



ALLEANZA
MOBILITÀ
DOLCE



Futuro sospeso

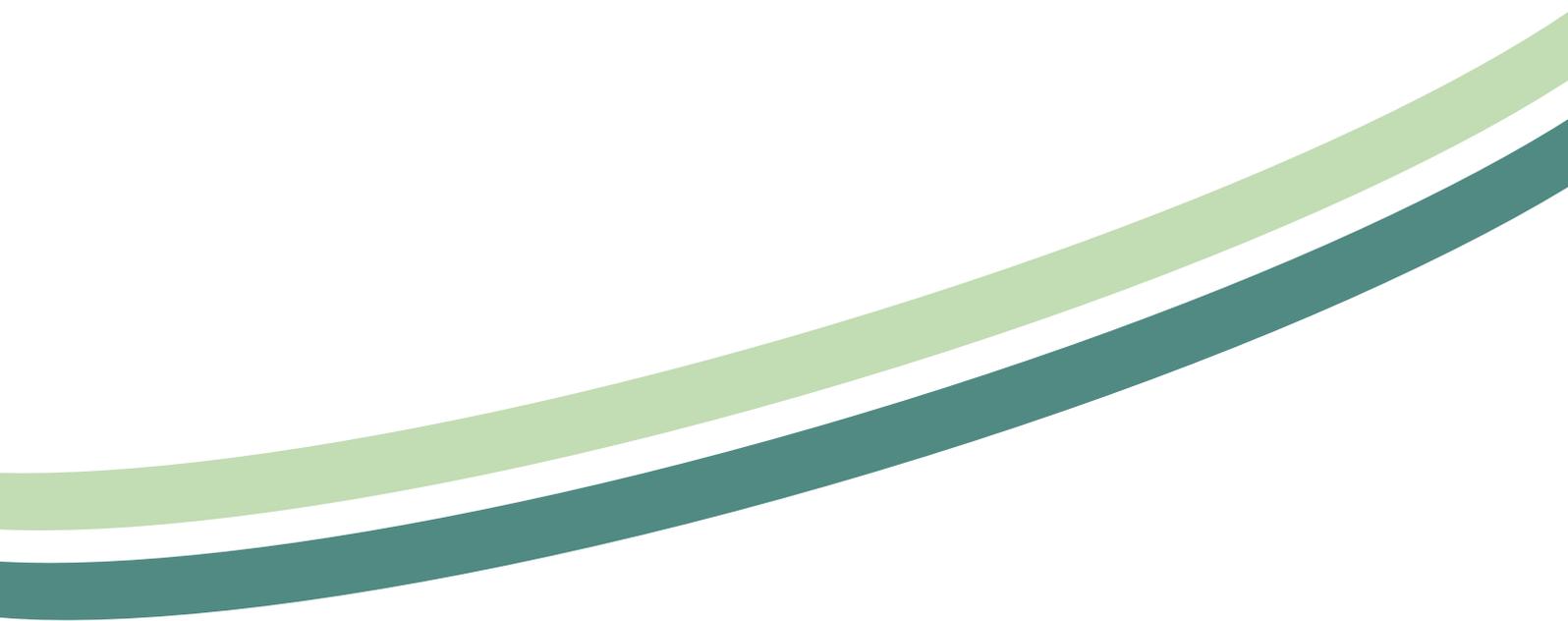
Dossier 2025: 40 linee ferroviarie da riaprire in Italia



