

COSENZA-UNICAL: IN TRENO IN 15 MINUTI

La discussione a proposito del collegamento tra Cosenza ed il suo polo universitario continua ad animare gli animi da ormai diverso tempo. Le proposte sono numerose, come numerose e diverse tra loro le esigenze e le richieste delle diverse utenze. Da un lato vi è il collegamento tramviario, impostato in larga parte lungo Viale Parco, senz'altro utile per il movimento interno all'area metropolitana Cosenza-Rende ma obiettivamente lento e, proprio grazie al suo attraversamento lungo l'importante arteria cittadina, oggetto sia di stravolgimento per un caratteristico spazio urbano che di una...notevole ipocrisia, dato che si andrebbe praticamente a rimettere i binari laddove c'erano già¹. Una forte richiesta di un collegamento veloce con l'Unical proviene invece dai centri dell'entroterra, ed in particolare dell'area del Savuto. E' ragguardevole il movimento di persone dai comuni serviti dalla ferrovia Cosenza – Marzi verso l'Università, già oggi attestato, prendendo in considerazione il solo vettore ferroviario, a circa 120 persone al giorno², un dato visibilmente compromesso da numerosi disagi come la mancanza dell'integrazione tariffaria ed il funzionamento "a metà" delle coincidenze dei treni con le navette da/per l'Unical. In questo dato inoltre non sono compresi tutti quegli studenti che percorrono la tratta al lunedì ed al venerdì, vivendo nel resto della settimana in affitto a Cosenza per contrastare i disagi dell'attuale sistema di trasporto, necessità che causa ingenti spese aggiuntive alle famiglie. Crediamo che questi utenti non trovino granché allettante l'ipotesi di raggiungere l'Unical impiegando, secondo i tempi di percorrenza stimati per la tramvia, addirittura più tempo per andare da Cosenza all'Università (40 min.) che per raggiungere il capoluogo bruzio da Rogliano (35 min.)! Inoltre ciò che visibilmente manca oggi tra Cosenza e la sua Università è proprio un collegamento veloce e immediato, che permetta di coprire questa distanza in tempi celeri e soprattutto certi, diversamente da quanto si potrebbe fare nell'ipotesi di un percorso tramviario condiviso con la normale viabilità urbana. Alla luce di ciò, riteniamo che la scelta di un collegamento ferroviario diretto tra Cosenza e l'Unical sia la migliore soluzione in termini di tempi e costi, oltre che di effettiva utilità. Secondo l'ipotesi progettuale da noi approntata (e descritta più minuziosamente nelle pagine di seguito), tale soluzione permetterebbe di coprire la distanza tra Cosenza Centro (Piazza Mancini) e l'Unical in soli 15 minuti. Il risultato è raggiungibile tramite la realizzazione di interventi infrastrutturali di modesta portata: si comincia dalla stazione di Cosenza Vaglio Lise, presso la quale si renderebbe necessaria la costruzione di un tratto di binario che unisca i binari provenienti da Rogliano con i primi due della stazione RFI. L'accesso all'infrastruttura statale è possibile tramite l'interposizione della terza rotaia in modo da realizzare il *doppio scartamento*, una soluzione in regolare uso da anni in Basilicata sugli 8 chilometri che dividono Potenza ed Avigliano Lucania. Sempre interponendo la terza rotaia nei binari FS si raggiungerebbe così la stazione di Castiglione Cosentino, dalla quale si dipartirebbe la diramazione di 1,6 chilometri diretta all'Unical. Tale diramazione andrebbe a sfruttare pienamente il tracciato della ex ferrovia Paola-Cosenza chiusa nel 1987, attestandosi presso il vecchio casello ferroviario sito in via Savinio. Lo sfruttamento del vecchio tracciato limita di molto gli interventi necessari all'approntamento della sede ferroviaria, rendendo ulteriormente conveniente la scelta di tale soluzione. La creazione di una fermata intermedia tra Castiglione Cosentino e l'Unical, nei pressi di Via Ettore Maiorana, consentirebbe un ulteriore incentivo all'utenza e permetterebbe di ipotizzare, tramite la costruzione di un parcheggio di scambio negli ampi spazi attualmente vuoti in adiacenza, la creazione di un ottimale nodo di scambio gomma-ferro posto alla vantaggiosa distanza di 700 metri dallo svincolo A3 di Cosenza Nord.

