

## **IL LUNGO ELENCO DI FERROVIE “SOSPESE” O INTERROTTE IN ITALIA**

**Massimo Ferrari, Presidente UTP e CdG AMODO**

La lista delle ferrovie “sospese” o interrotte in Italia, come si può vedere, è alquanto impressionante: circa 2.700 km rappresentano quasi il 15 % dell'intera rete nazionale, inclusiva di linee Fs, linee in gestione regionale, percorsi a scartamento ordinario e scartamento ridotto.

In realtà, per fortuna, solo la metà sono chiuse a tutti gli effetti; molte altre, dopo la cessazione all'esercizio ordinario, sono state recuperate come itinerari turistici, fin dagli anni Novanta del secolo scorso dalla associazione FTI (“Treno blu del lago d'Iseo” e Ferrovia della Val d'Orcia), più recentemente da Fondazione Fs, soprattutto in Piemonte, Abruzzo e Campania. Senza considerare le linee di Ferrovie della Calabria (quella della Sila, la più elevata d'Italia) e di Arst, che ha in carico oltre 400 km di itinerari sardi ormai dedicati esclusivamente ai cosiddetti “Trenini Verdi”.

Si tratta, però, di circolazioni episodiche, soprattutto estive e nei fine settimana, esposte alla domanda del mercato escursionistico – ovviamente influenzato dalla pandemia in questa sfortunata stagione – e, quindi, tutt'altro che garantite a lungo termine. In molti casi la destinazione turistica è l'unica realisticamente ipotizzabile, ma non mancano casi di linee che potrebbero avere un certo traffico, se venisse ripristinata la funzione Tpl, come, ad esempio, tra Novara e Varallo Sesia o tra Asti ed Alba. Su quest'ultimo itinerario i politici piemontesi insistono per l'inderogabile completamento di un'autostrada. Non si pensa che anche il treno abbia una sua quota di mercato?

Ci sono anche alcuni casi di ferrovie chiuse al traffico viaggiatori, ma ancora attive per le merci. Così la Oleggio – Laveno, lungo il percorso che collega Novara a Bellinzona e, quindi, Genova al Gottardo. Oppure la Alessandria-Ovada, dove vengono istradati convogli diretti al porto di Voltri, in attesa di completamento del Terzo Valico (opera che coinvolge anche la Tortona – Novi Ligure, la quale dovrebbe essere riaperta al termine dei lavori). Oppure la Cremona – Piacenza, un itinerario pianeggiante che collega due importanti capoluoghi di provincia. Purtroppo, essendo a cavallo dei confini tra Lombardia ed Emilia, non interessa molto né a Milano né a Bologna,

visto che i relativi elettori non sono facilmente ascrivibili a nessuna delle due Regioni.

Stesso discorso riguarda l'itinerario Vercelli – Casale Monferrato – Mortara, che dal Piemonte penetra in Lombardia e che rientra nella famigerata lista di linee piemontesi “sospese” nel 2012 dalla giunta Cota; non ripristinate – a dispetto di non poche promesse ed impegni – dalla successiva giunta Chiamparino, ed ora nuovamente congelate dall'attuale amministrazione Cirio. La Regione Piemonte continua ad avere problemi di cassa, a causa di passati sperperi, da cui non riesce a riprendersi, e seguita a scaricare su ferrovie e Tpl i tagli di bilancio. Nel caso delle linee casalesi, afferenti ad una città dalle dimensioni di un capoluogo di provincia, tuttora collegata col treno a Torino, ma non a Milano (verso cui pure pendolano molti cittadini), si era registrato un accordo con la Regione Lombardia in vista del ripristino già nel 2019, ma tuttora nulla è avvenuto.

Se l'indirizzo programmatico piemontese è stato – e continua ad essere – pessimo, l'atteggiamento di altre amministrazioni regionali potrebbe finire con l'essere influenzato da queste “cattive pratiche”. Così, in forza dell'emergenza Covid, sono state recentemente sospese le circolazioni di treni sulla Seregno – Carnate, in Lombardia, sulla Cecina – Volterra, in Toscana, mentre in Friuli non si è completata la riapertura della “Pedemontana” tra Maniago e Gemona.

Inoltre, ci sono ferrovie chiuse da decenni, come la Fano – Urbino, la Orte – Civitavecchia, la Taormina – Randazzo, la Noto - Pachino: qui non si tratta di rassegnarsi allo stato di fatto, perché esistono associazioni e comitati che ne chiedono a gran voce e - con dovizia di argomenti – la ricostruzione, visto che, fortunatamente il sedime è tuttora disponibile. E la legge 218/2017, fortemente voluta da AMoDo, ne contempla il ripristino.