LEGAMBIENTE

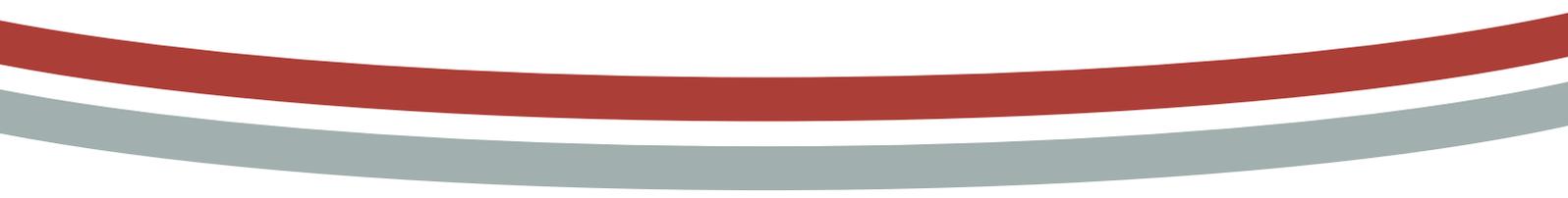


ASSOUTENTI



INDICE

PREMESSA: 1200 CHILOMETRI DI LINEE FERROVIARIE DA RIAPRIRE PER IL TRASPORTO LOCALE E USO TURISTICO IN ITALIA.....	5
1 - LE NOVITÀ PIÙ RECENTI	8
1.1 Le principali novità	8
1.2 A che punto siamo con le riaperture delle linee sospese.....	9
1.3 Inquadramento legislativo del settore	10
1.4 Gli investimenti previsti dal <i>PNRR</i> in corso	11
1.5 Regione Piemonte: lo stato delle linee ferroviarie sospese e il nuovo CdS con Longitude Holding srl.	12
2 – UNA RASSEGNA DEI 40 CASI DI FERROVE DA RIAPRIRE IN ITALIA, SUDDIVISI PER REGIONE	13
Valle D’Aosta.....	13
Piemonte	13
Lombardia.....	20
Marche.....	21
Toscana	22
Lazio	22
Abruzzo.....	24
Molise	24
Campania	25
Puglia	26
Calabria	28
Sicilia	29

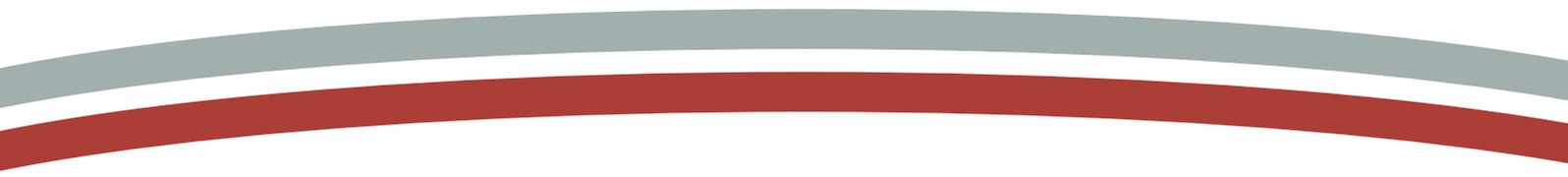


Ringraziamenti

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

Si ringraziano Flavia Corsano per la redazione del testo e Paola Baccigalupi per la grafica.

Publicato maggio 2025



PREMESSA

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



TRASPORTO LOCALE E USO TURISTICO IN ITALIA

In quasi tutte le Regioni vi sono linee ferroviarie 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 giudizio dell'Alleanza per la Mobilità Dolce *AMODO*, meriterebbero di essere riaperte al traffico passeggeri e di cui ancora si attende di conoscere il destino definitivo. 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.

È la Regione Piemonte ad averne il numero maggiore, da quando tredici anni fa fu decisa la "sospensione" di una dozzina di linee ferroviarie, dalla giunta allora presieduta da Roberto Cota, a seguito di una crisi finanziaria determinata da fattori esterni al settore dei trasporti. Provvedimenti analoghi sono stati assunti anche in altre regioni (segnatamente in Campania) per motivi di bilancio o a seguito di interruzioni conseguenti a carenza di manutenzione. 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.

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. Le popolazioni, però, sono quindi meno propense ad accettare di buon grado le chiusure. Purtroppo, però in questo momento intere regioni come la Valle d'Aosta e gran parte del Molise e della Basilicata, inclusa la città di Matera, sono irraggiungibili in treno e lo saranno ancora a lungo. Per quanto riguarda Campobasso si parla del ripristino del servizio verso Roma nel 2028 ma qualcuno paventa il 2030.

