Alleanza Mobilità Dolce

Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie 2022

Primavera Mobilità Dolce 2022

FUTURO SOSPESO

Dossier 2022: 38 linee ferroviarie da riaprire in Italia

Biblioteca Cesare Pozzo

Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali

Kyoto Club

LEGAMBIENTE

ASSOUTENTI

INDICE

04 **PREMESSA: 1200 CHILOMETRI DI LINEE FERROVIARIE DA RIAPRIRE PER IL TRASPORTO LOCALE IN ITALIA**

07 **1. LE NOVITA' DELL'ULTIMO ANNO**

07 L'Intesa Governo-Regioni per 26 linee ferroviarie turistiche

08 Gli investimenti previsti dal PNRR

09 La Regione Piemonte apre un dossier sulle linee ferroviarie

14 **2. UNA RASSEGNA DEI 38 CASI DI FERROVE DA RIAPRIRE IN ITALIA, SUDDIVISE PER REGIONE**

14 Valle d'Aosta

15 Piemonte

23 Lombardia

24 Marche

25 Toscana

26 Lazio

28 Abruzzo

29 Molise

29 Campania

31 Puglia

32 Calabria

34 Sicilia

Ringraziamenti

Questo dossier è stato elaborato da Massimo Ferrari, Anna Donati, Alessandra Bonfanti, Stefano Maggi, Alberto Sgarbi, Angelo Porta, Claudio Colaizzi.

19 maggio 2022

1200 CHILOMETRI DI LINEE FERROVIARIE DA RIAPRIRE PER IL TRASPORTO LOCALE IN ITALIA

Sono trascorsi ormai oltre dieci anni dalla “sospensione” di una dozzina di linee ferroviarie, decisa dalla Regione Piemonte, retta dalla giunta allora presieduta da Roberto Cota, a seguito di una crisi finanziaria determinata da fattori esterni al settore dei trasporti e seguita da provvedimenti analoghi assunti in altre regioni (segnatamente in Campania) per motivi di bilancio o a seguito di interruzioni conseguenti a carenza di manutenzione.

Ma in quasi tutte le Regioni vi sono linee sospese e chiuse all’esercizio.
Il risultato è che in Italia ci sono circa **1200 chilometri di linee ferroviarie** attualmente chiuse o meglio **“sospese” all’esercizio**, che, a nostro giudizio, meriterebbero di essere riaperte al traffico passeggeri e di cui ancora si attende di conoscere il destino definitivo. Come si è detto, vi sono compresi anche numerosi casi di linee interrotte a seguito di crolli di viadotti (come la Caltagirone – Gela) o di eventi franosi (come la Priverno -Terracina) che si è avuto modo di sospettare venissero presi a pretesto per dilazionare “sine die” la riattivazione in modo di porre le popolazioni interessate davanti al fatto compiuto.

Molto spesso aleggia la malcelata speranza da parte di alcune Regioni – che continuano a considerare queste linee un fardello economico o anche solo gestionale, anziché una risorsa da sfruttare più razionalmente – di liberarsi di tali oneri, nell’indifferenza dei territori interessati, come del resto avvenne all’epoca delle massicce soppressioni degli anni Cinquanta e Sessanta.
In certi casi ci sono impegni abbastanza precisi da parte delle aziende o degli Enti territoriali competenti a procedere nella riapertura (per esempio, la Alcamo – Milo – Trapani ora inserita nel Recovery Plan, con nomina di un commissario ad acta), ma i tempi previsti rimangono spesso vaghi e condizionati da un corollario di vincoli finanziari o normativi.
Ma ricordiamo con piacere, anche qualche riapertura di linee locali avvenuta con successo, basti pensare alla **ferrovia della Val Venosta, alla Casalecchio – Vignola, alla Foggia – Lucera.**

Senonché ora i tempi sono cambiati: a differenza di mezzo secolo fa, oggi il treno non è più considerato un mezzo del passato, destinato ad un irreversibile declino, soprattutto in epoca di cambiamenti climatici e di innovazioni importanti nel trasporto collettivo. Spesso la rinuncia al servizio ferroviario ha comportato nel tempo il venir meno del concetto stesso di servizio pubblico. E le popolazioni sono quindi meno propense ad accettare di buon grado le chiusure.

In questo elenco, tuttavia, abbiamo inteso evidenziare le linee che, a nostro avviso, potrebbero sviluppare un potenziale traffico ordinario (pendolare o anche escursionistico), senza spese eccessive, trattandosi di tracciati ancora in buone condizioni e, quindi, facilmente ripristinabili in tempi brevi. Fanno eccezione alcune ferrovie chiuse da molto tempo (come la Fano-Urbino o la Orte-Civitavecchia), oppure interessate da incerti programmi di ricostruzione (la Sangritana), che richiedono certamente investimenti più consistenti, ma sulle quali continua ad essere vivo l’interesse e la mobilitazione dei territori interessati.

Naturalmente sarebbe vivamente consigliabile adottare in caso di ripristino un modello di esercizio snello, con corse a spola ove possibile, treni ad agente unico, fermate affidate ad Enti ed Associazioni locali, onde contenere i

costi di esercizio e dimostrare così come la scelta ferroviaria possa rivelarsi economicamente sostenibile anche in contesti non propriamente favorevoli, considerando correttamente un bilancio non strettamente contabile, ma comprensivo delle ricadute positive sull'economia locale e sull'ambiente. Sarebbe la migliore risposta alle tendenze culturali che continuano a vedere nel treno solo un costo per le finanze pubbliche, ignorando deliberatamente i vantaggi che un buon servizio ferroviario può offrire ai potenziali utenti e di cui possono beneficiare persino gli automobilisti, che vedrebbero sgravata la circolazione viaria da una parte di traffico ridondante, senza contare i benefici ambientali su cui tutti i territori saranno chiamati a misurarsi al 2050.

Le nostre associazioni insieme ad AMODO, hanno lanciato un primo dossier sulle ferrovie sospese e chiuse in Italia a maggio 2021. Un anno dopo – maggio 2022 - presentiamo l'aggiornamento di questo dossier che include lo stato dei 38 casi considerati e le principali novità dell'ultimo anno, che di seguito vengono approfondite:

- L'intesa Governo regioni per 26 linee ferroviarie turistiche
- I Fondi del PNRR per investimenti su ferrovie turistiche e locali
- La verifica del Consiglio Regionale della regione Piemonte sulle ferrovie sospese

Possiamo quindi dire, in conclusione, che "eppur" qualcosa si muove nella giusta direzione. Anche se le risorse limitate, lentezze attuative, in alcuni casi una strategia ancora incerta se non negativa, sono presenti e diffuse.
Per queste ragioni continua con determinazione il nostro impegno per la riapertura dei 1200 km di rete al servizio ferroviario in Italia.

1. LE NOVITÀ DELL'ULTIMO ANNO

L'Intesa Governo-Regioni per 26 linee ferroviarie turistiche

Grande passo in avanti per le linee turistiche ferroviarie italiane con l'attuazione della Legge 128 del 2017 a marzo 2022. Infatti, la Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Cultura e del Turismo, che definisce una lista di 26 tratte ferroviarie ad uso turistico.

Si tratta di linee gestite da Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) o da ferrovie regionali che si trovano in zone di particolare pregio paesaggistico, culturale e ambientale, che potranno tornare in servizio o essere maggiormente utilizzate valorizzando i relativi territori, anche grazie ai fondi del Piano Complementare. Si tratta di un decreto molto atteso e la lista delle ferrovie potrà essere integrata con ulteriori linee su proposta delle regioni interessate.

Lo ha riferito il Ministro Enrico Giovannini ed ora si è in attesa della pubblicazione definitiva del Decreto.

Si tratta in concreto della definizione dell'elenco delle linee turistiche da adottare con Decreto secondo l'articolo 2 della Legge 128/2017 che finalmente sembra arrivato a destinazione. Ricordiamo che la Legge già prevedeva un elenco di 18 linee turistiche, a cui potevano essere aggiunte integrazioni proposte dalle Regioni e dalle Aziende Ferroviarie.

Da una prima verifica sulla lista emerge che sulle 18 già indicate dalla legge 128/2017 ne manca solo una, la Castelvetrano-Porto Palo di Menfi, che andrà recuperata nel prossimo decreto, secondo l'Alleanza Mobilità Dolce.

Inoltre, sono ben 9 le linee aggiuntive proposte dalle Regioni, tra cui ben cinque in Piemonte, la Pergola-Fabriano nelle Marche, la Sicignano-Lagonegro tra Campania e Basilicata, la Malnate Olona – Confine Svizzero, cioè la Ferrovia della Valmorea in Lombardia, la Rocchetta SA-Gioia del Colle in Puglia.

Quindi la lista si è allungata a 26 linee ferroviarie turistiche italiane.
Da sottolineare che nel parere le Regioni hanno espresso avviso favorevole al perfezionamento dell'intesa sul provvedimento, con la richiesta, formulata da parte della Regione Toscana, di inserimento, nel prossimo aggiornamento del decreto, della tratta Saline di Volterra-Volterra. Quindi la lista sembra destinata ad allungarsi.

