

Estensione delle funzionalità gateway del porto di Gioia Tauro e conseguenti necessità di adeguamento delle infrastrutture ferroviarie e logistiche italiane

di Giovanni Saccà
Responsabile Studi Trasporti Ferroviari CAFI

Il significativo potenziamento delle funzionalità gateway del porto di Gioia Tauro dipende dall'economicità del servizio che sarà in grado di offrire ai principali vettori di trasporto marittimo internazionali tramite l'utilizzo di un moderno terminale intermodale, attraverso un adeguato corridoio merci europeo e un adeguato operatore di traffico ferroviario in grado di gestire un elevato numero di treni blocco a livello continentale.

Fin dagli anni '70 il porto di Gioia Tauro è stato raccordato alla linea tirrenica Reggio Calabria – Battipaglia tramite la stazione di Rosarno in quanto l'impianto nasceva come centro di smistamento marittimo di materiali siderurgici, connesso alla costruzione (mai avvenuta) del Quinto Polo Siderurgico italiano.

Con l'attivazione nel 2006 del Posto Movimento di San Ferdinando, realizzato nelle immediate vicinanze del Porto di Gioia Tauro lungo l'ex raccordo di collegamento con la stazione di Rosarno, i treni merci sono partiti da tale impianto non più in regime di manovra, ma secondo tracce orarie prestabilite. Attualmente la tratta San Ferdinando-Rosarno, classificata ufficialmente da RFI Spa come linea ferroviaria, è elettrificata a 3000 V cc, è a doppio binario a partire dal 2004 ed è attivata dal 2007 su binario singolo, con secondo binario isolato dalla rete e senza catenaria. Tale linea ferroviaria, lunga 4,809 km, ha una pendenza del 11‰ ed è gestita tramite C.T.C./D.C.O. con sede D.C.O. a Lamezia Terme Centrale. A San Ferdinando la linea termina su un fascio di binari utilizzato per il ricevimento/smistamento/invio dei treni merci, dal quale a loro volta si originano i raccordi verso l'attuale scalo intermodale gomma-ferro, verso il terminal container e verso l'autoporto.



Fig. 1 – Porto di Gioia Tauro e collegamenti ferroviari