In questo elenco, tuttavia, abbiamo inteso evidenziare le linee che, secondo *AMODO*, 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. 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 2030 e 2050, secondo i piani di riduzione dei gas serra definiti dal Green Deal europeo.**

Vi è infine da considerare come, negli ultimi anni, si è diffusa la prassi di sospendere l'esercizio ferroviario per periodi alquanto lunghi, che solitamente si concentrano nei mesi estivi (ma non solo), quando la domanda di utenti abituali è ridotta. Tali interruzioni vengono motivate con un

generico richiamo all'effettuazione di lavori, anche di modesta entità, che potrebbero essere effettuati in pendenza di esercizio, come normalmente avveniva in passato e come tuttora accade sulla rete autostradale e sulle principali arterie viarie.

Per alcune di queste linee – pochissime – la riapertura al servizio ordinario è avvenuta, diverse invece sono state riaperte per la promozione di treni turistici e questo dato dovrà consolidarsi. Infine, su altre ferrovie locali sono in corso lavori di ripristino per la prossima riapertura. Ma al momento **sono ben 1200 KM le ferrovie da riaprire in Italia** e questo dossier 2025 di AMODO è dedicato a loro, per incoraggiare le Istituzioni, il Parlamento, il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, le Regioni e gli Enti Locali ad agire.





1. LE NOVITÀ PIÙ RECENTI

1.1 Le principali novità

Ogni anno, da quando nel 2021 fu presentato il primo dossier sulle ferrovie sospese, *AMODO* fa il punto sulle novità in materia. Quest'anno le principali novità sono:

- In Piemonte: sono state riattivate le linee Asti-Alba e Casale Monferrato-Mortara, mentre un operatore privato, *Longitude Holding srl* ha riaperto al traffico la Linea Savigliano-Saluzzo-Cuneo. Purtroppo, la Regione Piemonte sembra ostinarsi a non impegnarsi per un progetto concreto finalizzato alla graduale riapertura delle linee sospese, nonostante la domanda sempre più pressante che viene dai territori, sindaci, istituzioni, che reclama il ritorno del servizio su rotaia.
- *Fondazione FS* sta completando i lavori per la riapertura ad uso turistico della tratta Gioia del Colle-Altamura. I lavori sono in corso e la riattivazione è prevista nell'estate 2025, grazie a Fondi *PNRR*.
- In Sicilia, sono in corso i lavori di ripristino sulla ferrovia sospesa Noto-Pachino in Sicilia, una delle 26 linee che deve essere riaperta ad uso turistico secondo il *Decreto del MIT146/2022* in attuazione della legge 128/2017.
- Sempre in Sicilia, lavori in corso anche sulla linea ferroviaria storica Alcantara-Randazzo, estesa per circa 37 km, che collega il versante settentrionale dell'Etna con la linea costiera ionica Messina-Catania, grazie ai fondi del *PNRR*. Gli interventi prevedono il recupero dei primi 13 km dell'intera tratta entro il 2026.
- I Fondi del *PNRR* per investimenti su ferrovie turistiche e locali sono in corso di utilizzo con interventi e potenziamenti su diverse reti, per esempio anche sulle reti del Trenino Verde in Sardegna. Per queste ragioni continua con determinazione l'impegno di *AMODO* per la riapertura dei 1200 km di rete al servizio ferroviario in Italia: si vedono timidi segnali di ripresa, il percorso per la riapertura è ancora decisamente molto lungo.

1.2 A che punto siamo con le riaperture delle linee sospese

L'attività di AMODO e di altre associazioni attiva a livello locale, unitamente a *Fondazione FS* e all'impegno delle istituzioni (Regioni ed Enti Locali) ha avuto il positivo risultato della riapertura nel corso degli anni di alcune linee sospese o addirittura dismesse. Eccone un elenco.

