

La Locride Connessa

Gelsomini Link: due soluzioni immediate per agganciare l'Alta Velocità e il resto d'Italia.

Locride › Rosarno

Locride › Roma Termini

Un documento di proposta tecnica e politica per il superamento dell'isolamento ferroviario della Locride.

Sommario

Sommario

Sommario	2
1. Il Problema: un Isolamento Evitabile	3
1.1 Il Falso Mito	3
1.2 La Realtà: un Problema di Orari	3
1.3 Il Vuoto degli Arrivi.....	3
2. Orizzonte 1: il Gelsomini Shuttle.....	5
2.1 Le Partenze: Sincronizzazione Perfetta	5
2.2 Gli Arrivi: il Rientro Garantito.....	5
2.3 Il Resource Loop: Massima Efficienza	6
3. Orizzonte 2: l'Intercity Jonico Locri–Roma.....	7
3.1 La Barriera Tecnologica Superata.....	7
3.2 I Numeri del Collegamento	7
3.3 Perché Chiederlo con Forza.....	7
4. Il Cambio di Passo: Oggi vs Progetto Gelsomini Link	8
5. Le Azioni Necessarie.....	9
5.1 Per il Gelsomini Shuttle	9
5.2 Per l'Intercity Jonico	9
Conclusione: il Momento di Scegliere	10

1. Il Problema: Superare l'Isolamento

Farlo o non farlo è, solo e semplicemente, un problema di scelte politiche.

La Locride è un territorio di oltre **80.000 abitanti** che sconta da anni una condizione di sostanziale isolamento dalle grandi reti di mobilità ferroviaria nazionale. Eppure, contro ogni aspettativa, il problema non risiede in carenze infrastrutturali insuperabili, né in limiti dovuti all'utilizzo vincolante di tecnologie obsolete sulle reti di trasporto: le infrastrutture di collegamento con la rete dell'Alta Velocità esistono e i treni circolano sul territorio. L'isolamento oggi ha una sola causa: **l'assenza di servizi adeguatamente programmati.**

Il territorio è raggiungibile attraverso due assi ferroviari: la **stazione di Rosarno**, hub per l'Alta Velocità verso Centro/Nord, che è collegata alla Locride dalla SS 106 e dalla SGC Jonio Tirreno; e la **linea jonica**, oggi asservita esclusivamente, ad eccezione di un IC per Bari, al trasporto regionale. Su carta, il collegamento della Locride con la Stazione di Rosarno e con le città del centro nord via rete ferroviaria esiste. Nella pratica, però, è del tutto inutilizzabile.

1.1 Il Falso Mito

Per anni si è ripetuto che il problema fosse strutturale: mancavano treni veloci, linee elettrificate, investimenti miliardari. E per anni abbiamo chiesto investimenti miliardari, ricevuto promesse, ottenuto nulla. Questa narrazione è **falsa e fuorviante**. Ha impedito di vedere ciò che si può pretendere — e ottenere — subito, perché già tecnicamente fattibile.

1.2 La Realtà: un Problema di Orari

Dalla stazione di Rosarno partono ogni giorno **14 treni** verso il Centro/Nord (Frecciarossa, Intercity, Italo) con destinazioni che includono Roma Termini, Milano Centrale, Torino Porta Nuova, Venezia S. Lucia. Il contratto TPL tra la Regione Calabria e l'attuale gestore prevede **5 corse giornaliere di autobus tra Locri e Rosarno**. Ma gli orari **non sono coordinati con le partenze dei treni**.

Il risultato è drammatico: su 14 treni disponibili, rispettando i criteri minimi di intermodalità (arrivo con almeno 20 minuti di anticipo e attesa massima di 1 ora), si riesce oggi ad intercettarne soltanto 3. Nove treni impongono attese insostenibili fino a 3 ore. Due treni risultano del tutto inaccessibili.