Ricordiamo che una parte di queste linee è in funzione, una parte richiede investimenti leggeri per essere riaperta, ed altre hanno bisogno di robusti investimenti per tornare in esercizio: su diverse linee sono destinati anche fondi del PNRR, del Contratto di Programma con RFI e di quelli delle società regionali. Ma molte risorse riteniamo debbano essere identificate per dare attuazione concreta al provvedimento per 26 linee turistiche.

Per l'Alleanza Mobilità Dolce, si tratta di un importante risultato per le tante associazioni che si battono per la riapertura delle ferrovie come AMODO con le sue associate

FIFTM, UTP Assoutenti, Legambiente, Kyoto Club, Italia Nostra, Transdolomites, AEC, Associazione In_Loco Motivi, Comitato riapertura Orte Civitavecchia, Amici Ferrovia della Valmorea, Associazione Ferrovia Torino Svizzera, Associazione Nazionale Ferrovieri del Genio. Senza dimenticare tante altre associazioni nei territori che animano ogni giorno con impegno le battaglie per non perdere il nostro grande patrimonio ferroviario.

Ma ricordiamo anche l'impegno di Fondazione FS, protagonista del rilancio delle ferrovie turistiche, insieme alle società regionali come Ferrovie della Calabria, ARST, Ferrovie Nord. E del ruolo importante del Ministro della Cultura Franceschini ed ora del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Giovannini che ha portato il Decreto, dopo tutte le intese istituzionali con il Ministero del Turismo, il MIC, il MEF, all'approvazione ed intesa con le Regioni il 30 marzo 2022.

Questo provvedimento - secondo AMODO - premia anni di impegno delle associazioni per dare futuro al trasporto ferroviario. Ma aspettiamo di leggere il Decreto, di vedere l'ammontare delle risorse destinate alla riapertura di queste ferrovie, di estendere la lista per non perderne nessuna di quelle volute dai territori, per esprimere un giudizio completo.

E senza dimenticare che questo è un primo passo e che riaprire queste reti ferroviarie al servizio turistico: un modo concreto di tutelare il patrimonio dei sedimi e binari esistenti e che in prospettiva possono essere riaperte anche all'esercizio ordinario di servizio agli utenti.

L'elenco delle linee Turistiche inserite nell'intesa

Queste le 26 linee turistiche da rilanciare dal sito del MIMS https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2022-03/Elenco%20ferrovie%20turistiche.pdf e riportate in elenco qui sotto:

Linee turistiche già indicate dalla Legge 128 del 2017

1) Sulmona-Castel di Sangro Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
2) Cosenza-San Giovanni in Fiore Regione Calabria/Ferrovie della Calabria S.r.l.
3) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
4) Sacile-Gemona Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
5) Palazzolo-Paratico Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
6) Castel di Sangro-Carpinone Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
7) Ceva-Ormea Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
8) Mandas-Arbatax Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
9) Isili-Sorgono Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
10) Sassari-Palau Marina Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
11) Macomer-Bosa Regione Sardegna/ ARST S.p.A.
12) Alcantara-Randazzo Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
13) Agrigento Bassa-Porto Empedocle Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
14) Noto-Pachino Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
15) Asciano-Monte Antico Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

16) Civitavecchia-Capranica-Orte Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
17) Fano-Urbino Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.

Linee Turistiche aggiunte d'intesa con le Regioni

18) Asti-Chivasso Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
19) Castagnole delle Lanze-Mortara Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
20) Alba-Nizza Monferrato Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
21) Novara-Varallo Sesia Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
22) Fabriano-Pergola Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
23) Sicignano-Lagonegro Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
24) Rocchetta-Gioia del Colle Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
25) Cuneo-Mondovì Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.
26) Malnate Olona – Confine Svizzero Regione Lombardia/ Ferrovienord S.p.A.

Gli investimenti previsti dal PNRR

È auspicabile che il numero delle linee attive a questi fini sia confermato e ulteriormente implementato, come è nelle intenzioni di Fondazione Fs, in ciò supportata dal Ministro della Cultura, Dario Franceschini, che ha recentemente stanziato 435 milioni di euro col Fondo Complementare al PNRR, finalizzati proprio al recupero di linee di interesse storico e turistico, tra cui la Noto - Pachino, l'Alcantara - Randazzo e la Rocchetta - Gioia del Colle.

La novità degli ultimi anni è, infatti, costituita da Fondazione Fs che ha intrapreso lodevoli iniziative di ripristino ad uso turistico di alcune linee "sospese", con circolazioni a calendario di treni storici riscuotendo notevole successo, non ultima la riapertura della ferrovia Fabriano-Pergola a settembre 2021. E senza dimenticare le ferrovie di proprietà delle regioni, associate in ASSTRA, che hanno interessanti progetti di potenziamento e ripristino di ferrovie locali, anche ad uso turistico.

Nel PNRR sono comprese anche significative risorse per le ferrovie regionali interconnesse per migliorarne i livelli di sicurezza, potenziamento del sistema ferroviario utilizzato come trasporto pubblico locale, interventi per rafforzare il collegamento delle linee regionali con la rete nazionale ad alta velocità. Sono gli obiettivi del Decreto firmato a settembre 2021 dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, che assegna alle Regioni 1,55 miliardi di euro del Fondo Complementare al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR). In particolare, vengono assegnati:

- circa 454 milioni di euro per interventi di messa in sicurezza delle linee ferroviarie regionali;
- oltre 677 milioni di euro per il potenziamento delle reti ferroviarie regionali;
- 278 milioni di euro per interventi di potenziamento e rinnovo del materiale rotabile;
- 140 milioni di euro per ulteriori interventi di potenziamento e ammodernamento delle linee ferroviarie, con il contestuale rinnovo del parco rotabile.

Le opere e i nuovi treni finanziati con il decreto dovranno essere destinati esclusivamente al trasporto pubblico regionale. Tra queste troviamo linee FER in Emilia-Romagna, la Roma-Lido e la Roma Viterbo nel Lazio, investimenti pe la Sangritana e le Ferrovie Appulo Lucane, pe la ferrovia Adria-Mestre, per le Ferrovie della Calabria e per EAV della regione Campania, pe le linee FBN in Puglia, La circumetnea in Sicilia, per la società regionale ARST in Sardegna.

Purtroppo, non mancano elementi di preoccupazione nell'ambito del PNRR, che pure ha il merito di destinare ingenti risorse al settore ferroviario, escludendo, invece, la realizzazione di nuove autostrade e raccogliendo così le indicazioni dell'Unione Europea miranti a riequilibrio modale anche per contrastare i cambiamenti climatici. Alcune opere, in primis la realizzazione di una nuova linea ad Alta Velocità tra Salerno e Reggio Calabria, pur giustamente finalizzata a colmare il gap infrastrutturale tra il nord ed il sud del Paese, sembrano concepite con tracciati molto audaci attraverso la catena appenninica che implicano enorme impegno finanziario e possibili pregiudizi ambientali.

Più in generale c'è il rischio del solito "assalto alla diligenza" da parte di territori che si sentono, a torto o a ragione, trascurati e vogliono profittare della ghiotta occasione. Talvolta proponendo soluzioni che, anziché migliorative, rischiano di penalizzare la fruizione del servizio ferroviario, come nel caso dell'arretramento della linea Adriatica nel territorio di Pesaro a monte dell'autostrada. In questi casi, più che rendere competitiva la ferrovia, si mira ad utilizzare i fondi del PNRR per liberarsi dai (veri o presunti) vincoli che i binari avrebbero storicamente imposto ai territori.

Noi riteniamo invece che le risorse a disposizione - che non sono infinite, specie in questa congiuntura condizionata anche dagli eventi internazionali che rischiano di innescare un'altra grave crisi economica – vadano spese oculatamente, a cominciare proprio da quei modesti interventi, come la riattivazione di infrastrutture ferroviarie già esistenti, che potrebbero fornire da subito una risposta alle esigenze di mobilità sostenibile per le popolazioni interessate.

