



## **DIAMO UNA SECONDA CHANCE ALLE LINEE FERROVIARIE “SOSPESE”**

### **Dossier con tutta la lista delle linee non in esercizio**

**di Massimo Ferrari, presidente Assoutenti/UTP.**

Aprile 2017

La pubblicazione dell'Atlante delle ferrovie dismesse, con l'autorevole presentazione di Renato Mazzoncini, AD del Gruppo Fs, richiama l'attenzione sul formidabile patrimonio architettonico e culturale di migliaia di chilometri di ferrovie da tempo abbandonate nel nostro Paese, che potrebbero essere riutilizzate quale occasione di rivitalizzazione delle aree meno conosciute ma ricche di grande fascino e potenzialità turistiche.

Questa è anche l'occasione per fare il punto della situazione sulla rete secondaria tuttora attiva o facilmente recuperabile all'esercizio ferroviario. Come (dovrebbe) essere noto, la grande maggioranza dei tracciati illustrati nell'Atlante fu abbandonata negli anni Ciquanta e Sessanta del secolo scorso, quando, a fronte della rapida diffusione dell'automobile, del miglioramento delle strade e della apparente competitività dell'autobus, molti ritennero – non solo in Italia, per la verità – che il treno fosse avviato ad un inesorabile declino.

A chiudere furono soprattutto le linee in concessione ai privati, che, a fronte di bilanci invariabilmente in rosso, non ritennero opportuno investire nel rinnovo del materiale rotabile di prima generazione ormai divenuto obsoleto. Le Fs, potendo contare su economie di scala nell'utilizzo dei treni e dovendo misurarsi con forti resistenze a livello politico e sindacale, furono relativamente risparmiate dalle soppressioni. Anche se non mancarono i teorici di un drastico sfoltoimento della rete statale (il cosiddetto “taglio dei rami secchi”), nella speranza di rinverdire un albero visibilmente malato. Questa strategia – sostenuta, tra gli altri, dall'allora ministro Pietro Nenni – determinò parecchie chiusure nel 1966 anche per le Ferrovie dello Stato.

A partire dagli anni Settanta, il vento, almeno in parte, cambiò direzione per una serie di fattori: la crisi energetica, la cresciuta sensibilità ambientale, la congestione viaria attorno ai centri urbani e la constatazione che l'autobus poteva sì ridurre i costi di esercizio, ma non costituiva una alternativa all'uso del mezzo privato, come invece poteva ancora fare un servizio su rotaia ben gestito. Perciò, quando nel 1985 l'allora ministro Signorile, in vista della trasformazione delle Fs in Spa, provò a riproporre il taglio di linee secondarie quale strumento di risanamento si trovò di fronte al fuoco di sbarramento di sindaci, forze politiche, sindacali ed associazioni di utenti che consentì di evitare la chiusura di quasi tutte le ferrovie sotto scacco.

Benché continuino a farsi sentire economisti che percepiscono il trasporto su rotaia unicamente come fonte di costi da tagliare drasticamente, si è nel frattempo affermata la convinzione che un risanamento puramente finanziario dei conti di esercizio costituisca una pericolosa chimera (portata all'estremo tale terapia si dovrebbe chiudere praticamente tutto), mentre sia più opportuno fare un bilancio sociale, ambientale e funzionale delle singole linee. Che poi spesso in Italia ciò abbia coperto sprechi e cattive gestioni, è un fenomeno patologico, certamente stigmatizzabile, ma non fisiologico, come dimostrano molti esempi virtuosi al di là e al di qua delle Alpi. Tanto più che oggi i costi di gestione possono essere drasticamente abbattuti grazie alle moderne tecnologie che

consentono l'impiego ridotto del personale.