LINEE RIAPERTE AL TRAFFICO ORDINARIO:

Alba–Asti
Casale Monferrato–Mortara
Savigliano–Saluzzo–Cuneo
Sacile–Gemona del Friuli (in parte)

LINEE RIAPERTE ALLA CIRCOLAZIONE DEI TRENI TURISTICI:

Novara-Varallo Sesia
Asti-Chivasso
Ceva–Ormea
Palazzolo–Paratico/Sarnico (Treno Blu del Sebino)
Asciano–Monte Antico (Treno delle Crete Senesi)
Pergola-Fabriano
Sulmona–Carpinone (Transiberiana d'Italia)
Benevento–Pietrelcina (Treno di Padre Pio)
Avellino–Rocchetta Sant'Antonio (Treno dell'Irpinia)
Agrigento–Porto Empedocle (Treno della Valle dei Templi)

LINEE DI CUI SI PREVEDE LA RIAPERTURA AL TRAFFICO ORDINARIO:

Priverno–Terracina
Formia-Gaeta (Tram-Treno)
Castellamare di Stabia–Gragnano (Tram-Treno)
Caltagirone–Gela
Alcamo Diramazione–Segesta–Trapani

LINEE LA CUI RIAPERTURA È PREVISTA AD USO TURISTICO:

Sangritana (in parte)
Alcantara–Randazzo
Noto–Pachino

Questo elenco potrebbe accreditare un certo ottimismo in merito all'avvenire delle linee locali, che si sono altresì arricchite di nuove tratte, come la Bari-Bitritto, finalmente aperta al traffico. Tuttavia, la presenza di molti cantieri sull'intera rete ferroviaria nazionale rende quanto mai aleatorio l'utilizzo del treno ad uso turistico. Linee importanti come la Centrale Umbra sono tutt'ora soggette a lavori (per esempio tra Perugia e Terni). Altre ferrovie, come la bellissima Genova-Caselle, sono attualmente sospese, non si sa per quanto tempo.

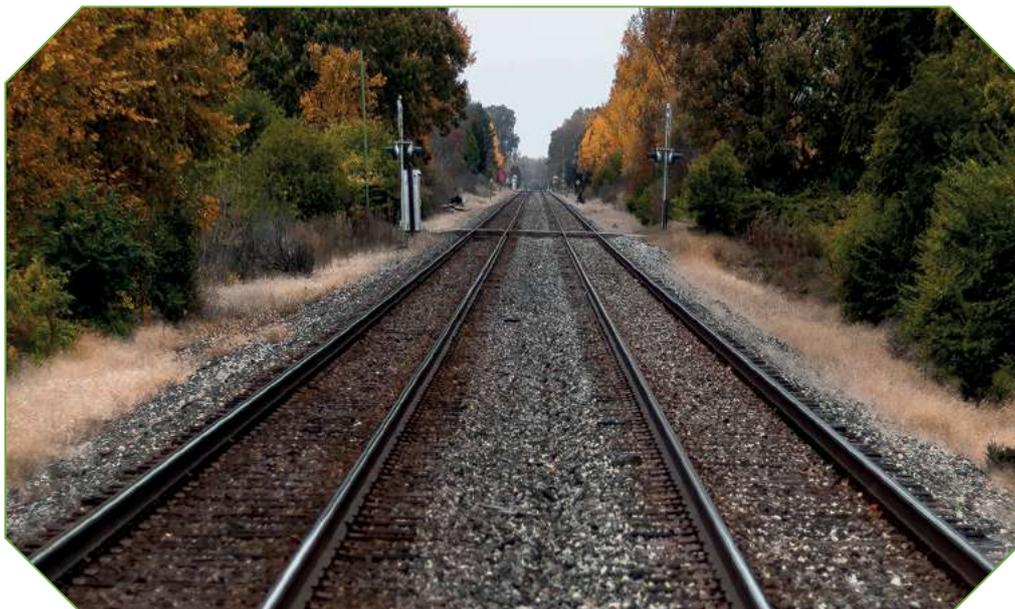
Il rischio evidente è che, se si esaurissero i fondi del *PNRR* destinati al settore (o venissero dirottati ad altri capitoli di spesa), a farne le spese sarebbero in primo luogo le linee secondarie, magari a cantieri aperti e poi abbandonati. Come è successo per la linea Barletta-Spinazzola e come è avvenuto 15 anni fa in Grecia, dove l'intera rete a scartamento metrico del Peloponneso, per la quale erano previsti importanti interventi di riqualificazione, venne abbandonata a seguito della crisi economica che portò la nazione ellenica sull'orlo del *default*. Occorre continuare a vigilare affinché questo non accada anche in Italia.