1.3 Il Vuoto degli Arrivi

Più critica è la situazione nel **senso inverso**. I treni provenienti dal Centro/Nord arrivano a Rosarno in 19 fasce orarie diverse durante la giornata. Le **4 corse bus** attualmente disponibili (ore 12:20, 14:20, 16:50 e 19:45) lasciano senza copertura:

- › l'intera fascia mattutina (4 treni, nessun autobus fino alle 12:20);
- › la fascia tardo-serale e notturna (8 treni cruciali tra le 20:35 e le 23:24, zero autobus).

Chi arriva a Rosarno di notte **resta a piedi**. È impossibile raggiungere la Locride in autonomia per la maggior parte dei viaggiatori di rientro e per i turisti che vogliono raggiungere il nostro territorio.

2. Primo Obiettivo: il Gelsomini Shuttle

Ottimizzare, non costruire. Una nuova articolazione oraria a costo contenuto ed elevatissimo impatto territoriale.

Il **Gelsomini Shuttle** è la risposta immediata al problema: una riorganizzazione intelligente del servizio bus già esistente, con **l'aggiunta di sole 2 nuove corse**, portando il totale da 5 a 7 servizi giornalieri sulla tratta **Locri–Rosarno** e **di 4 nuove corse**, portando il totale da 4 ad 8 servizi giornalieri, sulla tratta **Rosarno-Locri**. Gli orari vengono completamente riprogettati per sincronizzarsi con le partenze e gli arrivi dei treni.

2.1 Le Partenze: Sincronizzazione Perfetta

La nuova articolazione delle 7 corse in partenza dalla Locride verso Rosarno consente di raggiungere il 100% dei treni disponibili, con un'attesa media di soli **35 minuti** (contro le attuali 2-3 ore). Di seguito il quadro orario proposto:

Linea	Locri	Siderno	Marina G.	Gioiosa	Mammola	Medmea	Rosarno FS
010115	05:00	05:05	05:10	05:15	05:20	06:00	06:05
NUOVA	06:20	06:25	06:30	06:35	06:40	07:20	07:25
018230	07:15	07:20	07:25	07:30	07:35	08:15	08:20
NUOVA	09:15	09:20	09:25	09:30	09:35	10:15	10:20
018231	11:20	11:25	11:30	11:35	11:40	12:20	12:25
018232	14:35	14:40	14:45	14:50	14:55	15:35	15:40
010116	16:30	16:35	16:40	16:45	16:50	17:30	17:35

2.2 Gli Arrivi: il Rientro Garantito

Sul versante degli arrivi, le corse vengono portate da 4 a **8 servizi giornalieri**, coprendo tutte le fasce orarie — compresa, per la prima volta, quella notturna. Ogni fascia di arrivo dei treni trova una corrispondente partenza da Rosarno entro tempi accettabili:

Corsa	Treni serviti (arrivo)	Partenza Rosarno	Arrivo Locri
R1	07:33 / 07:37 (Milano / Torino)	07:50	08:55
R2	10:04 / 11:06 (Milano / Roma)	11:20	12:25
R3	12:06 (Roma)	12:20	13:25
R4	15:51 / 15:59 (Milano / Roma)	16:05	17:10
R5	18:03 / 18:56 (Torino)	19:10	20:15
R6	19:17 / 19:26 (Roma / Milano)	19:35	20:40
R7	20:35 / 21:08 (Torino / Venezia)	21:20	22:25

R8	22:00–23:24 (Roma / Milano / Venezia / Torino)	23:30	00:35
----	--	-------	-------

2.3 Il Resource Loop: Massima Efficienza

Il sistema è progettato secondo una logica **shuttle circolare**: 5 autobus sono organizzati in rotazione continua, ottimizzando l'utilizzo di mezzi e personale già esistenti. **Non è necessaria una flotta nuova**. E il servizio potrebbe essere qualificato attraverso una attività di promozione di un marchio identitario e di servizi informativi web dedicato che consentano ai viaggiatori di essere puntualmente informati sullo stato delle corse. Lo spreco attuale di risorse viene eliminato:



- › Linea 1: Locri 05:00 → Rosarno 06:05 › R1 Rosarno 07:50 → Locri › Locri 09:15 → Rosarno › R4 Rosarno 16:05 → Locri
- › Linea 2: Locri 06:20 → Rosarno › R2 Rosarno 11:20 → Locri › Locri 14:35 → Rosarno › R6 Rosarno 19:35 → Locri
- › Linea 3: Locri 07:15 → Rosarno › R3 Rosarno 12:20 → Locri › Locri 16:30 → Rosarno › R7 Rosarno 21:20 → Locri
- › Linea 4: Locri 11:20 → Rosarno › R5 Rosarno 19:10 → Locri
- › Linea 5: R8 Rosarno 23:30 → Locri 00:35 (corsa notturna aggiuntiva)

Per raggiungere questo primo obiettivo è sufficiente che la **Regione Calabria** riveda il contratto TPL. Non occorrono nuove gare, nuovi finanziamenti straordinari né opere infrastrutturali. È una **scelta di programmazione**, realizzabile in tempi brevi.

3. Secondo Obiettivo: l'Intercity Jonico Locri–Roma

Non è un'utopia: è una scelta realizzabile. Il treno ibrido HTR 412 ha già abbattuto la barriera tecnologica.

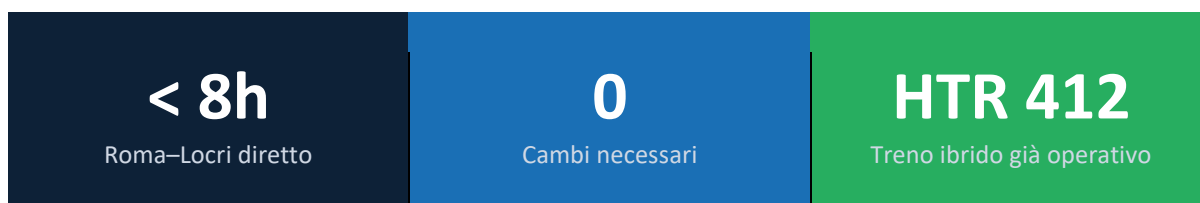
Accanto al Gelsomini Shuttle, esiste un secondo obiettivo strategico, di portata più ampia: l'istituzione di un **collegamento Intercity diretto tra Locri e Roma Termini** via linea jonica e tirrenica. Fino a poco tempo fa, questo obiettivo era tecnicamente impossibile: la linea jonica non è elettrificata, impedendo ai treni a trazione elettrica di percorrerla.

3.1 La Barriera Tecnologica Superata

L'ostacolo è oggi definitivamente caduto. Da più di un anno sulla linea jonica è operativo il **treno ibrido HTR 412**, che percorre la tratta Reggio Calabria–Bari–Lecce utilizzando trazione diesel sul tratto jonico non elettrificato e trazione elettrica sul tratto tirrenico. Questa tecnologia rende **superata la barriera operativa** che fino ad oggi impediva un collegamento diretto tra la Locride e la Capitale.

3.2 I Numeri del Collegamento

Un Intercity jonico Locri–Roma Termini permetterebbe di coprire il percorso in **meno di 8 ore**. Un tempo assolutamente accettabile se rapportato all'alternativa attuale (Intercity via Tirrenica: 7 ore + 1 ora per raggiungere Rosarno = 8 ore di viaggio totali, con cambio).