In anni più recenti, tuttavia, si è assistito ad una nuova stagione di chiusure, seppur mascherate come “sospensioni di servizio”. Il che ha assunto proporzioni inquietanti soprattutto nel 2012, complice la grave crisi economica, un governo tecnico, poco sensibile alle istanze sociali, e la presenza in un paio di regioni importanti, il Piemonte e la Campania, di amministrazioni dissestate, pronte a sacrificare parte del trasporto ferroviario per evitare la bancarotta.

Nonostante la crisi economica sia tutt'altro che superata, per fortuna questa tendenza sembra ora meno accentuata. Alcune linee minacciate sono state messe in sicurezza (per esempio, la Porrettana, la Garfagnana, la Cecina-Volterra, la Roccasecca-Avezzano), per altre, grazie all'intervento di

Fondazione Fs, si è intrapreso un percorso di utilizzo a scopo turistico (per esempio, la Sulmona-Carpinone, la Ceva-Ormea, la Novara-Varallo Sesia, la Avellino-Rocchetta, la Agrigento-Porto Empedocle), su altre, infine, come la Palermo-Milo-Trapani o la Varese Porto Ceresio c'è il formale impegno alla riapertura, una volta completati gli interventi sul nodo di Palermo e sulla Arcisate Stabio. In più, proprio in queste settimane, è stato avviato il ripristino della Sacile-Gemona, grazie all'interessamento della Regione Friuli Venezia Giulia, mirato alla gestione turistica, ma anche al trasporto locale.

Quest'ultima tratta faceva parte del novero di linee chiuse a seguito di (a volte modesti) cedimenti strutturali, che avevano offerto il pretesto per cessare l'esercizio. Ne fanno parte anche la Fabriano-Pergola, la Priverno-Terracina e la Caltagirone-Gela, per le quali siamo sempre in attesa di decisioni da parte di RFI o delle Regioni interessate. Regioni che, in qualche caso, dimostrano maggiore attenzione al comparto ferroviario locale rispetto a qualche tempo fa, come l'Emilia Romagna, la quale, dopo aver sospeso inopinatamente il traffico passeggeri tra Piacenza e Cremona, ha recentemente inaugurato un prolungamento tra Portomaggiore e Dogato che mette in comunicazione Bologna con la Bassa Ferrarese.

Resta, però, il grave “vulnus” del Piemonte dove nel 2012 si concentrarono la maggior parte delle sospensioni, che colpiscono ben 14 linee, cui si è aggiunta quest'anno la tratta di Pré Saint Didier, abbandonata dalla confinante Valle d'Aosta. L'amministrazione di centro sinistra subentrata alla Giunta Cota, responsabile delle massicce chiusure piemontesi, si era impegnata a mettere a gara l'esercizio delle secondarie, nella speranza che si presentassero candidati disponibili alla gestione a costi ragionevoli, ma tuttora non si sono registrati passi avanti in tal senso.

Dunque la partita è tuttora aperta. Non possono cantare vittoria coloro che credono nella valenza positiva della ferrovia anche a livello locale, ma neppure sono soddisfatti quelli che continuano ad auspicare la sostituzione dei treni coi bus, senza avere l'onestà intellettuale di ammettere, sulla scorta delle esperienze passate ed internazionali, come questa scelta molto spesso preluda alla rinuncia al servizio pubblico, visto che l'autoservizio non ha alcuna attrattiva nei confronti dei cittadini motorizzati.

Ora, il punto non è certo quello di preconizzare la riapertura di tutte le linee dismesse contemplate dal meritorio Atlante pubblicato. Molte di queste, per quanto romantiche e suggestive, erano nate male fin dall'origine – spesso proprio a causa dei risparmi sui tracciati – ed erano quindi destinate ad una triste fine (ma assieme a parecchie chiusure inevitabili, si consumarono non pochi crimini, basti pensare allo scempio della Calalzo-Cortina o della Spoleto-Norcia, che erano autentici gioielli architettonici).