1.3 Inquadramento legislativo del settore

L'attuazione della Legge 128 del 2017 deve considerarsi un grande passo in avanti per le linee turistiche ferroviarie italiane, avvenuta con l'emanazione del Decreto Interministeriale a tutela delle 26 linee ferroviarie locali a luglio 2022 (*Decreto Interministeriale n. 146 del 17/05/2022*, recante attuazione dell'articolo 2 commi 1 e 2 della legge 9 agosto 2017, n. 128 "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico", così come modificata dalla legge 11 luglio 2019, n. 71). Prima era stata la Conferenza Stato-Regioni a dare 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, e definire una lista di 26 tratte ferroviarie ad uso turistico. Linee gestite da Rete Ferroviaria Italiana (*RFI*) o da ferrovie regionali che si trovano in zone di particolare pregio paesaggistico, culturale e ambientale, che torneranno in servizio, anche grazie ai fondi del Piano Complementare.

Dalla verifica sulla lista manca solo la Castelvetro-Porto Palo di Menfi, che secondo l'*Alleanza Mobilità Dolce* andrebbe recuperata nel prossimo decreto, insieme all'inserimento, richiesto da parte della Regione Toscana, 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 invece bisogno di robusti investimenti per tornare in esercizio. Su diverse linee sono destinati fondi del *PNRR*, del Contratto di Programma con *RFI* e di quelli delle società regionali ma molte risorse devono essere identificate per dare attuazione concreta al provvedimento per tutte le 26 linee turistiche.

Per l'*Alleanza Mobilità Dolce*, si è trattato 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 grande patrimonio ferroviario italiano. Ma ricordiamo anche l'impegno di *Fondazione FS*, nata nel 2013 per volontà del gruppo FS con lo scopo di valorizzare e preservare il patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale delle ferrovie e protagonista del rilancio delle ferrovie turistiche, insieme alle società regionali come Ferrovie della Calabria, *ARST*, *Ferrovie Nord*. E l'importante ruolo svolto allora dai Ministri Dario Franceschini, alla Cultura, ed Enrico Giovannini, ai Trasporti, che portò al Decreto, dopo tutte le intese istituzionali con il Ministero del Turismo, il MIC, il MEF, e all'approvazione definitiva.



L'elenco delle linee Turistiche inserite nel Decreto Interministeriale

Queste le 26 linee turistiche:

- | | |
|---|---|
| 1) Sulmona-Castel di Sangro Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 15) Asciano-Monte Antico Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 2) Cosenza-San Giovanni in Fiore Regione Calabria/ Ferrovie della Calabria S.r.l. | 16) Civitavecchia-Capranica-Orte Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 3) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 17) Fano-Urbino Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 4) Sacile-Gemona Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 18) Asti-Chivasso Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 5) Palazzolo-Paratico Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 19) Castagnole delle Lanze-Mortara Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 6) Castel di Sangro-Carpinone Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 20) Alba-Nizza Monferrato Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 7) Ceva-Ormea Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 21) Novara-Varallo Sesia Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 8) Mandas-Arbatax Regione Sardegna/ ARST S.p.A. | 22) Fabriano-Pergola Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 9) Isili-Sorgono Regione Sardegna/ ARST S.p.A. | 23) Sicignano-Lagonegro Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 10) Sassari-Palau Marina Regione Sardegna/ ARST S.p.A. | 24) Rocchetta-Gioia del Colle Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 11) Macomer-Bosa Regione Sardegna/ ARST S.p.A. | 25) Cuneo-Mondovì Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. |
| 12) Alcantara-Randazzo Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | 26) Malnate Olona-Confini Svizzero Regione Lombardia/ Ferrovienord S.p.A. |
| 13) Agrigento Bassa-Porto Empedocle Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | |
| 14) Noto-Pachino Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. | |