I costi di realizzazione potrebbero potenzialmente attestarsi molto al di sotto dei 50 milioni di euro, essendo necessaria la costruzione di pochissime opere ex-novo ed essendo anche ridotta la necessità di acquisto di nuovo materiale rotabile specifico. La realizzazione di tale collegamento, specie se inquadrato in uno scenario di riapertura e velocizzazione della linea ferroviaria Cosenza – Catanzaro Lido, non solo permetterebbe in futuro la creazione di uno stabile e celere collegamento ferroviario tra le due città e le due maggiori università calabresi, ma anche un importante asse di collegamento che vada a rompere il progressivo isolamento nel quale stanno cadendo le aree del Savuto e del Reventino, fenomeno del quale riteniamo l'assenza di un sistema di trasporti efficiente e sicuro una delle cause principali.

¹ Si rammenti che Viale Parco fu edificato a seguito della dismissione della vecchia ferrovia tra Castiglione e Cosenza e l'apertura del nuovo tracciato a doppio binario con capolinea a Vaglio Lise

² Dato rilevato a Novembre 2012

INTERCONNESSIONE RETI FC/RFI – Stazione di Cosenza

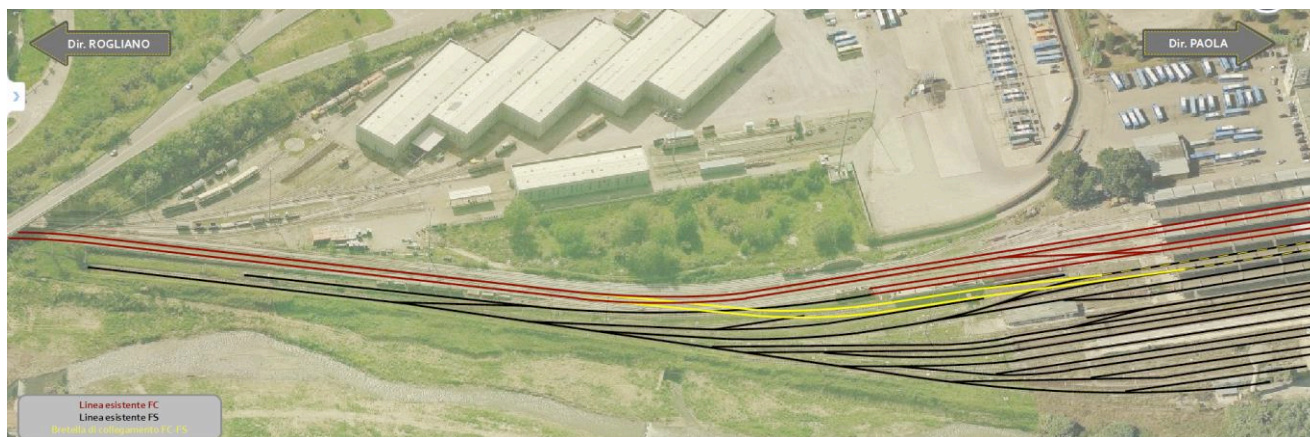


Figura 1 Vista generica della stazione di Cosenza Vaglio Lise e la sua interconnessione

L'interconnessione tra le due reti presso la stazione ferroviaria di Cosenza Vaglio Lise avviene tramite il prolungamento naturale della linea a doppio binario proveniente da Rogliano in modo da inserirla in asse con i binari 1 e 2 RFI.

