impedito di esprimere le potenzialità latenti in settori fondamentali dell'economia come quelli agricolo, culturale e turistico.

La realizzazione della linea ferrata lungo la costa ionica in circa un decennio sul finire dell'Ottocento, aveva dato un impulso consistente allo sviluppo della regione; e il treno ha giocato un ruolo da protagonista fino agli anni Ottanta per l'economia, lo sviluppo urbano, l'infittirsi delle relazioni, la salvaguardia del territorio; non ultimo ha garantito una forma di protezione della fascia costiera a ridosso della spiaggia, evitando l'espansione edilizia a macchia, spesso abusiva, che ha devastato altri ambiti e che forse non avrebbe risparmiato un paesaggio costiero di rara bellezza.

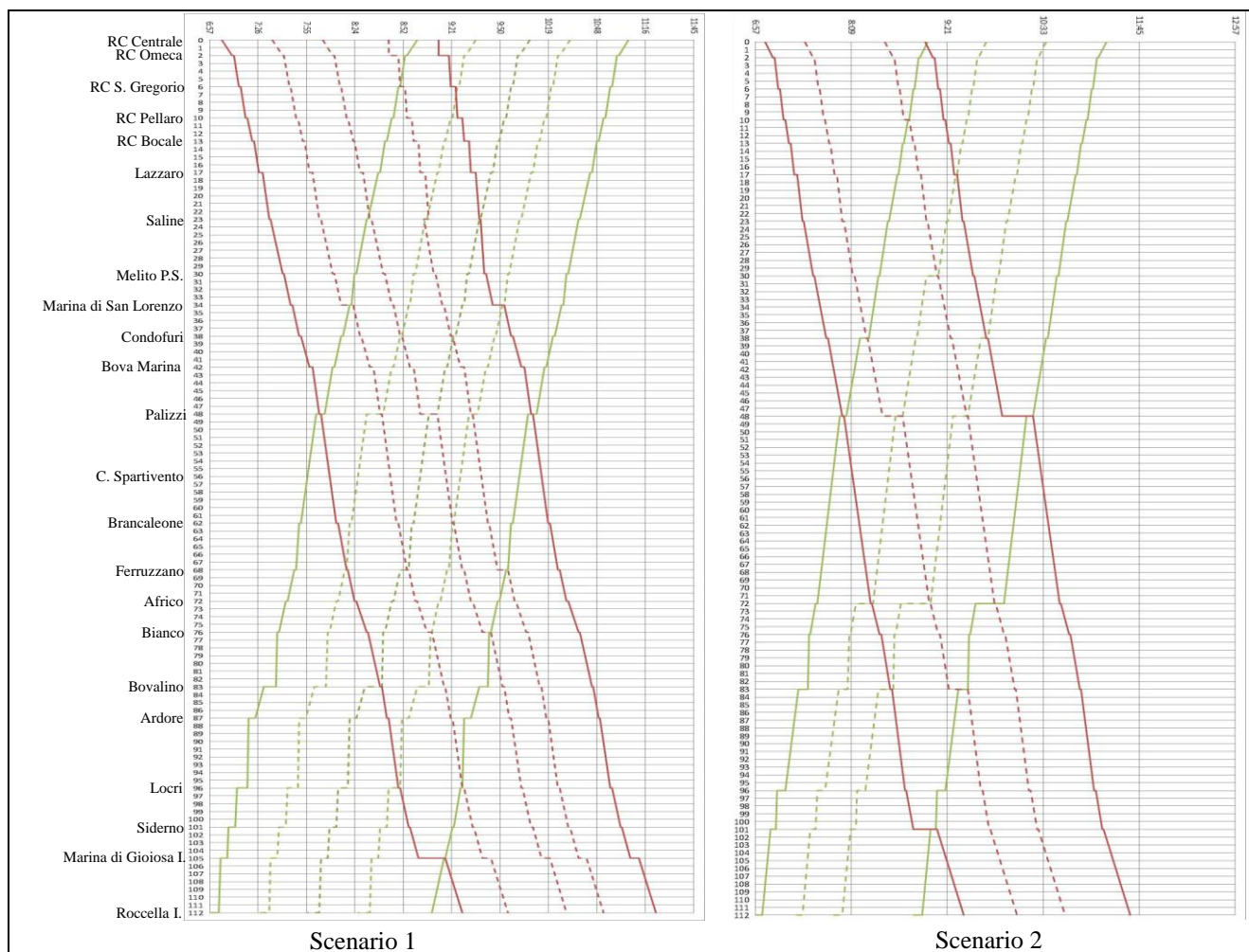


Figura 14 – Esercizio di trasporto ferroviario sulla linea ionica Reggio c.-Roccella I. Diagrammi orari

Oggi il patrimonio di via ferrata, di stazioni, di storia e cultura ferroviaria è a serio rischio; la miopia politica tende a sottovalutare gli effetti di azioni che stanno impoverendo il trasporto ferroviario. Lungo la linea ionica si stanno riducendo i servizi e si stanno dismettendo impianti e strutture; l'effetto, ovviamente, è una perdita di attrattiva del treno e, in un circuito vizioso, l'ulteriore azione di taglio, in un'ottica di finto efficientismo; come se la ferrovia rappresentasse un compartimento stagno, avulso dal contesto in cui è inserita.

Nella nota, dopo alcune riflessioni sul contesto delle politiche dei trasporti in Italia, si focalizza la problematica del trasporto ferroviario in Calabria e su una fascia territoriale rappresentativa, la costa ionica calabrese, per mettere in luce un insieme di criticità derivanti da una politica miope orientata alla dismissione dei servizi. In un'ottica di stampo neo-liberista e aziendalista il trasporto ferroviario viene piegato a logiche perdenti; i ricavi da traffico non potranno mai coprire i costi di gestione e l'impovertimento dell'offerta per contenere i costi genera paradossalmente perdita di domanda, in un circolo vizioso che potrebbe condurre alla morte una infrastruttura fondamentale per l'intera regione ionica. La ricerca mette in luce, attraverso una analisi comparativa, diverse ipotesi di scenario evolutivo, evidenziando come investimenti contenuti mirati e servizi su standard di qualità europei possano sortire un rilancio della linea ferrata ionica, con risvolti positivi per l'utenza e la comunità.

## 8. Bibliografia

- CE. Commissione Europea (2011). Libro bianco sui trasporti ([http://ec.europa.eu/white-papers/index\\_it.htm](http://ec.europa.eu/white-papers/index_it.htm))
- ERA. European Railway Agency (2014). Annual Report 2013 ([www.era.europa.eu](http://www.era.europa.eu))
- Gattuso D. (2012) Trasporti Equo-Sostenibili. <http://www.ciufer.it/index.php/5-manifesto-tes-trasporti-equo-sostenibili>
- Gattuso D. (2014). Ferrovie per il territorio. Dossier *Ferrovie delle meraviglie*. Italia Nostra N.479
- Legambiente (2014). Rapporto Pendolaria 2014. La situazione e gli scenari del trasporto ferroviario pendolare in Italia. (<http://www.legambiente.it/pendolaria-2014>)
- Quarantelli M. (2013). Più aumenti e meno efficienza, le Ferrovie italiane perdono il confronto con l'Europa. Il Fatto Quotidiano – 20 Settembre 2013.
- [www.ferrovieincalabria.it](http://www.ferrovieincalabria.it)