1.4 Gli investimenti previsti dal PNRR in corso

Il *PNRR 2021-26* ha 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. Fondamentale *Fondazione FS*, che ha intrapreso lodevoli iniziative di ripristino ad uso turistico di alcune linee "sospese" - non ultima la riapertura della ferrovia Fabriano-Pergola a settembre 2021 - con circolazioni a calendario di treni storici di notevole successo. 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 per migliorarne i livelli di sicurezza, il potenziamento del sistema del trasporto pubblico locale ferroviario e suo collegamento con la rete nazionale ad alta velocità. Sono gli obiettivi del **Decreto MIMS, che assegna alle Regioni 1,55 miliardi di euro del Fondo Complementare** al Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (*PNRR*). In particolare, sono stati 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 sono destinati esclusivamente al trasporto pubblico regionale. Tra queste troviamo le linee di **FER in Emilia-Romagna**, la **Roma-Lido** e la **Roma Viterbo** nel Lazio, investimenti per la **Sangritana** e le Ferrovie **Appulo Lucane**, per la ferrovia **Adria-Mestre**, per le Ferrovie della **Calabria** e per **EAV** della Regione Campania, per le linee **FBN** in Puglia, la circumetnea in Sicilia e, infine, 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 del meridione, 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 migliorare, 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. *AMODO* ritiene 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.

1.5 La Regione Piemonte: lo stato delle linee ferroviarie sospese e il nuovo CdS con Longitude Holding srl

L'11 settembre 2023 è tornato il servizio su due delle linee sospese, la Asti-Alba e la Casale Monferrato-Mortara, ma con un'offerta del tutto insoddisfacente: 6/7 coppie di corse dal lunedì al venerdì. Soluzione lontana dal soddisfare l'esigenza dei territori di riavere un servizio di mobilità fondamentale. Con la determinazione 230 del 27 marzo 2024 è stato aggiudicato alla società *Longitude Holding srl* il contratto che regola la concessione del servizio ferroviario sulla Cuneo-Saluzzo-Savigliano e sulla Ceva-Ormea. La prima ha visto tornare i treni dal gennaio 2025, mentre la seconda li vedrà circolare tre anni dopo. La nuova compagnia ferroviaria ha annunciato inoltre l'interesse a gestire altre tratte sospese, come la Novara-Varallo e la Alessandria-Ovada. Si spera che non si tratti solo di annunci. Il timore è che ci si limiti ad una valutazione puramente economicista, sottostimando il valore che il servizio su ferro riveste per i territori, le ricadute di natura ambientale e la valorizzazione di borghi e paesaggi straordinari attraversati dal treno, cose che *AMODO* ha sempre evidenziato.

Riportiamo di seguito l'elenco delle linee sospese in Piemonte:

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1) Chivasso-Ivrea-Aosta | 6) Chivasso-Asti |
| 2) Pinerolo-Torre Pellice | 7) Asti-Casale |
| 3) Cuneo-Mondovì | 8) Vercelli-Casale Monferrato |
| 4) Alessandria-Nizza Monferrato-Castagnole delle Lanze-(Alba) | 9) Novara-Varallo Sesia |
| 5) Alessandria-Ovada | 10) Arona-Santhià |
| | 11) Ceva-Ormea |

A seguire, in questo dossier, trovate anche gli approfondimenti su queste linee sospese del Piemonte.



2. UNA RASSEGNA DEI 40 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. L'Assessore ai Trasporti, Luigi Bertschy, si è dichiarato favorevole a finanziare con 71 milioni di euro la riapertura della linea.