Linea ferroviaria Bosco Redole - Benevento ▶

70
75

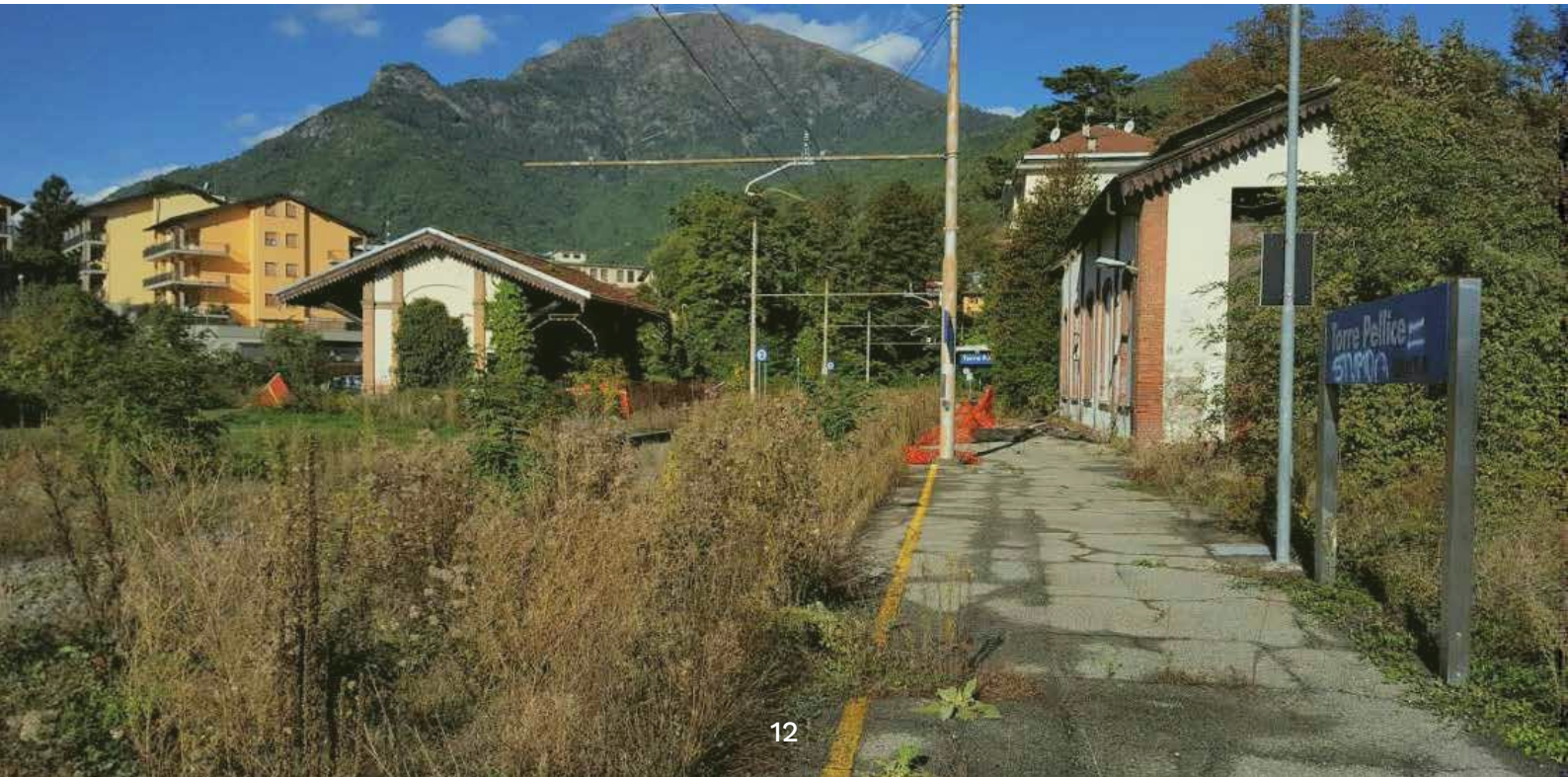
La Regione Piemonte apre un dossier sulle linee ferroviarie sospese

La Commissione Trasporti del Consiglio regionale della Regione Piemonte, presieduta da Mauro Fava, ha iniziato il 25 novembre 2021 ad analizzare costi e benefici per la eventuale riapertura delle numerose linee ferroviarie sospese in Piemonte.
In Commissione si ascolteranno le esigenze delle diverse realtà territoriali per valutare e analizzare la reale fattibilità delle riaperture.

I direttori dell'assessorato ai Trasporti Ezio Elia e dell'Agenzia per la Mobilità Cesare Paonessa, hanno presentato l'elenco delle 13 linee ferroviarie sospese in Piemonte e ascoltato le richieste dei vari territori, portate dai consiglieri intervenuti nella discussione. La maggior parte delle linee prese in esame sono sospese dal 2012, anno in cui era stato valutato che i costi di esercizio per la Regione non fossero più sostenibili. Pur assicurando che nel frattempo i collegamenti del Trasporto pubblico locale sono stati garantiti con servizi bus, l'assessorato e l'Agenzia si sono detti disponibili ad analizzare ognuna delle linee sospese per valutare quali sarebbero i costi da affrontare e i tempi per la loro riattivazione.

Ricordiamo che nella primavera 2021, l'Alleanza Mobilità Dolce in collaborazione con Legambiente, UTP Assoutenti, FIFTM e Kyoto Club, avevano elaborato un dossier ed una campagna dal titolo "futuro sospeso" per chiedere la riapertura di 38 linee ferroviarie, di cui ben 13 localizzate in Piemonte, il caso peggiore italiano.

L'apertura di questo lavoro nella Commissione Trasporti, che vuole analizzare le 13 linee sospese nella regione Piemonte, è un primo passo per ragionare di futuro ferroviario ed un segnale di attenzione da parte della politica a questo grave problema delle ferrovie chiuse. Ovviamente ci aspettiamo che la valutazione non sia puramente "economicistica" ma prenda in considerazione il valore che il servizio su ferro ha per i territori e per i residenti, il valore ambientale contro le emissioni di gas serra e per la qualità dell'aria, il valore turistico di borghi e paesaggi straordinari serviti dal treno, abbiamo commentato come Alleanza Mobilita Dolce.



Qui l’elenco delle linee sospese che saranno valutate dalla Commissione Trasporti della Regione Piemonte:

- Alessandria-Castagnole-(Alba)
- Alessandria-Ovada
- Asti-Casale-Mortara
- Asti-Castagnole-Alba
- Asti-Chivasso
- Bardonecchia-Modane
- Casale-Vercelli
- Ceva-Ormea
- Cuneo-Mondovì
- Cuneo-Saluzzo-Savigliano
- Novara-Varallo
- Pinerolo-Torre Pellice
- Santhià-Arona

Staremo a vedere, naturalmente, come si concluderà questo approfondimento da parte della Commissione Trasporti della Regione Piemonte, che ci auguriamo porti a valutazioni positive verso la riapertura.
A seguire, in questo dossier, trovate anche gli approfondimenti su queste 12 linee sospese del Piemonte.

◀ *Linea ferroviaria Pinerolo - Torrre Pellice*

2. UNA RASSEGNA DEI 38 CASI DI FERROVE DA RIAPRIRE IN ITALIA, SUDDIVISE PER REGIONE

VALLE D'AOSTA

1) Aosta-Pré Saint Didier (km 31) sospesa nel 2015

La linea sviluppava un modesto traffico locale, soprattutto di studenti diretti agli istituti superiori del capoluogo. Tuttavia, è mancato un serio tentativo di valorizzazione in chiave escursionistica, sul modello della Merano - Malles, che presenta alcune caratteristiche comuni con il fondo valle valdostano. Inoltre, l'eventuale prolungamento fino a Courmayeur – da sempre ipotizzato ma mai realizzato e recentemente richiesto da una mozione approvata all'unanimità dal Consiglio Regionale – moltiplicherebbe l'attrattività turistica del treno. Si tratterebbe di costruire 5/6 km di nuova ferrovia: percorso breve, ancorché impegnativo sotto il profilo altimetrico, che richiederebbe la realizzazione di alcune opere d'arte e, quindi, abbisognerebbe di investimenti non banali, ma che potrebbero giustificarsi in funzione delle ricadute economiche sul territorio.

L'attuale giunta regionale ed il comune di Aosta hanno valutato con RFI l'allungamento di alcune corse fino ad Aosta viale Europa/Istituti per permettere agli studenti di non affollare i bus. In un secondo momento il servizio suburbano potrebbe essere esteso fino ad Arvier. Il comitato "La Valle d'Aosta Riparte" sostiene che ora è il momento di riattivare il servizio, anche in previsione dei lavori di elettrificazione della Aosta – Ivrea, che comporteranno periodi di interruzione del servizio. Almeno nella parte alta della valle i treni continuerebbero a circolare, in attesa di un vero servizio regionale tra Chatillon e Pré-Saint-Didier. RFI si è detta pronta a riaprire la linea, ma la decisione ultima, come sempre, dipende dalle scelte politiche regionali.

2) Chivasso-Ivrea–Aosta

Questa linea non è tecnicamente una linea sospesa in quanto i treni viaggiano e, sebbene con molti ritardi, anche con una apprezzabile frequenza, ma assume ugualmente qualche fattezza da ferrovia sospesa.

Il vulnus della Ivrea - Aosta è di essere a cavallo tra due regioni, Piemonte e Valle d'Aosta, ma la gestione dei treni (i "diretti" Torino-Aosta e i "locali" Ivrea-Aosta) è a carico della sola Valle d'Aosta, mentre nel contratto di servizio tra Piemonte e Trenitalia rientrano soltanto i "locali" Ivrea-Chivasso.

Questo fa sì che chi ha l'onere di organizzare il servizio (la regione VdA) sia portata a farlo ad esclusivo vantaggio della propria popolazione, mentre chi (la regione Piemonte) si ritrova treni che bene o male coprono gratuitamente il suo territorio, profitta risparmio e gira la testa dall'altra parte.