Soprattutto nel centro -sud della Penisola, poi, si incontrano diversi casi di ferrovie interrotte (talvolta da modesti eventi franosi, che avrebbero potuto essere risolti in poche settimane) e lasciate nel limbo da molti anni. Pur senza una esplicita volontà di chiusura, appare evidente il perseguimento di una strategia, già abusata negli anni Sessanta, al tempo del boom della motorizzazione: i gestori e le istituzioni sembrano cogliere al volo l'occasione offerta dall'evento dannoso per congelare “sine die” la circolazione ferroviaria, sperando che le proteste si affievoliscano e si possa

così pervenire ad una soppressione definitiva senza troppo clamore.

Non si tratta solo di linee oggettivamente molto deboli, come la Fabriano – Pergola, nelle Marche, ma anche di tratte che potrebbero avere un traffico pendolare e turistico di un certo rilievo, come nel caso della Priverno – Terracina, nel Lazio. Basti pensare che la città di Terracina conta in inverno oltre 35 mila abitanti, che raddoppiano nella stagione balneare. La caduta di un masso ha interrotto la linea nel lontano 2013, quando basterebbero modesti interventi di ripristino e di messa in sicurezza della parete franosa (come si fa lungo molte strade di montagna) per consentire ai treni di raggiungere in meno di un'ora il centro di Roma, in tempi competitivi rispetto alla trafficata e pericolosa via Pontina. Nella vicina Gaeta, finalmente sembra si sia capito l'errore ed ora sono partiti i lavori di ripristino dell'antenna verso Formia, ovviando così almeno in parte alla frequente congestione della strada parallela. Peccato che dalla chiusura siano ormai trascorsi 54 anni. Comunque, come si suol dire, meglio tardi che mai.

In genere i lavori di ripristino dell'infrastruttura danneggiata vengono programmati di malavoglia, solo quando le forze politiche locali ed i cittadini si fanno sentire. E' il caso della Caltagirone – Gela, una linea aperta al traffico nel 1979 ed interrotta da dieci anni a seguito del crollo di un ponte. Oppure della Palermo – Trapani via Milo, bloccata da uno smottamento da ben sette anni. Adesso che i lavori sembrano pronti a partire, si scopre come il Ministero dell'Ambiente abbia richiesto una Valutazione di Impatto Ambientale (per un'opera realizzata negli anni Trenta del Novecento!). Naturalmente quando si tratta di ripristinare il ponte autostradale Morandi a Genova, di VIA o di gare d'appalto neppure si parla e la cantierizzazione gode di priorità assoluta.

Infine ci sono non pochi casi di linee chiuse per interventi di straordinaria manutenzione, che di per sé sono certamente auspicabili, ma i cui tempi di realizzazione si protraggono a tempo indefinito.

E' il caso della Ferrovia Centrale Umbra, chiusa nel 2017 ed ora riaperta limitatamente alla tratta Città di Castello – Perugia, mentre per la Sansepolcro – Città di Castello, come pure per la Perugia – Terni, non è dato sapere quando i treni potranno tornare a circolare.

Il sacrificio sarebbe anche accettabile se queste linee fossero integralmente

ripensate e potenziate, ma spesso poi riaprono (quando riaprono) con gli stessi tempi di percorrenza e gli stessi limiti di prima. E' successo sulla Campobasso – Termoli, recentemente riaperta dopo cinque anni, ma con due sole coppie di treni quotidiani. Mentre la restante ferrovia molisana, da Campobasso verso Isernia e Roma, adesso è chiusa per elettrificazione, pare per almeno due anni.

Ora, ben vengano i lavori di elettrificazione, che, nel corso dei decenni, sono stati realizzati con successo su molte linee italiane. Solo che una volta questi interventi avvenivano in pendenza di esercizio, mentre adesso, per evitare qualsiasi rischio alle maestranze (anche in presenza di poche corse di treni), si chiude, non per giorni o mesi, ma addirittura per anni. Non osiamo immaginare cosa accadrebbe se simili procedure venissero adottate per lavori di potenziamento, non dico di un'autostrada, ma di una semplice strada statale.

La verità è che tacitamente le ferrovie continuano ad essere considerate infrastrutture di serie B (o C), salvo quando si tratti di Alta Velocità o di linee metropolitane. E forse neppure in questo caso, vista la chiusura per mesi di certe fermate nel centro di Roma solo per sostituire le scale mobili.

22 ottobre 2020