PIEMONTE

2) CHIVASSO-IVREA-AOSTA • km 70, tratta Ivrea-Aosta sospesa nel 2024

Questa linea non è tecnicamente una linea sospesa ma da gennaio 2024 è chiusa per consentire l'esecuzione dei lavori di elettrificazione della linea. Secondo quanto riportato dal sito web della Regione Valle d'Aosta il progetto, per un ammontare complessivo di 173 milioni di euro, prevede interventi sulla linea ferroviaria (posa di pali, interventi sull'armamento ferroviario e adeguamenti delle gallerie) e nelle stazioni (Nus e Hône-Bard) per la realizzazione di sottopassi/sovrappassi ferroviari ed innalzamento dei marciapiedi. La riapertura della tratta prevista con il cambio orario di dicembre 2026. Attualmente il trasporto ferroviario è effettuato con un servizio sostitutivo con autobus tra Ivrea e Aosta. 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 Valle d'Aosta) 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 del 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 ferialle, 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.



3) PINEROLO-TORRE PELLICE • km 16, sospesa nel 2012

Siamo ai margini dell'area metropolitana di Torino, per cui vi sono parecchi pendolari che dalla Val Pellice si muovono verso il capoluogo sabauda. 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 che però l'Assessore ai Trasporti Marco Gabusi ha sconfessato.

Secondo le opposizioni in consiglio regionale, tra le 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 e da *Trenitalia* esporrebbe la Regione a corrispondere comunque a *Trenitalia* le compensazioni a suo tempo pattuite, vanificando il presunto risparmio che l'assessore intende perseguire.

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 - linea riaperta nel gennaio 2025**

Questa linea era stata riaperta tra Savigliano e Saluzzo (km 14), città che conta 17mila 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. Permane un collegamento con bus sostitutivi, non gradito dagli utenti il cui numero è diminuito.

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 aveva richiesto all'unanimità la riapertura della linea che serve una cittadina di una certa rilevanza abitativa e turistica. Finalmente, dal gennaio di quest'anno, la società *Arenaways (Longitude Holdings srl)* ha ripristinato il servizio viaggiatori con 7 coppie di treni nei giorni feriali (oltre ad altre 4 limitate alla tratta Savigliano-Saluzzo) e 4 coppie nei giorni festivi.



Saluzzo, CN - foto Giorgio Stagni

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 giustificerebbe la riattivazione del servizio. 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. La tratta ha acquisito un maggior valore strategico da quando Longitude ha riaperto la Cuneo-Saluzzo-Savigliano e annunciato la riapertura della Ceva-Ormea. 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. Anche il Circolo FdI di Mondovì si è dichiarato in favore della riapertura della linea.

6) ASTI-ALBA • km 33, sospesa nel 2012 • Riaperta nel 2018 sulla tratta Asti-Castagnole delle Lanze per i treni storici di Fondazione FS • Da settembre 2023 riaperta al traffico ordinario

Dopo le “sospensioni” di linee minori voluta dalla Giunta Cota nel 2012, Alba era 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. Nel 2022 e 2023 la Società *TrEno LMR* con sede in Canelli (AT), in collaborazione con la *Fondazione FS*, ha proposto con successo un programma di treni storici lungo le linee delle Langhe e del Monferrato, territori apprezzati per i paesaggi vitivinicoli di Langhe Roero e Monferrato tutelati dall’Unesco e la tradizione enogastronomica salvaguardata da *SlowFood*. In seguito alla stipula del contratto di Servizio Ferroviario Regionale, tra Regione Piemonte e *Trenitalia S.p.A.*, l’Assessore ai trasporti Marco Gabusi ha deciso la riattivazione dal settembre 2023 del servizio con un’offerta ridotta di corse.