Il risultato è che, malgrado i tentativi di resistenza, in meno di venti anni la regione Valle d'Aosta (che peraltro ha un contratto di servizio con il gestore Trenitalia solo da pochi anni, prima pagava comunque lo Stato centrale) è riuscita progressivamente:

- ad imporre la chiusura delle stazioni di Montalto, Settimo-Tavagnasco e Quincinetto, e a ridurre drasticamente l'utilizzo della stazione di Borgofranco (oggi sostano quattro treni nell'arco dell'intera giornata feriale, obbligati peraltro per consentire incroci), tutte stazioni a nord di Ivrea, in territorio piemontese

- ad imporre la sosta dei treni diretti Torino-Aosta solo nelle stazioni piemontesi di Ivrea e Chivasso, eliminando le soste nelle stazioni di Strambino, Caluso e Montanaro che raccolgono rilevanti bacini di utenza.

Un treno locale Ivrea-Aosta, percorso di circa 70 km, oggi fa la prima sosta dopo circa 20 km, a Pont Saint Martin, in territorio valdostano, e a questa seguono immediatamente (e giustamente!) Donnaz, Hone-Bard, Verrès, raccolte in circa 12 km.

Un abitante di Borgofranco può ben dire che si trova lungo una linea sospesa, se non peggio: vede transitare in una direzione o nell'altra un treno mediamente ogni quarto d'ora, ma non lo vede praticamente mai fermarsi, e per di più si ritrova sul suo territorio comunale la beffa di 5-6 passaggi a livello che, sovente abbassati, separano il capoluogo dalle frazioni e borgate in sponda destra.

Un abitante di Strambino e Caluso, come dei tanti comuni limitrofi che in quelle stazioni erano soliti recarsi per raggiungere Torino in tempi ragionevoli, è ora giocoforza costretto a raggiungere Chivasso in auto e da lì proseguire per il capoluogo piemontese con qualche treno, magari proprio quello che ormai potrebbe solo vedere sfrecciare sotto la propria finestra di casa.

3) Pinerolo-Torre Pellice (km 16) sospesa nel 2012

Siamo ai margini dell'area metropolitana di Torino, per cui vi sono parecchi lavoratori pendolari che dalla Val Pellice si muovono verso il capoluogo sabaudo. Inoltre molti studenti gravitano su Pinerolo (e gli universitari anche su Torino). Infatti, c'è un intenso traffico in valle che attualmente si serve delle corse di bus (con sempre meno utenti), oltre che dei veicoli privati (la stragrande maggioranza).

La riattivazione della linea potrebbe intercettarlo in buona misura anche perché la sostituzione dei treni con i bus ha aumentato l'utilizzo del mezzo privato a causa dei tempi che si sono allungati, dell'impossibilità di trasportare biciclette e della scomodità del mezzo per disabili, genitori con bimbi piccoli o persone con bagagli. Del resto, non si comprende come il sistema Ferroviario Metropolitano di Torino si estenda a nord fino al Canavese e non raggiunga, invece, a sud Torre Pellice. Il contratto di servizio recentemente riaffidato a Trenitalia ne prevede, infatti, la riapertura.

Molto significativo, al riguardo, quanto riportato dalla consigliera regionale Monica Canalis del PD, la quale aveva inoltrato un'interpellanza all'assessore ai Trasporti, Marco Gabusi, in ordine alle eventuali conseguenze legali della mancata riapertura della linea, prevista sia nello scenario "base" sia in quello "evolutivo" del Contratto di Servizio 2021 – 2035, firmato il 9 ottobre 2020 dalla Agenzia Piemontese della Mobilità, per conto della Regione Piemonte, e da Trenitalia. In risposta all'interpellanza, il 14 aprile 2021, l'assessore Gabusi sostenne che il ripristino del servizio non è vincolante.

Questo, secondo la consigliera Canalis, esporrebbe la Regione a corrispondere comunque a Trenitalia le compensazioni a suo tempo pattuite, vanificando il presunto risparmio che l'assessore intende perseguire. Il rifiuto aprioristico dell'assessore regionale alla riattivazione della linea ferroviaria, secondo Canalis, sta pregiudicando una serena riflessione, libera da ambiguità.

Le Associazioni ambientaliste insistono per la riapertura della linea, mentre l'assessore Gabusi rilancia adesso con la proposta di utilizzare bus ad idrogeno, Tutto pur di non rimettere il treno!

4) Savigliano-Saluzzo-Cuneo (km 49), sospesa nel 2012 ai passeggeri, attiva per le merci e Bra-Cavallermaggiore (km 13), sospesa nel 2020

Questa linea era stata riaperta tra Savigliano e Saluzzo (km 14), città che conta 17 mila abitanti, limitatamente alle ore di punta (quattro coppie di treni al mattino e quattro al pomeriggio), mentre nel resto della giornata il cadenzamento veniva assicurato da bus, per altro non integrati sul piano tariffario. Successivamente l'attuale giunta Cirio ha "sospeso" nuovamente il servizio per "emergenza Covid", come pure sull'asta Bra – Cavallermaggiore.

Occorre a questo punto decidere sugli sviluppi futuri: o si riapre l'intera tratta fino a Cuneo, servendo anche altri comuni di una certa importanza come Verzuolo e Busca, o almeno si mantiene il servizio ferroviario – possibilmente completo – fino a Saluzzo,

elettrificando però l'asta da Savigliano, consentendo così l'attivazione di servizi diretti Saluzzo-Torino, integrati nel sistema SFM.

Non è invece accettabile che una città del rilievo di Saluzzo, già provvista di una (grande) stazione e di tre diversi itinerari su rotaia, sia esclusa dal servizio su ferro. Per ben otto volte il Consiglio Comunale di Saluzzo, all'unanimità, ha chiesto di riaprire la linea.

5) Cuneo-Mondovì (km 33) sospesa nel 2012

Si tratta di una linea che collega i due centri maggiori della provincia Granda e che venne ricostruita dopo un'alluvione negli anni Novanta. Il traffico intermedio è modesto, ma l'importanza dei due poli capi tronco giustificherebbe la riattivazione del servizio su ferro.

Il che, tra l'altro, consentirebbe la riproposizione di relazioni dirette tra Cuneo e Genova o tra i centri della Riviera ligure e l'area sciistica di Limone Piemonte. Ad oggi la linea è attiva per i trasferimenti di rotabili di RFI, con segnalamento funzionante a Pianfei, sede di incrocio.

Il Consiglio Comunale di Cuneo, con una mozione trasversale alle varie forze politiche, ha chiesto la riapertura della linea, ma l'assessore Gabusi continua ad opporsi, sostenendo che altre sono le priorità per la Regione Piemonte.

▼ *Linea ferroviaria Cuneo - Mondovì*

6) Asti-Alba (km 33) sospesa nel 2012, riaperta nel 2018 sulla tratta Asti-Castagnole delle Lanze per i treni storici di Fondazione Fs

Dopo le “sospensioni” di linee minori voluta dalla Giunta Cota nel 2012, Alba è rimasta collegata solo con Torino, ma non verso Asti, benché il tracciato ferroviario potesse contare su un lungo viadotto a sud del capoluogo astigiano realizzato negli anni Ottanta del Novecento. Recentemente Fondazione Fs ha riproposto con successo treni storici lungo le linee delle Langhe – patrimonio eno gastronomico dello slow food - quindi, le infrastrutture su rotaia sono al momento preservate.

Tuttavia, almeno tra Asti ed Alba si giustificherebbe certamente un servizio di Tpl, che costituirebbe anche un’alternativa lungo l’asse Asti-Alba-Cuneo su cui si intende completare un’autostrada.
La riapertura della tratta necessita di interventi di ripristino e di rinforzo delle gallerie Neive (537 m.), Rabajà (777 m.), Como (590 m.), Ghersi (1063 m,) e Raineri (134 m.); interventi di riqualificazione delle zone all’aperto in cui frane e cedimenti localizzati ostruiscono la sede ferroviaria e rendono il tracciato non fruibile; interventi di stabilizzazione dei versanti; ripristino dell’armamento e degli impianti.

Ad oggi Fondazione ha riattivato la galleria Ghersi, che dal 2009, aveva causato l’interruzione parziale tra Neive ed Alba ed il cui ripristino pareva economicamente insostenibile. Ovviamente, si trattava di pretesti.

Adesso, il presidente della Regione Piemonte Cirio sembra disponibile alla riproposizione di un servizio di Tpl, a condizione di poter sfruttare i fondi destinati alla sperimentazione della trazione ad idrogeno.

7) Alessandria-Nizza Monferrato-Castagnole delle Lanze-(Alba) (km 71,5)

La tratta Alessandria-Cantalupo (km 8,4) è operativa ed è percorsa dai treni Alessandria-Acqui-Savona. La tratta Castagnole delle Lanze-Alba (km 17,8) è comune alla Asti-Alba.

Il ripristino del servizio sulla tratta Cantalupo-Nizza-Castagnole prevede investimenti per il rinnovo dei binari per circa 17 km. Sulla tratta restante è sufficiente effettuare opere di livellamento, profilatura e stabilizzazione della linea.