L'esecuzione di questo collegamento richiede, lungo la linea FC, l'installazione di due deviatori corrispondenti con l'origine della curva che immette, successivamente, al fascio binari FC. L'innesto sui binari RFI richiede invece lo smantellamento dei due binari tronchi attualmente posti in affiancamento al piano caricatore merci ed



Figura 2 Vista in dettaglio dell'interconnessione. In rosso i binari FC, in blu i binari FS, in giallo i nuovi binari di collegamento.

inutilizzati, oltre al rifacimento dell'uscita dei binari 1 e 2 RFI verso l'asta di manovra terminale.

In linea generale, la realizzazione di questa interconnessione comporta interventi di aggiornamento degli impianti di segnalamento e sicurezza data la necessaria unificazione nella gestione del movimento ferroviario tra i fasci binari FC ed RFI. Potrebbe essere inoltre necessario attrezzare il segnalamento d'ingresso lato Rogliano con i sistemi di sicurezza in uso sulla rete RFI (SCMT³) per velocizzare l'innesto dei treni FC nella rete RFI.

³ Sistema di Controllo Marcia Treno

INTERCONNESSIONE RETI FC/RFI – Stazione di Castiglione Cosentino

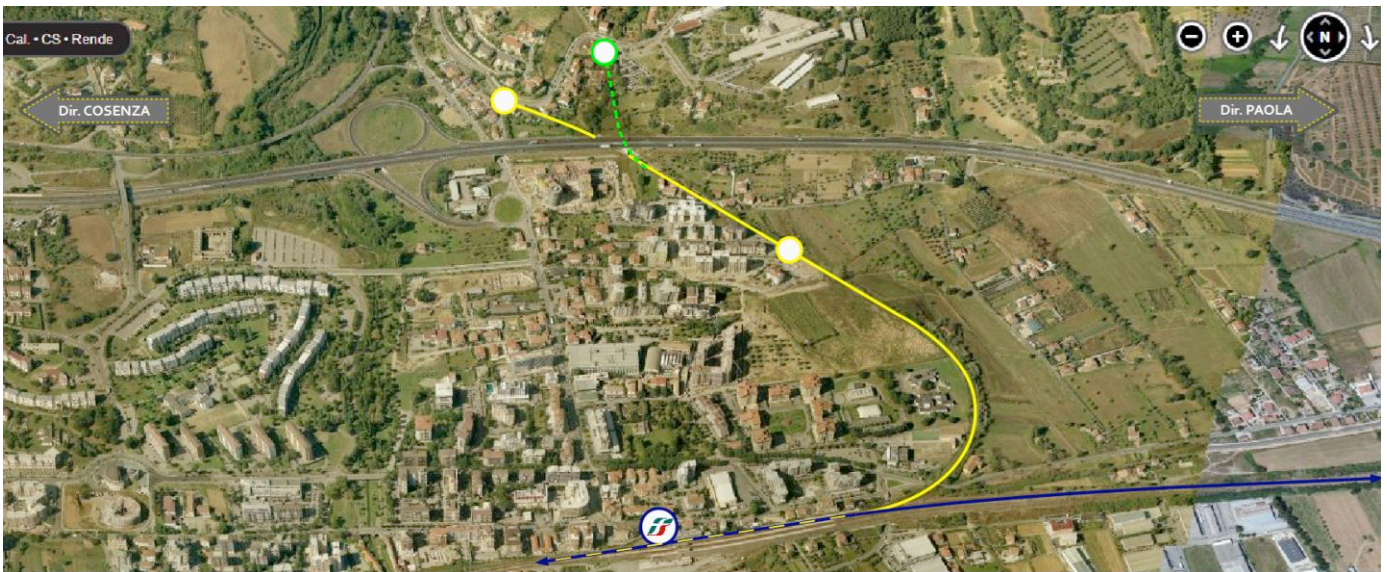


Figura 3 La linea da Castiglione C. all'Unical. In verde il tracciato alternativo per il capolinea.

