Pubblichiamo l'intervento del
Dott. Giuseppe Bova, coordinatore del Progetto MRIL nel corso del
CONVEGNO ISAG
LA MACRO REGIONE DEL MEZZOGIORNO
ROMA 17.06.2015

UNA INIZIATIVA STRATEGICA PER LO SVILUPPO

Sono grato agli organizzatori ed ai relatori di questo importante Convegno sul Mezzogiorno per avermi dato l'opportunità d'illustrare il progetto della costituenda Società MRIL (Mediterranean Railway Intermodal Logistics) che prefigura la nascita di una società di trasporto ferroviario che opererà con un proprio parco rotabile moderno e competitivo per il trasporto delle merci e dell'agroalimentare a partire dagli Hub della Sicilia (Augusta) e della Calabria (Gioia Tauro) per l'Europa e viceversa.

L'iniziativa, promossa dalla Società di Sviluppo Ferroviario in collaborazione con Confindustria di Reggio Calabria, aziende specializzate di Pistoia, Livorno, Palermo e Varese, dell'Ente Regione, della Camera di Commercio, della Città Metropolitana di Reggio Calabria e la successiva possibile adesione di Trenitalia, delle Autorità Portuali di Messina e Gioia Tauro, è stata considerata essenziale per diversi ordini di fattori:

- L'importanza del mercato agroalimentare della Calabria e della Sicilia;
- Il consolidamento del gateway portuale di *transhipment* di Gioia Tauro e la nascita dell'analogo Porto di Augusta in Sicilia;
- L'entrata in vigore da alcuni anni dell'area di libero scambio nel Mediterraneo;
- Il notevole allargamento del Canale di Suez che potenzia l'interscambio delle merci tra l'area del Mediterraneo e le rotte asiatiche.

Questi fattori hanno aperto nuove e importanti finestre di attenzione nelle relazioni commerciali in/out di questa parte del Paese verso l'Europa ed il bacino mondiale.

Un punto di forza del contesto è costituito dalla possibilità di collegare con l'area calabrese tutti i siti commerciali nazionali ed europei con l'impiego di tutte le modalità di trasporto: marittima, aerea, stradale e ferroviaria.

Un punto di debolezza è attualmente costituito dalle difficoltà di promuovere il trasporto ferroviario che risulta penalizzato:

- dall'impiego di materiale rotabile FS datato e disomogeneo sia per caratteristiche di traino, che di peso, di portata, di volume e di velocità;
- da una rete ferroviaria che presenta diversi nodi strutturali: in primis i limiti di sagoma delle gallerie e i consistenti punti in salita; poi la mancata introduzione da Salerno in giù delle linee TAV.