Adesso si tratta, se non vogliono ripetere gli errori del passato, di individuare tra le linee “sospese” o interrotte quelle che effettivamente meritano una seconda chance, sotto il profilo commerciale o turistico. Mi risulta difficile credere, ad esempio, che tra Vercelli e Casale Monferrato (una ferrovia rettilinea e pianeggiante che collega il popoloso capoluogo del Monferrato con la rete nazionale) o tra Roma e Terracina (il notissimo centro turistico e balneare a ridosso del Parco del Circeo) non ci sia traffico a sufficienza per giustificare il ritorno del treno.

Tanto più che, in questi ed in altri casi, non si tratta di costruire ex novo una ferrovia, ma semplicemente di riutilizzare ed ammodernare binari già esistenti che abbiamo ereditato (senza particolari meriti) dalle generazioni che ci hanno preceduto.

Se volete saperne di più proseguite la lettura sotto con tutto lo stato delle linee ferroviarie sospese.

## ELENCO DELLE LINEE FERROVIARIE SOSPESE AL TRAFFICO

### Linee di pertinenza RFI/Trenitalia

#### **Aosta-Pré Saint Didier                      km 31**

Questa linea è stata l'ultima ad entrare nel novero delle ferrovie sospese dal 24 dicembre 2015. La Regione Valle d'Aosta, infatti, non ha inteso accollarsi i costi di messa in sicurezza della linea, pur disponendo di non poche risorse finanziarie, in quanto regione a statuto speciale. Per il trasporto ferroviario, tuttavia, ha sempre destinato appena poche briciole del proprio ricco bilancio. La linea collega il capoluogo con Pré Saint Didier, dove si trova il bivio stradale verso Courmayeur ed il traforo del Bianco da un lato, e verso La Thuile ed il passo del Piccolo San Bernardo dall'altro. Sicuramente un sistema coordinato treno+bus avrebbe potuto garantire una non trascurabile domanda turistica (nella stagione invernale ed estiva) che avrebbe integrato il traffico di studenti cui ormai da tempo la linea era dedicata.

#### **Arona – Santhià                                      km 60                      sospesa**

E' una delle più antiche ferrovie italiane, fatta costruire da Cavour negli anni Cinquanta dell'Ottocento per collegare Torino al lago Maggiore. Negli anni Trenta era percorsa da treni internazionali come l'espresso Berlino-Cannes. E' una tratta pedemontana che interseca tutte le linee afferenti al nodo di Novara (Biella, Varallo Sesia, Domodossola). Serve una zona rinomata per la produzione di vino (stazione di Gattinara). Ci sono proposte di gestione a fini turistici.

#### **Pinerolo – Torre Pellice                      km 17                      sospesa**

E' una breve tratta elettrificata che si inoltra nella Val Pellice, nota per ospitare la Comunità Valdese. E' interessata da un non trascurabile traffico di pendolari e studenti che gravitano su Pinerolo e Torino. La valle è percorsa ogni giorno da decine di corse di autobus, la cui utenza potrebbe essere soddisfatta da un servizio su ferro cadenzato, liberando la parallela strada di fondo valle da una parte del traffico pesante.

#### **Mortara – Casale M.to                      km 29                      sospesa**

Questa linea, tuttora in ottimo stato, serve alcuni comuni al confine tra Lombardia e Piemonte. Soprattutto, costituisce il più breve collegamento tra la città di Casale Monferrato e Milano, verso cui gravitano non pochi pendolari e studenti. Casale è una "città martire" (almeno dal punto di vista ferroviario) della giunta Cota: ben tre delle cinque linee che la servivano sono state sospese. Il nuovo assessore regionale Balocco si è impegnato per la riapertura della linea che avrebbe già dovuto avvenire in occasione di Expo.