Anche nella stazione di Castiglione Cosentino i binari interessati dal doppio scartamento sarebbero i primi due, essendo i più prossimi alla diramazione verso l'Unical. Tale diramazione è rappresentata fondamentalmente dal riutilizzo di un breve tratto della ex ferrovia statale per Paola, dismessa nel 1987. L'utilizzo di questo tracciato impone costi di ricostruzione decisamente irrisori rispetto a quelli di una costruzione ex-novo, essendo il sedime ferroviario già presente, ed assieme a esso anche l'importante sottopassaggio rispetto all'autostrada A3.

Come a Cosenza, anche nella stazione di Castiglione Cosentino si rendono necessarie modifiche agli impianti di segnalamento e sicurezza, tra le quali spicca la necessità di arretrare a fine marciapiede i segnali di partenza lato Paola dei binari 1 e 2.

Il tratto di linea tra Castiglione Cosentino e l'Unical si sviluppa per 1+660 chilometri, terminando in corrispondenza dell'ex casello 26 della ferrovia Paola – Cosenza, in via Alberto Savinio. Il campus universitario dista circa 650 metri, percorso che può essere facilitato tramite l'utilizzo di un bus navetta che serva tutti i campus universitari oppure, in uno scenario maggiormente dispendioso, tramite l'installazione di appositi sistemi elettromeccanici (tapis roulant, scale mobili ecc).

Una soluzione alternativa per avvicinare ulteriormente la ferrovia all'Unical sarebbe quella di attestare la ferrovia in corrispondenza dell'ansa disegnata dalla stessa via Savinio, riducendo a 400 metri la distanza tra la stazione e il campus Unical. Tale soluzione si rivela però più complicata della precedente a causa della necessità di edificare un nuovo sottopasso rispetto all'A3 Salerno – Reggio Calabria. La stazione terminale, in ogni caso, necessiterebbe di soli 2 binari.