Per quanto riguarda le opere d’arte, oltre alle operazioni di pulizia e taglio della vegetazione, occorre effettuare l’impermeabilizzazione della galleria di Incisa e il consolidamento di un ponte, mentre per quanto riguarda gli impianti, è previsto il ripristino dei cablaggi e delle apparecchiature danneggiate o non più efficienti.

Il 27 novembre 2021 è stata riaperta a fini turistici la linea tra Alba e Neive ed il Direttore di Fondazione Fs, Cantamessa, ha annunciato la prossima riapertura fino ad Alessandria.

▲ *Linea ferroviaria Alessandria - Ovada*

8) Alessandria-Ovada sospesa per il traffico passeggeri nel 2012

Anche questa linea è stata sospesa nel 2012 nell'ambito della rimodulazione dell'offerta ferroviaria redatta dall'allora giunta Cota. Da allora il collegamento da Ovada con il capoluogo di Provincia (che è anche sede dell'Università del Piemonte Orientale) è gestito su gomma con autobus dal lunedì al sabato (ultima corsa 19.30).
La domenica ed i festivi non c'è collegamento con mezzi pubblici. Al sabato il servizio termina alle 15.30, lasciando Ovada e tutto l'ovadese isolati dal resto della Regione sino al lunedì mattina.

Il treno pre-sospensione aveva un tempo di percorrenza di 39 minuti (e con i nuovi mezzi ed i lavori di ammodernamento già eseguiti sulla linea dovrebbe essere oggi di 28/30 minuti), mentre l'autobus ne impiega 50 perché attraversa i singoli centri abitati con conseguente aumento dei km di percorrenza e dei costi di viaggio.

La linea è attualmente attiva, in uso per il traffico merci e spesso, in occasione di lavori sulla linea dei Giovi, vengono instradati da qui treni passeggeri. Dal 2012 ha subito importanti miglioramenti che hanno eliminato la maggior parte dei passaggi a livello e reso la linea più performante e affidabile, ma per estrema beffa nessun cittadino ne può beneficiare (solo le merci).

La riattivazione è interessante anche in un contesto di rete regionale in alternativa al trasporto privato su gomma e, pensando anche alla tratta Vercelli - Casale – Alessandria, si potrebbe ipotizzare un servizio per la Riviera ligure di Ponente.

9) Chivasso-Asti (km 51) sospesa nel 2012

Anche se impegna una zona sostanzialmente rurale del Monferrato occidentale, questa linea ha interessanti potenzialità per il trasporto pendolare, vista l'inclusione di Chivasso nell'area metropolitana torinese. Per questo l'assessore Balocco della passata amministrazione regionale Chiamparino si era impegnato per una riapertura al traffico passeggeri, almeno fino a Brozolo, anche considerando l'adeguamento dei sistemi di sicurezza effettuato nel 2010.

Da segnalare le potenzialità escursionistiche verso le colline del Monferrato a poca distanza da Torino, inoltre tutte le stazioni hanno la peculiarità di un progetto comune risalente agli anni 1910-12 con gli stessi tratti e stili architettonici anche se diversificati nella composizione, in modo da non avere "edifici fotocopia".

Il pregio architettonico delle stazioni unito al fatto che i paesaggi dove sorgono sono rimasti sostanzialmente esclusi dall'edilizia industriale degli anni 60 ha fatto della linea Asti-Chivasso una delle più consigliate a livello di turismo su rotaia in Italia. Infine accanto alla stazione di Monteu da Po sorge l'area archeologica della città romana di Industria.

La riapertura della linea prevede migliorie per l'armamento dove è necessario intervenire sul livellamento dei binari; per le opere d'arte l'intervento principale riguarda la messa in sicurezza delle gallerie di Brozolo e Cortanze; per gli impianti, occorre sostituire i cavi e le apparecchiature danneggiate o non più efficienti. Ad oggi Fondazione FS ha completato i lavori di pulizia del sedime.

Il Direttore di Fondazione Fs, in occasione di un convegno tenutosi il 26 marzo 2022 a Chivasso, ha preannunciato la riapertura della linea a fini turistici, mentre alcuni esponenti leghisti del territorio hanno sostenuto l'approfondimento delle condizioni che potrebbero giustificare la riproposizione di un servizio Tpl.

10) Asti-Casale (km 45) sospesa nel 2010

La tratta Asti-Casale è stata chiusa nel 2010 a causa dei cedimenti infrastrutturali registrati nella galleria di Ozzano. Il servizio verso Casale permetteva di collegare Asti e il Monferrato con i territori UNESCO patrimonio dell'umanità e con gli aeroporti internazionali di Milano, senza uso di mezzi privati, come chiedono molti turisti. Inoltre, era connesso a sud con la Asti- Alba ed era la via ferroviaria più breve tra Cuneo a Milano. È presente una pendolarità tra Asti e Milano ad oggi soddisfatta prevalentemente con mezzi privati.

Il ripristino del servizio sulla linea prevede interventi per il rinnovo dei binari, mentre per quanto riguarda le opere d'arte, l'intervento principale riguarda la messa in sicurezza della galleria di Ozzano. Oltre alle operazioni di pulizia e taglio vegetazione, occorre effettuare alcuni altri interventi di minore entità (consolidamento di una frana, sistemazione tombini e rii ecc.).

Per quanto riguarda gli impianti, occorre sostituire i cavi e le apparecchiature danneggiate o non più efficienti, tra cui l'impianto ACEI di Moncalvo.
Le speranze di riattivazione riposano ora sulla possibilità di accedere ai fondi del PNRR.

11) Vercelli-Casale Monferrato e Casale Monferrato-Mortara (km 19 + km 29) sospese dal 2012

Si tratta di due linee la cui riapertura contribuirebbe ad alleviare l'isolamento di Casale Monferrato, attualmente collegata via treno solo verso Torino ed Alessandria, ma non verso Milano, su cui gravitano molti pendolari e studenti universitari. Per questo la giunta Chiamparino, di concerto con la Regione Lombardia, si era impegnata per la riattivazione che avrebbe dovuto realizzarsi a breve, visto che RFI aveva già effettuato lavori di ripristino del binario. Resta aperto il solito problema della ripartizione dei costi di gestione tra due enti regionali diversi, frutto avvelenato di una "devoluzione" di poteri e risorse mal programmata.

Ad oggi, però, la linea Casale Monferrato-Mortara risulta ancora parzialmente danneggiata da un'alluvione recente nella zona a cavallo del ponte sul fiume Sesia, tra Candia e Terranova. Rete Ferroviaria Italiana ha confermato il finanziamento dei lavori il cui termine era previsto entro la fine di settembre 2021. Nell'acquisto di oltre 30 convogli termici da parte di Regione Lombardia (a fronte di una quindicina di AL668), si può sperare che non si tratti solo di una questione di "scorte" per la Lombardia, ma che i servizi sulle secondarie – tra cui queste – possano essere oggetto di interesse.

12) Novara-Varallo Sesia (km 55) sospesa nel 2014, riaperta per i treni storici di Fondazione Fs

La ferrovia della Valsesia è stata riaperta con successo da Fondazione i cui treni storici veicolano al Sacro Monte di Varallo, patrimonio dell'umanità Unesco, migliaia di turisti. Tuttavia l'importanza dei centri toccati (oltre a Varallo, Borgosesia e Romagnano), con relativo traffico pendolare verso Novara – e, in certi casi, persino verso Milano – giustificherebbe la riproposizione di un servizio Tpl. Occorre, però, la volontà politica di coordinare le aziende di bus che si sono sempre mosse in un'ottica di concorrenza (talora selvaggia, anche senza rispettare i limiti di velocità stradali!) e non di integrazione con la ferrovia.

La linea è attualmente attiva per il traffico merci una volta alla settimana da Vignale a Romagnano Sesia. Sono tuttavia in atto pesanti limitazioni di velocità anche per i veicoli storici, per via del sedime che poggia su terreni molto amorfi ed in prevalenza argillosi.

In ogni caso, ancora recentemente, tutti i comuni interessati si sono espressi presso la Commissione consiliare Trasporti della Regione Piemonte in favore del ripristino del servizio Tpl.

13) Arona-Santhià (km 65) sospesa dal 2012

Il traffico locale di questa linea trasversale si presentava modesto, visto che i principali centri toccati (Borgomanero, Romagnano, Rovasenda) gravitano soprattutto verso Novara, con le relative linee di adduzione, mentre la distanza dal capoluogo regionale è abbastanza elevata (soprattutto in termini di tempo) per incoraggiare un pendolaris-

mo quotidiano. Tuttavia, questa linea ha una elevata potenzialità e vocazione turistica, è strategica per gli spostamenti tra Torino e le località rivierasche del Lago Maggiore. Inoltre potrebbe fungere da collegamento internazionale tra Torino e la Svizzera, attraverso i trafori del Sempione e del Lotschberg. I sindaci dei comuni interessati ci credono e hanno organizzato una serie di mobilitazioni, anche in forma di passeggiate lungo i binari, per richiamare l'attenzione dei decisori regionali su questa tratta "sospesa" ed in parte disarmata.

Infatti, una buona parte di binari e diversi deviatoi sono stati tolti per essere riutilizzati negli scali merce del Piemonte. Resta attivo il tratto Comignago - Arona per il ricovero dei treni cantiere.