#### **Casale M.to – Asti                                      km 46                      interrotta e poi sospesa**

Costituiva il naturale prolungamento della Mortara-Casale, attraversando le verdi colline del Monferrato. Un tempo era percorsa da automotrici dirette Milano-Asti-Alba-Cuneo: un formidabile itinerario enogastronomico su rotaia nella terra dello slow food. Il pretesto per la chiusura è stato offerto a RFI dal cedimento dell'unica

galleria in prossimità di Moncalvo che avrebbe potuto essere messa in sicurezza con poca spesa. Il sindaco si era in un primo tempo espresso per la trasformazione in ciclopista. Poi, sotto la spinta di Comitati locali, si sarebbe “convertito” all’idea di un rilancio ferroviario.

**Asti – Chivasso**    **km 52**    **interrotta e poi sospesa**

Anche in questo caso è stata una piccola frana a giustificare la sospensione “sine die” della tratta che serviva alcuni piccoli centri del Monferrato occidentale, gravitanti su Chivasso e Torino. Costituiva anche l’itinerario ferroviario più breve tra Genova ed Aosta, che avrebbe assunto notevole importanza se fosse stato realizzato il progetto di un traforo di base sotto il Gran San Bernardo (di cui, ogni tanto, si torna a parlare)

**Asti – Castagnole Lanze**    **km 34**    **sospesa**

Questa linea fu integralmente ricostruita negli anni Ottanta con la realizzazione di un avveniristico viadotto di alcuni chilometri che svetta sulla campagna astigiana. La tratta serviva a collegare Asti con Cuneo. La domanda potenziale di traffico tra i due centri del basso Piemonte non deve essere tanto scarsa, se è vero che parallelamente si sta realizzando un’autostrada, richiesta a gran voce dalle autorità regionali.

**Alessandria - Alba**    **km 52**    **sospesa**

E’ la linea che attraversa da est a ovest le dolci colline delle Langhe. Poetici scorci panoramici, intervallati da rinomate località enogastronomiche come Canelli e Barbaresco, servite da altrettante stazioni. Poco distante la Santo Stefano Belbo resa celebre dei romanzi di Cesare Pavese e Beppe Fenoglio. Ci sono iniziative per il ripristino ferroviario, almeno tra Alessandria e Nizza Monferrato.

**Alessandria – Ovada**    **km 34**    **traffico passeggeri sospeso (solo traffico merci)**

Questa tratta collega Alessandria con la parte meridionale della rispettiva provincia e si inserisce nell’itinerario trans europeo tra il Sempione ed il porto di Voltri. Per fortuna continua ad essere aperta al traffico merci, ma la riproposizione di corse passeggeri a spola non costerebbe molto.

**Cuneo – Mondovì**    **km 33**    **sospesa**

E’ una ferrovia che collega i due principali centri della “Provincia Granda”. Era percorsa anche da treni diretti che da Genova raggiungevano Limone Piemonte, utilizzati nei fine settimana dalla clientela degli sciatori liguri. Danneggiata da una alluvione negli anni Novanta era stata integralmente ricostruita. Se davvero non serviva a nulla, perché si sono buttati inutilmente tanti soldi per riattivarla?

**Cuneo – Saluzzo**    **km 34**    **sospesa**

Costituiva la parte meridionale della ferrovia “pedemontana” piemontese che si snodava fino ad Airasca nel Torinese. Poiché il grosso dei pendolari e studenti gravita, però, su Cuneo, la porzione meridionale era stata mantenuta in esercizio, dopo la chiusura della parte settentrionale negli anni Ottanta. Adesso gli utenti si devono arrangiare coi bus, anche quando le strade sono ostruite dalla neve (capita spesso in inverno!).

**Saluzzo – Savigliano**                      **km 15**                      **sospesa**

Saluzzo è un grosso centro subalpino, ricco di storia e tradizioni sabaude. Almeno questa breve tratta dovrebbe essere mantenuta attiva per non emarginare la città dal sistema ferroviario regionale. Tra tutti i centri privati del treno in Piemonte, Saluzzo (quasi venti mila abitanti) è sicuramente il più importante.