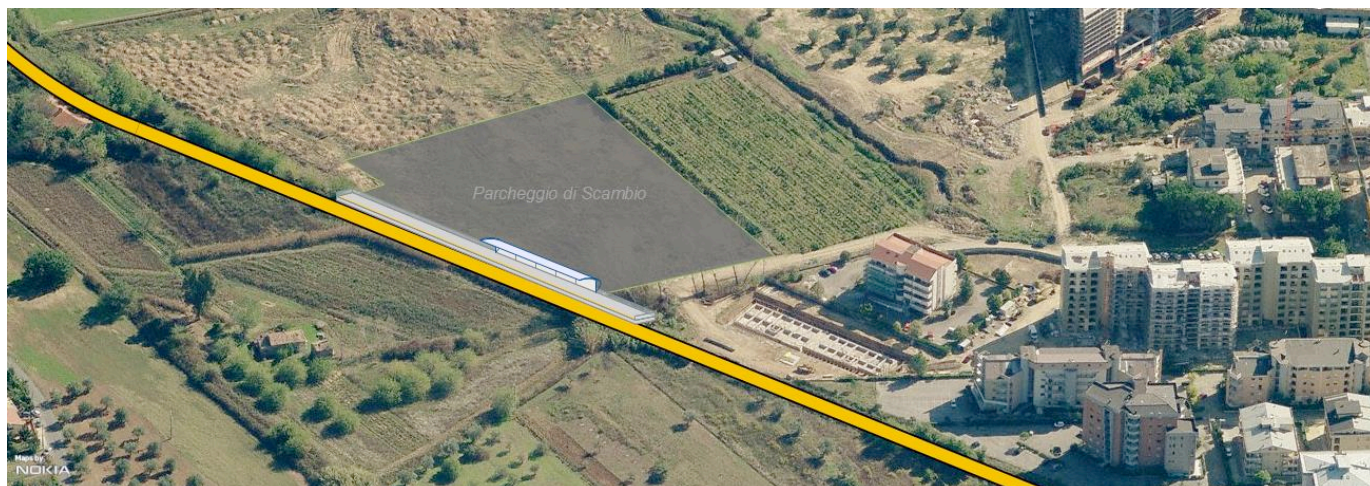


Figura 4 Posizione della fermata di Quattromiglia

A 0+930 km dalla stazione di Castiglione Cosentino sarebbe possibile la realizzazione della fermata **Quattromiglia**, la quale potrebbe rivestire un duplice ruolo di collegamento per i residenti con il centro di Cosenza e di efficiente punto di scambio gomma-ferro, attualmente impossibile da realizzare a Castiglione Cosentino a causa della poco comoda posizione della stazione, avente pochi posti auto. Potrebbero infatti venire utilizzati gli ampi spazi attualmente vuoti in prossimità della ferrovia per realizzare un parcheggio di scambio, posto alla vantaggiosa distanza di soli 700 metri dall'uscita autostradale di Rende-Cosenza Nord. Tale soluzione di intermodalità potrebbe essere utilizzata anche per le linee autobus extraurbane provenienti dalla stessa autostrada o dalla S.S.107.

TRATTA COSENZA VAGLIO LISE – CASTIGLIONE COSENTINO



Figura 5 Ferrovia a doppio scartamento tra Potenza e Avigliano L.

L'accesso dei treni FC alla rete RFI verrebbe garantito dall'interposizione della terza rotaia sui 4,335 chilometri di binari che separano Cosenza e Castiglione Cosentino, in modo da creare la possibilità di reciproca circolazione a treni aventi diverso scartamento⁴. Tale soluzione è già in uso nel tratto, lungo circa 10 km, Avigliano Lucania – Potenza Superiore della linea Foggia – Potenza, condivisa con le linee FAL (Ferrovie Appulo Lucane) Potenza – Avigliano Città e Potenza – Altamura. Il suddetto tratto di linea vede ogni giorno il transito di 38 coppie di treni, e viene esercitato tramite apposite convenzioni tra FAL e RFI. L'esempio è senz'altro funzionale al "caso Cosenza", trovandosi esso di fronte ad una situazione del tutto analoga a quella potentina. I chilometri totali di binario da impegnare col

doppio scartamento sono quasi pari a quelli della Potenza – Avigliano (va considerato che i 4,335 chilometri della Cosenza-Castiglione vanno raddoppiati in funzione della presenza del doppio binario, condizione indispensabile per garantire la fluidità dell'esercizio), ed è inoltre da sottolineare il fatto che l'esistenza di infrastrutture analoghe comporta una maggiore facilità nella manutenzione e nel reperimento delle parti di ricambio, con ovvi risparmi anche in termini economici.

RIEPILOGO E DETTAGLI DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI

Stazione di Cosenza

- Installazione di n.12 nuovi deviatori
- Rifacimento degli impianti di segnalamento e sicurezza

Tratta Cosenza – Castiglione Cosentino

- Interposizione della terza rotaia sui binari pari e dispari

Stazione di Castiglione Cosentino

- Installazione di n.12 nuovi deviatori
- Rifacimento degli impianti di segnalamento e sicurezza

Tratta Castiglione Cosentino – Rende Unical

- Revisione della sede ferroviaria ed apposizione binario a scartamento 950mm

Stazione di Rende Unical

- Realizzazione di un secondo binario di stazionamento

⁴ Distanza tra le due rotaie, per i treni FS 1435mm, per i treni FC 950mm

(continua da Stazione di Rende Unical)

- Realizzazione del Fabbricato Viaggiatori e relativo marciapiede centrale
- Spianamento della zona di costruzione della stazione, causa pendenza del tracciato ferroviario

Fermata di Quattromiglia

- Realizzazione di un marciapiede munito di pensilina
- Realizzazione di un parcheggio di interscambio e relative opere viarie connesse (opzionale)

MATERIALE ROTABILE

Le corse possono essere disimpegnate sfruttando, ed eventualmente acquisendone ulteriori unità, il materiale rotabile di nuova generazione attualmente in dotazione alle Ferrovie della Calabria, come i complessi Stadler DE M4c.500 già in servizio.