Il ripristino di questa tratta consentirebbe anche il recupero di una mobilità ferroviaria e il pendolarismo verso il capoluogo Piemontese dalla Valsesia e Valsessera, ora assicurato da poche corse in autobus. Contestualmente alla sospensione della linea è stata promossa la realizzazione della strada Pedemontana Piemontese tratta Santhià-Ghemme (ad oggi quasi in cantiere il tratto da Ghemme a Masserano, opera da 100 milioni di euro) dimostrando così quanto tale dismissione sia funzionale ad altra opera e scelta in tema di mobilità.

▲ *Linea ferroviaria Arona-Santhià*

14) Ceva-Ormea (km 35) sospesa dal 2012

Questa linea, la più meridionale del Piemonte, sviluppava un certo traffico pendolare, soprattutto da Garessio e Bagnasco. Sospesa nel 2012, è stata riaperta ad uso turistico da Fondazione Fs, che ne ha curato anche alcuni interventi di ripristino a seguito di danneggiamenti provocati dalle piene del Tanaro.

15) Seregno–Carnate (km 14) sospesa nel 2018

La Regione Lombardia alla fine del 2018 ha (temporaneamente?) sospeso il servizio passeggeri su questa breve linea “poco frequentata” per carenza di personale. Conseguenza immediata: gli autobus sostitutivi impiegano 45 minuti tra i due centri briantei contro i 18 minuti dei treni e la frequentazione del servizio pubblico è crollata del 80 per cento.

Occorre ripristinare appena possibile le navette su rotaia (che potrebbero essere gestite anche a spola e ad agente unico, quindi a costi molto contenuti) lungo questa “gronda” che evita il nodo di Milano e che riacquisterà importanza non appena ammodernato il ponte storico sull’Adda, consentendo relazioni dirette verso Como via Seregno.

16) Rovato-Bornato (6 km) riaperta nel 2010, poi nuovamente sospesa.

Obiettivamente il traffico locale espletato da questa linea è sempre stato modesto. Tuttavia, la stessa potrebbe fungere da raccordo per treni diretti da Milano verso Iseo ed Edolo.

La Regione Lombardia, che per la Ferrovia della Valcamonica (Brescia – Edolo) pensa di investire consistenti somme nella trazione ad idrogeno, potrebbe riconsiderarne la possibile funzione.

17) Piacenza–Cremona (km 31) sospesa dal 2013 al traffico passeggeri, attiva per le merci

Si tratta di due capoluoghi di provincia, collegati da una linea ferroviaria pianeggiante che consentiva collegamenti abbastanza veloci da centro a centro, attenuando altresì la relativa marginalità di Cremona rispetto alle direttrici principali della rete ferroviaria (in particolare verso Bologna, Firenze, Roma e Torino).

Il problema è che essendo le due città contigue ma site in regioni diverse, né la Lombardia, né l’Emilia-Romagna ritengono questa relazione prioritaria. Dimenticando i preminenti interessi di coesione nazionale.

Legambiente nel 2019 aveva inserito la riapertura della linea tra le priorità per i pendolari. L’istanza è stata raccolta dai sindaci dei due capoluoghi e l’assessore regionale dell’Emilia-Romagna, Corsini, ha promesso di riconsiderare il caso, anche alla luce della crescente congestione viaria sulla Padana Inferiore. I lavori di riqualificazione della linea – con la sostituzione dei binari tra Castelvetro e Caorso – lasciano ben sperare.

MARCHE

18) (Pesaro)–Fano-Urbino (km 49) chiusa dal 1987

Questa linea è chiusa da ormai da 35 anni ed un auspicabile ripristino comporterebbe lavori di rifacimento del binario e di alcune opere d'arte, pur in presenza di un sedime ancora recuperabile. L'eccezionale valore artistico della città di Urbino, sede universitaria e meta ogni anno di decine di migliaia di turisti, tuttavia, farebbero propendere per la riproposizione del servizio su rotaia in ogni nazione avanzata. Tanto più che si aggiungerebbe un traffico pendolare lungo la valle del Metauro, a beneficio dei centri di Fermignano e Fossombrone.

Di recente la Regione Marche ha mostrato concreto interesse pe la sua riapertura, con un dialogo intenso con le associazioni di volontariato, come il Comitato Ferrovia Valle Metauro, da sempre impegnato con manifestazioni, convegni, iniziative sul territorio per la riapertura della Fano Urbino.

È inserita nella Legge 128/2017 pe le ferrovie turistiche e nel recente decreto attuativo del MIMS, in attesa id pubblicazione.

▼ *Linea ferroviaria (Pesaro)–Fano-Urbino*

▲ *Linea ferroviaria Fabriano-Pergola*

19) Fabriano–Pergola (km 32) sospesa nel 2013, riattivata a fini turistici nel 2021

Questa linea è stata riaperta al traffico turistico nel 2021, grazie all'interessamento di Fondazione Fs, dopo che una banale frana nel aveva comportato la sospensione nel 2013. Nel 2022 sono programmati 20 treni speciali. Adesso si torna a parlare di una ferrovia Subappenninica, ma occorrerebbe ricostruire la tratta Fermignano – Pergola, distrutta al termine della Seconda Guerra Mondiale. In questo caso si potrebbe ipotizzare un collegamento diretto da Urbino a Roma.

TOSCANA

20) Cecina–Volterra (km 29) sospesa ad intermittenza dal 2012

Questa linea venne sospesa nell'estate del 2012 per mancanza di materiale rotabile. Su pressione degli enti locali e dei comitati di utenti, il servizio ferroviario è stato reintrodotto nel dicembre 2013. Sette anni più tardi – e nonostante i molteplici lavori di manutenzione eseguiti nel corso dell'estate – il servizio è stato nuovamente sospeso nel settembre 2020. Poiché il treno è utilizzato prevalentemente da studenti, la didattica a distanza provocata dalla pandemia ha certamente giocato un ruolo in tal senso.

Il Consiglio Regionale della Toscana ha deliberato un documento che impegna la Giunta a ripristinare il servizio. In favore del treno si sono espressi numerosi docenti delle Università di Siena, Pisa e Firenze. Le Associazioni SOS Volterra e Pro Loco Saline puntano sulla ferrovia quale motore per la valorizzazione in chiave turistica della zona.

La Regione Toscana ha da poco previsto una riattivazione del servizio ferroviario nei fine settimana di tutto l'anno. Intanto si sono tenuti incontri fra enti locali e studiosi con l'auspicio di riattivare la Saline-Volterra.

▲ *Linea ferroviaria Civitavecchia-Orte*

LAZIO

21) Civitavecchia–Orte (km 85) chiusa tra il 1961 ed il 1994

È una linea di gronda nell'alto Lazio che avrebbe dovuto costituire un itinerario per le merci tra l'Adriatico (porto di Ancona) ed il Tirreno (porto di Civitavecchia), servendo lungo il percorso le acciaierie di Terni ed evitando il nodo congestionato di Roma. Già in parte ricostruita negli anni Novanta, ha visto in seguito l'abbandono dei cantieri.

Dal punto di vista dei passeggeri, potrebbe intercettare una parte del turismo originato dalle grandi navi da crociera che fanno scalo a Civitavecchia, proponendo itinerari paesaggistico-culturali di grande interesse verso Viterbo e la Tuscia. Recentemente la Regione Lazio ha espresso interesse per la riattivazione della linea. Obiettivo per il quale si battono da anni comitati ed associazioni attive nell'Alto Lazio.

È molto attivo il Comitato per la riapertura della ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia, che coinvolge comuni, istituzioni locali e associazioni di categoria del territorio. È inserita nella legge 128/2017 pe le ferrovie turistiche e nel recente Decreto attuativo su cui c'è stata l'intesa Governo-Regioni.

22) Priverno–Terracina (km 20) interrotta dal 2012

Si tratta di una diramazione della Roma – Napoli, via Formia, interrotta da una frana e non ripristinata. Eppure, Terracina è una rinomata località balneare in prossimità del Parco Nazionale del Circeo, che richiama ogni estate folle di vacanzieri da Roma, città verso la quale insiste anche un certo traffico pendolare durante i mesi invernali. Invece di caldeggiare la realizzazione di una autostrada di dubbia utilità e di sicuro impatto ambientale attraverso l'agro Pontino, non sarebbe meglio ripristinare l'esercizio ferroviario con treni diretti tra Terracina e la capitale?

Anche in questo caso, recentemente la Regione Lazio ha espresso interesse per la riattivazione della linea. Il 16 marzo 2022 sono finalmente iniziati i lavori di messa in sicurezza del costone roccioso da cui si è staccata la frana che dovrebbero concludersi nella primavera 2023 e permettere così il ripristino del servizio ferroviario.

23) Formia–Gaeta (km 8) chiusa nel 1966

Si tratta di una diramazione della Roma – Napoli, via Formia, interrotta da una frana e non ripristinata. Eppure, Terracina è una rinomata località balneare in prossimità del Parco Nazionale del Circeo, che richiama ogni estate folle di vacanzieri da Roma, città verso la quale insiste anche un certo traffico pendolare durante i mesi invernali.