**Ceva – Ormea**                              **km 36**                      **sospesa**

E' una linea di grande suggestione paesaggistica che arriva fino alla cittadina più meridionale del Piemonte, dove sorge la rinomata scuola forestale. Costituirebbe un percorso ideale per una gestione di tipo turistico, almeno stagionale. Associazioni amatoriali si sono candidate a gestirla e Fondazione Fs sta valutando questa possibilità, ma la linea ha subito seri danni dall'alluvione dell'autunno 2016.

**Vercelli – Casale M.to**                      **km 23**                      **sospesa**

E' una linea quasi interamente rettilinea che può garantire tempi di percorrenza tra i due centri piemontesi nettamente competitivi rispetto alla strada. Era percorsa anche da un convoglio Biella-Genova, attivo nei mesi estivi. Dopo la chiusura della Mortara-Casale, avrebbe potuto costituire una valida alternativa per i collegamenti verso Milano.

**Sacile – Gemona del Friuli**                      **km 75**                      **interrotta**

E' la linea pedemontana del Friuli, che serviva alcuni grossi comuni come Aviano, Maniago e Pinzano E' L'esercizio è sospeso dal 2012 a seguito di uno smottamento presso la stazione di Meduno. Sarebbe una tratta ideale per promuovere l'uso congiunto del treno e della bici, come avviene con successo sulla Merano-Malles. Il Comitato Pendolari Alto Friuli si batte per la riapertura e la Regione Friuli Venezia Giulia si è impegnata per la riapertura sia in funzione del traffico Tpl, sia di quello turistico.

**Piacenza – Cremona**                      **km 31**                      **sospesa**

E' una linea sostanzialmente rettilinea che collega due popolose città padane (penetrando nei rispettivi centri in tempi ovviamente più ridotti rispetto al bus). Peccato che le due città si trovano in due differenti regioni per cui né Milano, né Bologna se ne interessano. Legambiente ha proposto di gestirla come una metropolitana leggera. Ci sembra un'ottima idea. Recentemente la regione Emilia sembra aver preso in considerazione questa ipotesi.

**Fano-Fermignano-Urbino**                      **km 49**                      **dismessa**

Questa linea venne chiusa nel 1987, a seguito del noto "decreto Signorile", dal nome dell'allora titolare del Ministero dei Trasporti. Decisione a lungo contestata dall'Associazione Ferrovia Val Metauro e da alcuni sindaci. La tratta è tuttora armata ed il sedime, ben conservato, consentirebbe un ripristino abbastanza semplice. Urbino, città d'arte nota in tutto il Mondo e centro universitario frequentato da molti studenti, è l'unico vero (semi) capoluogo di provincia privo di collegamenti ferroviari (Matera e Nuoro, anche se non toccate da Trenitalia, sono in realtà servite da linee concesse).

**Fabriano-Pergola**                      **km 32**                      **interrotta**

Ecco un'altra linea "sospesa" a seguito di una banale frana occorsa nel novembre 2013. E' parte del collegamento da Roma ad Urbino che, a monte di Pergola, venne distrutto durante la seconda guerra mondiale. Serviva anche il centro intermedio di Sassoferrato.

**Orte –Civitavecchia**                      **km 86**                      **dismessa dopo parziale ricostruzione**

Questa linea, chiusa fin dagli anni Novanta del secolo scorso (salvo il segmento tra Orte e Capranica, in parte utilizzato quale raccordo merci) ha conosciuto importanti lavori di rifacimento, in quanto avrebbe dovuto costituire un anello ferroviario a nord di Roma, utile per il traffico merci diretto al porto di Civitavecchia (ma anche ad un collegamento tra i due mari diretto ad Ancona evitando il nodo della capitale). E' prevista la trasformazione in pista ciclabile, ma i comitati locali non desistono e chiedono il ripristino del servizio ferroviario anche ad uso pendolare. Viceversa si sostanzierebbe uno dei più clamorosi casi di sperpero di pubblico denaro per opere realizzate e mai completate.