Tali complessi garantiscono un comfort e delle prestazioni assolutamente all'altezza di un servizio suburbano come quello che sono chiamati a svolgere, ricco di frequenti accelerazioni e decelerazioni e avente la necessità di garantire un veloce e comodo incarrozzamento, anche a chi soffre di difficoltà di deambulazione.

A livello tecnico, l'accesso all'infrastruttura ferroviaria nazionale imporrebbe però la

necessità di attrezzare i convogli con i sistemi di sicurezza SCMT/SSC attualmente in uso, condizione necessaria per evitare di viaggiare con limitazione alla velocità di 50 km/h nel tratto tra Cosenza e Castiglione Cosentino. Nel caso della linea Potenza-Avigliano si è scelto di accettare la limitazione a 50 km/h, pur arrecando ai treni un modesto aumento dei tempi di percorrenza. Nel nostro caso, la differenza dei tempi di percorrenza tra i treni FC e quelli FS sarebbe tra il minuto e mezzo e i due (la percorrenza dei treni FS tra Castiglione e Cosenza oscilla tra i 4 e i 5 minuti), cosa che rende perciò non indispensabile l'attrezzaggio dei mezzi FC con i sistemi di sicurezza indicati.



Figura 6 DE M4c.501 a Marzi

IL SERVIZIO

Grazie alla presenza del doppio binario nella parte centrale della linea è comodamente possibile creare un'offerta, nell'ambito dell'area urbana di Cosenza, articolata in un treno cadenzato ogni 30 minuti dalle 5.30 alle 23.30. La struttura dell'orario da noi approntato prevede partenze, a partire dalle 6.05, ai minuti .05 e .35 da Rende per Cosenza, di cui il primo treno è diretto a Rogliano mentre il secondo a Cosenza Casali. Da Cosenza Centro per Rende le partenze sono invece impostate ai minuti .40 e .10, anche in questo caso con i treni a .40 provenienti da Rogliano e quelli a .10 da Cosenza Casali. L'offerta è perfettamente integrata con i treni FS per Paola, rimaneggiati in modo da avere anche in questo caso un cadenzamento con un treno ogni ora (a cui si andrebbero poi ad aggiungere i treni direzione Sapri/Napoli C.le e Reggio Calabria) in perfetta coincidenza da e per l'Unical a Castiglione Cosentino.

ESEMPI DI TEMPI DI PERCORRENZA

COSENZA (Piazza Mancini) - UNICAL

<i>Stazione</i>	<i>Arrivo</i>	<i>Partenza</i>
COSENZA CENTRO		0.00
Cosenza Campanella	0.01	<i>Facolt.</i>
Cosenza Monaco	0.02	<i>Facolt.</i>
COSENZA V.L.	0.04	0.05
Castiglione Cosentino	0.11	0.12
Quattromiglia	0.14	<i>Facolt.</i>
RENDE UNICAL	0.15	

ROGLIANO – UNICAL

<i>Stazione</i>	<i>Arrivo</i>	<i>Partenza</i>
ROGLIANO	0.00	
S.Stefano Rogliano	0.04	<i>Facolt.</i>
Piano Lago	0.06	0.07
Mangone	0.09	<i>Facolt.</i>
Figline-Cell.	0.13	<i>Facolt.</i>
Piane Crati	0.15	0.16
Aprigliano	0.20	0.21
Pedace	0.25	0.26
Bosco	0.29	<i>Facolt.</i>
Cosenza Casali	0.32	0.33
COSENZA CENTRO	0.35	0.36
Cosenza Campanella	0.37	<i>Facolt.</i>
Cosenza Monaco	0.38	<i>Facolt.</i>
COSENZA V.L.	0.40	0.41
Castiglione Cosentino	0.47	0.48
Quattromiglia	0.49	<i>Facolt.</i>
RENDE UNICAL	0.50	