Invece di caldeggiare la realizzazione di una autostrada di dubbia utilità e di sicuro impatto ambientale attraverso l'agro Pontino, non sarebbe meglio ripristinare l'esercizio ferroviario con treni diretti tra Terracina e la capitale?

Anche in questo caso, recentemente la Regione Lazio ha espresso interesse per la riattivazione della linea. Il 16 marzo 2022 sono finalmente iniziati i lavori di messa in sicurezza del costone roccioso da cui si è staccata la frana che dovrebbero concludersi nella primavera 2023 e permettere così il ripristino del servizio ferroviario.

▼ *Linea ferroviaria Formia-Gaeta*

ABRUZZO

24) Fossacesia–Castel di Sangro (circa 100 km) chiusa nel 2007

Stiamo parlando della Sangritana, una linea che dalla costa adriatica si spinge a fondo nell'entroterra abruzzese, lungo un nuovo possibile itinerario, che evita a sud l'abitato di Lanciano (unico centro attualmente raggiungibile in treno, da San Vito Chietino), e potrebbe consentire la riproposizione di un itinerario turistico che aveva riscosso un certo successo in passato.

La riapertura della ferrovia lungo il fondovalle del fiume Sangro potrebbe altresì permettere la riattivazione di un servizio su ferro tra Pescara e Napoli, in tempi più veloci e competitivi, rispetto alla Sulmona – Carpinone, ora utilizzata in chiave escursionistica dai treni storici di Fondazione Fs.

La società Sangritana, molto attiva nella gestione di treni merci lungo la direttrice Adriatica – oltre che nei servizi di autobus turistici – non sembra altrettanto interessata alla riapertura di questa linea.

▼ *Linea ferroviaria Fossacesia–Castel di Sangro*

MOLISE

25) Termoli–Campobasso (km 87) sospesa nel 2018, riaperta nel 2020

Questa tratta costituisce lo sbocco al mare del Molise, il cui capoluogo, Campobasso, è collegato a Roma, via Isernia e Venafro, in tempi tutto sommato accettabili, ma necessita altresì di un raccordo con la direttrice adriatica, per raggiungere sia le città della pianura padana, sia Bari e la Puglia.

I lavori in corso per realizzare una sorta di servizio metropolitano a beneficio del capoluogo molisano si prolungano da anni. Alla fine del 2020, finalmente la Termoli Campobasso è stata riaperta al traffico passeggeri, ma con un servizio ridotto al minimo.

26) Campobasso–Bosco Redole–Benevento

Questa linea è stata in parte riaperta da Fondazione Fs per far circolare treni turistici verso Pietrelcina, località natale di Padre Pio. Con la futura realizzazione della linea ad alta velocità Napoli – Bari, che servirà Benevento, potrebbe tornare competitiva per corse dirette tra i capoluoghi regionali della Campania e del Molise.

CAMPANIA

27) Castellammare–Gragnano (km 12) sospesa dal 2010

Questa breve tratta, che collega due centri densamente popolati nell'area metropolitana partenopea, è sospesa da oltre un decennio, in quanto il movimento dei treni "disturbava" la viabilità locale a causa della presenza di alcuni passaggi a livello. Una navetta a spola, con riduzione dei tempi di chiusura delle sbarre di attraversamento, o, meglio ancora, un sistema tram-treno potrebbero sicuramente soddisfare una forte domanda potenziale di collegamenti locali e verso Napoli. Nel dicembre 2021 la parlamentare Teresa Manzo aveva presentato un ordine del giorno, approvato dalla Camera dei Deputati, per la riattivazione della stazione di Gragnano, che potrebbe diventare il terminale del "Pietrarsa Express", così da realizzare un itinerario di interesse storico per la Valle dei Mulini.

Il 5 gennaio 2022 le istituzioni locali e regionali hanno concordato sulla riconversione della linea ferroviaria Gragnano - Castellammare in un sistema tranviario "leggero" di collegamento tra la Capitale Europea della Pasta e la Città delle Acque con interscambio con la linea EAV Napoli-Sorrento. La concertazione ha deciso di aderire al Contratto

Istituzionale di Sviluppo (CIS) “Vesuvio - Pompei - Napoli”, promosso dal Ministro per il Sud, Mara Carfagna.

Il Progetto vale circa 33 milioni di euro e prevede 4 nuove fermate intermedie che saranno così identificate: “Pallone Geodetico”, “Cittadella della Pasta”, “Stadio Romeo Menti”, “Stabia Scavi - Nodo di interscambio”, quest’ultima consentirà il trasbordo da/verso la linea EAV Napoli - Sorrento oltre alla fermata, già esistente, di Madonna delle Grazie, che verrà riqualificata e diventerà sede di incrocio per il servizio a spola. La proposta prevede l’accesso al finanziamento anche per l’acquisto dei veicoli che transiteranno sulla nuova linea, che saranno ibridi diesel/elettrici.

▲ *Linea ferroviaria (Salerno)–Sicignano–Lagonegro*

28) (Salerno)–Sicignano–Lagonegro (km 78) sospesa dal 1987

È una linea che attraversava il Cilento, spingendosi fino alla cittadina lucana di Lagonegro. Chiusa con il pretesto dei lavori di elettrificazione della Battipaglia – Potenza, negli anni Ottanta, non è stata più riaperta e giace in stato di abbandono, nonostante numerose petizioni e reiterate mobilitazioni di associazioni locali che ne chiedono il ripristino. Della eventuale riapertura beneficerebbero alcuni centri di una certa importanza (oltre a

Lagonegro, Polla, Padula, Sala Consilina) e gli escursionisti che visitano il Parco del Vallo di Diano e la certosa di Padula. Tra le ipotesi tese alla realizzazione di una linea veloce tra Salerno e Reggio Calabria, prevista nel PNRR, c'è anche una variante attraverso il Vallo del Diano che, se attuata, potrebbe costituire un'occasione per ripristinare il servizio su ferro in questa zona.

Di recente, la linea rientra tra le 26 ferrovie turistiche incluse nel decreto MIMS sui cui è stata trovata l'intesa Governo-MIMS in attesa di pubblicazione.

PUGLIA

29) Foggia–Manfredonia (km 36) aperta solo in estate

A differenza della contigua Foggia-Lucera, riaperta con successo dopo quarant'anni di abbandono, questa linea funziona solo d'estate, in ragione del traffico balneare diretto alle spiagge del Gargano.

Eppure le dimensioni della città di Manfredonia giustificherebbero l'attivazione di un servizio pendolare tutto l'anno di cui fruirebbero lavoratori e studenti diretti nel capoluogo provinciale che oggi debbono affidarsi all'auto o ai bus.

La Regione Puglia ha idee confuse in materia. Alcuni sostengono la trasformazione della linea in percorso per bus a metano, altri difendono il progetto di tram-treno. Sulle aree di pertinenza ferroviaria, a Manfredonia, pare incombano interessi poco trasparenti legati alla speculazione edilizia.

30) Rocchetta–Gioia del Colle (km 140) Sospesa tra il 2011 ed il 2016

Si tratta di una linea molto lunga che attraversa gran parte delle Murge e serve alcune località di una certa importanza, come Venosa e Santeramo in Colle. A Spinazzola interscambiava con la linea Fs per Barletta, mentre tra Gravina ed Altamura era intersecata dalla ferrovia a scartamento ridotto delle FAL che congiunge Matera a Bari.

Non confluendo direttamente sul capoluogo regionale, la linea non movimentava molti passeggeri per cui l'esercizio fu sospeso nel 2011 tra Rocchetta e Gravina e nel successivo 2016 anche tra Gravina e Gioia del Colle. Da Rocchetta a San Nicola di Melfi, dove sono presenti gli stabilimenti della Barilla e della Fiat, resta invece attivo il servizio merci.

Nell'ottobre 2021 la linea è stata inserita nel DPCM, a firma di Mario Draghi, con cui ne viene finanziato il recupero ad uso turistico.

31) Altamura–Avigliano (Potenza) (km 85) chiusa per lavori dal 2012

Questa linea a scartamento ridotto, gestita dalle Ferrovie Appulo-Lucane, attraversa una vasta area poco popolata con un tracciato alquanto tortuoso che abbisognerebbe di rettifiche per collegare in maniera competitiva i due capoluoghi lucani di Potenza e Matera.

Recentemente è stato riaperto un tratto della relazione tra Altamura ed Avigliano, tuttavia non collegato con la restante rete. In alternativa si dovrebbe quanto meno attivare la discussa diramazione Ferrandina -Matera di Rfi (km 29), già in parte completata, che giace da tempo immemorabile in stato di semi abbandono e che ora è stata ricompresa tra le opere del PNRR.

L'interesse suscitato dalla città di Matera (capitale europea della Cultura nel 2019), con il crescente afflusso di turisti che ne è derivato, potrebbe schiudere nuove prospettive anche per questo possibile collegamento tra Potenza e Bari che lambisce la città dei Sassi.