**Priverno-Terracina**                      **km 25**                      **interrotta a seguito di una frana**

Si tratta di una diramazione della linea Roma-Napoli via Latina-Formia che lambisce il Parco Nazionale del Circeo e raggiunge la nota località balneare di Terracina, cui fanno capo i collegamenti marittimi con Ponza. Non è trascurabile il traffico pendolare verso Latina e Roma, mentre in estate sono migliaia gli abitanti della capitale che si recano sul litorale pontino tra il Circeo e Sperlonga. Al punto che è progettata un'autostrada parallela alla via Appia per evitare gli ingorghi delle auto dei vacanzieri. Non sarebbe meglio, intanto, ripristinare il collegamento ferroviario con Roma?

**Termoli-Campobasso**                      **km 87**                      **interrotta per lavori**

Per questa linea – che collega il capoluogo regionale del Molise al mare ed alla linea adriatica – erano in corso importanti lavori di riqualificazione che hanno già comportato non pochi investimenti. Dopo una parziale riapertura, tuttavia, la circolazione dei treni risulta ancora sospesa.

**Campobasso – Benevento**                      **km 84**                      **sospesa**

Questa ferrovia serviva alcune piccole comunità appenniniche, come Pietrelcina, che diede i natali a Padre Pio. La sua valenza principale, che ne giustificerebbe la riattivazione, tuttavia, risiede nel collegamento diretto tra Campobasso e Napoli, che in precedenza assicurava. E' un'altra vittima dei tagli ai collegamenti interregionali che sembrano non avere padrini politici. Anche questa linea potrebbe essere valorizzata a fini turistici.

**Avellino – Rocchetta**                      **km 119**                      **sospesa**

Si tratta di una lunga linea che percorre interamente l'entroterra irpino, toccandone i maggiori centri, come Montella, Lioni e Calitri. Fu interamente ricostruita (con non trascurabile impegno economico) dopo il disastroso sisma del 1980 ed è stata la prima ad essere sospesa alla fine del 2010. In caso di (malaugurato) ripetersi di eventi sismici potrebbe rivelarsi strategica per la Protezione Civile. Il Touring Club Italiano ha

proposto di riaprire la linea, valorizzandola a fini turistici. Nell'estate 2016 la linea è stata parzialmente riattivata a fini escursionistici grazie all'impegno delle associazioni locali.

**Rocchetta – Gravina di Puglia**                      **km 93**                      **sospesa**

Questa ferrovia offriva un collegamento tra Foggia e le Murge interne che si stendono tra Lucania e Puglia (Venosa, Palazzo San Gervasio, Spinazzola). Serviva anche lo stabilimento "modello" della (ex) Fiat a San Nicola di Melfi ed era percorsa da treni dedicati alle maestranze ed al trasporto delle auto uscite dalla fabbrica. Su pressione delle Organizzazioni Sindacali è stata riaperta al traffico passeggeri la tratta da Gravina a Gioia del Colle. Da Gravina a Rocchetta, invece, il binario dovrebbe essere preservato per il trasporto merci.

**Castellammare – Gragnano**                      **km 5**                      **chiusa per eliminare passaggi a livello**

E' una breve linea elettrificata che serviva il popoloso comune di Gragnano (noto per la produzione di pasta), collegandolo con la vasta area metropolitana partenopea. Sulla evidentissima valenza trasportistica del binario hanno però prevalso gli egoismi degli interessati all'eliminazione di alcuni passaggi a livello. Il sindaco di Castellammare di Stabia, che se ne era fatto paladino, voleva addirittura eliminare la stazione FS della propria città (di oltre quarantamila abitanti) sulla cui area incombevano evidenti appetiti immobiliari. Per fortuna il personaggio è stato inquisito e giunta regionale della Campania (già prima dell'insediamento di De Luca) aveva disposto il ripristino della linea (solo fino a Castellammare, però, dimenticandosi di Gragnano).