3.3 Perché Chiederlo con Forza

Esistono tre ragioni fondamentali per cui questo collegamento va richiesto con determinazione:

- › **Diritto alla mobilità:** la Locride non potrà mai essere servita dall'Alta Velocità, ma questo non preclude la possibilità di ottenere un collegamento funzionale e dignitoso. La mobilità non è un privilegio: è un diritto, e garantirla significa assicurare pari opportunità a 80.000 cittadini.
- › **Impatto socio-economico:** un Intercity jonico significherebbe maggiore attrattività turistica della fascia ionica, supporto alla crescita di eventi culturali e grandi manifestazioni, nuove opportunità per cittadini e imprese, valorizzazione del patrimonio ambientale e costiero. Dove arriva il treno, arriva sviluppo.
- › **Fattibilità sostenibile:** l'istituzione del collegamento non richiede nuove infrastrutture complesse, valorizza la linea jonica esistente e rappresenta un investimento sostenibile con alto impatto sociale. Non è fantascienza ferroviaria: è una scelta realizzabile oggi.

Per ottenere questo risultato è necessaria una presa di posizione **politica forte, unitaria e non rinviabile**, rivolta alla Regione Calabria, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a Trenitalia.

4. Il Cambio di Passo: Oggi vs Progetto Gelsomini Link

La tabella seguente riassume in modo immediato la differenza tra la situazione attuale e gli obiettivi di Gelsomini Link:

Indicatore	Oggi	Gelsomini Link
Attesa media a Rosarno	2-3 Ore	35 Minuti
Treni notturni serviti	0%	100%
Roma-Locri diretto	Impossibile	< 8 Ore
Nuove infrastrutture necessarie	Nessuna	Nessuna

Gelsomini Link produce il **massimo risultato strategico** con il **minimo impatto economico**: non sono necessarie nuove infrastrutture, non sono richiesti investimenti straordinari, non servono anni di cantieri. Servono solo decisioni politiche.

5. Le Azioni Necessarie

Entrambi gli obiettivi del Piano Gelsomini sono tecnicamente fattibili. Per diventare realtà hanno bisogno di una **iniziativa politica corale**, capace di coinvolgere tutte le istituzioni e le comunità della Locride. Le azioni prioritarie sono:

5.1 Per il Gelsomini Shuttle

- › Richiesta formale alla Regione Calabria — Assessorato ai Trasporti — di revisione del contratto TPL, prevedendo 2 corse aggiuntive Locri/Rosarno e 4 corse aggiuntive Rosarno/Locri e la completa rimodulazione degli orari secondo il quadro proposto, con la logica di un servizio shuttle dedicato e riconoscibile.
- › Coinvolgimento di Trenitalia per migliorare la connettività della Locride con l'AV secondo quanto proposto.
- › Coordinamento con i Comuni della Locride per una posizione unitaria, da presentare alla Regione in sede di negoziazione del contratto.
- › Monitoraggio dell'attuazione e verifica periodica dell'effettiva sincronizzazione bus-treno.

5.2 Per l'Intercity Jonico

- › Richiesta formale al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a Rete Ferroviaria Italiana per la valutazione e l'istituzione di un servizio Intercity sulla linea jonica, tratta Locri–Roma Termini.
- › Coinvolgimento dei parlamentari e dei consiglieri regionali della Locride per esercitare pressione istituzionale nelle sedi competenti.
- › Alleanza con l'Associazione Ferrovia in Calabria e con le associazioni di categoria del territorio per costruire un fronte unitario.
- › Campagna di comunicazione pubblica per informare i cittadini e creare massa critica di consenso intorno alla proposta.

Conclusione: il Momento di Scegliere

Senza mobilità non c'è sviluppo. È il momento di smettere di accettare lo stato delle cose.

Gelsomini Link dimostra che la Locride può e deve essere connessa al resto d'Italia. Non tra vent'anni, non dopo miliardi di investimenti infrastrutturali: **adesso**, attraverso scelte di programmazione intelligente e volontà politica.

La proposta è tecnicamente solida, economicamente sostenibile e socialmente urgente. Continuare ad accettare l'isolamento attuale significherebbe condannare 80.000 cittadini a una condizione di svantaggio strutturale rispetto al resto del Paese.

È quindi il momento di **scegliere**: continuare ad accettare lo stato delle cose, oppure costruire insieme un'iniziativa forte, unitaria e non rinviabile per il futuro della Locride.

La mobilità non è un privilegio. È un diritto.