CALABRIA

32) (Cosenza)–Rogliano–Soveria Mannelli (Catanzaro) (km 25) interrotta nel 2011 per dissesto idrogeologico e (Cosenza)–Moccone–Silvana Mansio–(San Giovanni in Fiore)

Questa ferrovia a scartamento metrico, molto tortuosa, collegava i due capoluoghi calabresi, attraverso i boschi della Sila Piccola. Interrotta da alcune frane e dalla diffusa incuria, oggi funziona limitatamente alle due sezioni terminali, da Rogliano verso Cosenza e da Soveria Mannelli verso Catanzaro, dove insiste il maggior traffico di studenti pendolari. La sostituzione dei treni con autobus nella sezione centrale si è rivelata disastrosa, in ragione dello stato delle strade e della necessità di servire comunque i piccoli insediamenti abitati.

La Regione e le Ferrovie della Calabria ipotizzano l'integrale riapertura della linea, previe modifiche di tracciato di non facile fattibilità, viste le ridotte disponibilità finanziarie.
E così, in attesa del meglio, si trascura il bene rappresentato dalla riapertura immediata della vecchia linea in attesa delle pur necessarie migliorie. In più si ipotizza di introdurre la trazione ad idrogeno, Un'altra fuga in avanti?

Anche la spettacolare linea silana Cosenza – San Giovanni in Fiore (la più elevata d'Italia, visto che supera quota 1.400 metri slm) è stata chiusa nel 2011. Successivamente, nel 2016, è stata riaperta al traffico turistico, limitatamente alla tratta Moccone – Camigliatello e San Nicola -Silvana Mansio, con il "Treno della Sila", iniziativa turistica di grande successo che circola praticamente tutto l'anno, salvo brevi periodi di interruzione.

▲ *Linea ferroviaria Gioia Tauro–Cinquefrondi*

33) Gioia Tauro–Cinquefrondi (km 32) sospesa dal 2011 per problemi di sicurezza

Le linee Taurensi, (oltre a quella per Cinquefrondi che attraversa la piana di Gioia Tauro, c'era anche quella per Sinopoli di km 26, che si spingeva lungo le propaggini dell'Aspromonte), furono sospese per problemi di sicurezza riscontrati dall'Ustif, nonostante le proteste di numerosi sodalizi, tra cui Italia Nostra, che continuano a richiederne la riapertura.

In particolare, il tracciato della linea di Cinquefrondi è ancora in buono stato e tocca diversi centri di dimensioni non trascurabili. Un certo traffico pendolare di studenti e lavoratori diretti ai licei e al porto di Gioia Tauro dovrebbe essere garantito.

Anche qui l'assessore regionale, Domenica Catalfamo, invoca i fondi del PNRR per ripristinare il servizio ferroviario, almeno verso Cinquefrondi.

SICILIA

34) (Taormina)-Alcantara-Randazzo (km 37) sospesa “per lavori di ammodernamento” nel 1994 e poi non riaperta.

Questa linea tocca le spettacolari gole del fiume Alcantara e, per questo motivo, è stata inserita tra le 18 linee tutelate dalla legge del 2017. Ciò ha suscitato l’interesse di Fondazione Fs che intende riaprirla ad uso turistico.

L’Associazione Ferrovie Siciliane, che si batte per la conservazione del servizio ferroviario costiero in prossimità della storica stazione di Taormina, ne chiedono la riapertura anche per servire il trasporto pubblico locale fino a Randazzo, città di oltre 10 mila abitanti, da cui si potrebbe proseguire il viaggio attorno all’Etna con i treni a scartamento ridotto della Circumetnea.

35) Caltagirone-Gela (km 45) interrotta dal 2011 per il crollo di un ponte

Questa linea fu aperta al traffico tra Caltagirone e Gela solo nel 1979 per costituire una relazione diretta tra Catania ed il polo industriale di Gela, evitando il lungo e tortuoso itinerario via Siracusa e Ragusa.

Interrotta a seguito del crollo di un viadotto, attende tuttora di essere ripristinata.
Il servizio è stato riattivato fino a Caltagirone, ma solo con la percorribilità dell’intera tratta si potrebbero istituire relazioni dirette da Catania – ed il relativo aeroporto, ora

▼ *Linea ferroviaria (Palermo)–Alcamo–Milo–Trapani*

servito dai treni – fino ai grossi centri della Sicilia meridionale (oltre a Gela, Licata e Vittoria) in tempi competitivi rispetto alla strada. Finalmente, la Regione Sicilia ha indetto una gara per la ricostruzione del ponte crollato e la messa in sicurezza di altri manufat-

36) (Siracusa) Noto–Pachino (km 27) sospesa nel 1986 e dismessa nel 2002

È una tratta chiusa negli anni Ottanta, il cui sedime risulta tuttora recuperabile, senza grandi interventi infrastrutturali, a condizione di ripristinare alcuni interventi edilizi abusivi nei pressi della linea.

Se un tempo serviva soprattutto per il trasporto delle derrate alimentari, oggi potrebbe assicurare un discreto traffico pendolare - e balneare in estate - tra Siracusa e la punta più meridionale dell'isola. Inserita nella Legge di tutela 218 del 2017, anche questa tratta ha conosciuto l'intere nto di Fondazione Fs. Nel gennaio 2022 sono iniziati lavori di bonifica, delimitazione e recupero del tracciato. La riapertura a fini turistici (i binari lambiscono l'Oasi Naturalistica di Vendicari) potrebbe avvenire nel 2025.

37) (Palermo)–Alcamo–Milo–Trapani (km 47) interrotta dal 2013 a causa di smottamenti del terreno

Rappresenta l'itinerario più diretto tra Palermo e Trapani, oggi raggiungibili in treno solo attraverso il lungo percorso costiero via Castelvetrano e Marsala. Una frana, sommata ai lavori di ristrutturazione del Passante ferroviario del capoluogo siciliano, ne hanno protratto l'interruzione. Rfi si è impegnata a procedere alla riattivazione della linea, che, oltre al traffico pendolare verso le due città, permetterebbe ai turisti un accesso diretto al Tempio di Segesta.

Finalmente, anche dopo manifestazioni di protesta dei sindaci siciliani, la linea è stata inclusa nelle opere di interesse regionale. I lavori di ripristino, già aggiudicati, dovrebbero cominciare entro la fine del 2022 e concludersi nel 2025.

38) Castelvetrano–Agrigento (km 135) chiusa tra il 1977 ed il 1986

Questa è stata l'ultima linea delle Fs a scartamento ridotto. A causa del tracciato molto tortuoso e dei tempi di percorrenza anacronistici (cinque ore da un capolinea all'altro) fu progressivamente disattivata. La parte più prossima ad Agrigento e fino a Porto Empedocle (10 km) – dove era presente il binario a scartamento normale – venne riaperta al traffico turistico nel 2001, in considerazione della eccezionale vicinanza alla Valle dei Templi e nel 2010 la stazione di Porto Empedocle fu affidata, come polo turistico/museale all'associazione siciliana Ferrovie Kaos.

▲ *Linea ferroviaria Castelvetrano–Agrigento*

Un intervento analogo era contemplato anche per la prima tratta che da Castelvetrano tocca il parco archeologico di Selinunte (il più grande d'Europa) e si spinge fino alla Riserva naturale Orientata della foce del fiume Belice ed a Porto Palo di Menfi (22km), da cui si dipartono numerosi itinerari naturalistici e paesaggistici, anche tramite percorsi ciclabili. Per questo motivo la linea è stata inserita nel novero di quelle tutelate della legge 128/2017. Ma, inspiegabilmente ed ingiustamente, non risulta compresa nel recente elenco delle 26 linee turistiche del Decreto MIMS su cui è stata raggiunta l'intesa Governo Regioni, in attesa di pubblicazione.

Il Sindaco di Castelvetrano ha promosso, ad ottobre 2021, un tavolo istituzionale, in collaborazione con l'associazione Sicilia in Treno – a cui partecipano anche AMODO e FIFTM – per una ampia collaborazione per promuovere la riapertura ad uso turistico di questa ferrovia.

A marzo 2022, nel corso di una visita a Selinunte insieme al Sindaco di Castelvetrano, l'Assessore alle infrastrutture e alla mobilità della Regione Sicilia Marco Falcone ha reso noto, l'importante passo fatto dal Governo Musumeci, che ha comunicato al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il proprio interesse e quindi la richiesta affinché la storica tratta Castelvetrano - Porto Palo di Menfi sia inserita tra quelle finanziate per il recupero a scopo turistico.

Nel frattempo, va segnalato, che sta tornando in auge l'idea di ricostruire integralmente l'intera Castelvetrano – Agrigento a scartamento ordinario e lungo un tracciato notevolmente ridotto (89 km), con la realizzazione di 25 km di gallerie oltre a 5 in viadotto. Proposito certamente lodevole, in considerazione dell'importanza dei centri toccati, tra cui Menfi, Sciacca e Ribera, ma decisamente ambizioso in ragione degli ingenti costi finanziari richiesti.

FUTURO SOSPESO

Dossier 2022: 38 linee ferroviarie da riaprire in Italia