**Caltagirone – Gela**                      **km 59**                      **interrotta**

Questa (giovane) ferrovia fu inaugurata nel 1979 per mettere in collegamento Catania con la piana di Gela in cui erano sorti importanti impianti industriali. A seguito del crollo di un viadotto nel 2011, il servizio è interrotto, nonostante numerose proteste e prese di posizione degli Enti Locali. Ora per raggiungere Gela occorre compiere un lungo e lentissimo itinerario via Siracusa e Modica, che rende l'alternativa ferroviaria del tutto improponibile.

**Alcamo-Trapani**                      **km 47**                      **interrotta**

Era il collegamento più diretto tra Palermo e Trapani, realizzato negli anni Trenta per abbreviare il lungo itinerario via Castelvetrano e Marsala (che, invece, resta in funzione). Il servizio è sospeso dal febbraio 2013 a seguito di alcuni smottamenti. La tratta potrebbe essere valorizzata anche perché consente l'accesso al bellissimo tempio greco di Segesta. Rfi si dice intenzionata a ripristinare il servizio, ma ancora nulla si muove.



## Linee in gestione ad imprese regionali:

**Lanciano – Castel di Sangro**                      **km 85**                      **in ricostruzione (?)**

Questa linea collegava la Valle del Sangro con Lanciano e la costa adriatica ed era percorsa dal “Treno della Valle”, un convoglio a vocazione turistica che negli anni Novanta aveva riscosso un certo successo. A Castel di Sangro, tra l’altro, consentiva di proseguire sulla Sulmona Carpinone, realizzando così un itinerario altamente suggestivo. La Sangritana (società regionale che gestisce la tratta) aveva iniziato i lavori di migioria del binario, che, tuttavia, attualmente risultano sospesi.

**Rogliano – Soveria Mannelli**                      **km 35**                      **interrotta**

Si tratta della parte centrale della ferrovia a scartamento ridotto Cosenza-Catanzaro, gestita dalle Ferrovie della Calabria, lunga quasi 100 km. A seguito di alcuni smottamenti del terreno, questo segmento non è più in funzione, mentre continuano l’esercizio i due monconi più prossimi ai relativi capoluoghi, interessati dal movimento degli studenti. Chi vuole andare da Cosenza a Catanzaro in treno, adesso, è costretto a percorrere un lungo itinerario via Paola e Lamezia Terme, con un paio di cambi tutt’altro che garantiti. Intanto le Ferrovie della Calabria e L’Università della Calabria studiano varianti di tracciato ed opere per riattivare l’intero tracciato da Cosenza a Catanzaro. In attesa di finanziamenti, s’intende.

**Gioia Tauro – Cinquefrondi**                      **km 32**                      **sospesa per carenza di manutenzione**

**Gioia Tauro – Sinopoli**                      **km 26**                      **interrotta**

Si tratta delle due linee “taurenisi” a scartamento ridotto delle Ferrovie della Calabria che convogliavano verso il grosso centro (ed il porto industriale) di Gioia Tauro pendolari e studenti dei popolosi comuni dell’entroterra (Taurianova, Cittanova, Polistena etc.). Avrebbero potuto essere valorizzate anche per favorire l’accesso escursionistico alle pendici dell’Aspromonte.

**Macomer -Nuoro**                      **km 58**                      **sospesa per motivi di sicurezza**

A seguito delle direttive dell’Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria, emanate dopo l’incidente di Corato – direttive che prevedono il doppio agente in cabina ed il presenziamento di tutti i passaggi a livello, incluse via di accesso a fondi privati, imponendo inaccettabili costi di gestione – l’Arst ha sospeso la circolazione dei treni nel dicembre 2016. La Regione Sardegna aveva già investito somme non trascurabili per migliorare il binario e si era impegnata al rinnovo del parco circolante.