Notizia sicuramente positiva ma che non soddisfa affatto l’esigenza dei territori, dei pendolari e dei turisti anche nell’ottica della riduzione del traffico veicolare responsabile in buona parte dell’inquinamento atmosferico che sappiamo essere soffocante nella Pianura Padana ed in particolare in Piemonte. I lavori di messa in sicurezza delle gallerie sono già stati eseguiti da *RFI*, su mandato di *Fondazione FS*, per permettere il passaggio dei treni storici mentre sono in fase di esecuzione la posa dei cavi per il sistema di controllo marcia treno e degli impianti in genere, il completamento della stabilizzazione di alcuni versanti e l’ammodernamento dell’armamento.



Alba, CN - foto Giorgio Stagni

7) ALESSANDRIA-NIZZA MONFERRATO-CASTAGNOLE DELLE LANZE-(Alba) • km 71,5, sospesa dal 2012

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. Come per la Asti-Alba, dal 2022 la società *TrEno LMR* con sede a Canelli (AT), in collaborazione con *Fondazione FS*, propone con successo un programma di treni storici lungo le linee delle Langhe e del Monferrato.

8) ALESSANDRIA–OVADA • Km 34, sospesa nel 2012

Anche questa linea è stata sospesa nel 2012 nell'ambito della rimodulazione dell'offerta ferroviaria redatta dalla 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 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. Sindaci dei Comuni presenti lungo la tratta, il Presidente della Provincia e le associazioni dei pendolari, sono tutti concordi sulla necessità di riattivare il servizio passeggeri.

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.

Il 2 Ottobre 2022 si è avuta l'inaugurazione della linea con due treni storici, uno proveniente da Torino via Chivasso e l'altro da Cuneo via Asti, che hanno fatto tappa a Montiglio Monferrato, in occasione della locale fiera del tartufo. Il 12 novembre 2022 si è avuto un altro viaggio tra Torino e Montiglio Monferrato, sempre in occasione della Fiera del Tartufo.

Nel 2023 altri tre treni hanno percorso la linea: uno a maggio nell'ambito della Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie, uno ad ottobre, in occasione della Fiera Nazionale del Tartufo di Montiglio Monferrato dove si è fermato anche il terzo a dicembre, noleggiato da un privato.

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 gli aeroporti internazionali di Milano, senza uso di mezzi privati, come chiedono molti turisti. Inoltre, la connessione a sud con la Asti-Alba è la via ferroviaria più breve tra Cuneo a Milano, riuscendo a servire anche la 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 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 su un progetto della Provincia di Asti che prevede di utilizzare sulla linea treni ad idrogeno, prodotti da fonti rinnovabili in un impianto che verrebbe realizzato ad Asti.



Casale, AL - foto Giorgio Stagni

11) VERCELLI-CASALE MONFERRATO E CASALE MONFERRATO-MORTARA • km 19 + km 29, sospesa dal 2012 • Casale-Mortara riaperta nel 2023

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.

Nel settembre 2023 il servizio TPL feriale è stato finalmente ripristinato tra Casale e Mortara. La linea Vercelli-Casale, invece, attende ancora di conoscere il proprio destino.

12) NOVARA-VARALLO SESIA • km 55, sospesa nel 2014 • riaperta per i treni turistici di Fondazione FS

La ferrovia della Valsesia è stata **riaperta con successo da Fondazione FS** 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), e il 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!) 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, tutti i Comuni interessati si sono sempre espressi in favore del ripristino del servizio TPL e di recente voci sempre più insistenti danno per certo l'inizio dei lavori di riqualificazione della linea, grazie anche all'interessamento della *Fondazione FS*. La riapertura della linea al traffico ordinario potrebbe avvenire-secondo l'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Piemonte-nel 2026. 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.



Varallo, VC - foto Giorgio Stagni

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 troppo elevata (soprattutto in termini di tempo) per incoraggiare un pendolarismo quotidiano. Tuttavia, questa linea con 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.

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. Anche questa linea potrebbe essere riaperta al traffico ordinario nel 2028 con i treni della società privata Longitude srl ed una spesa di 30 milioni di euro, ma al momento è solo un'ipotesi.



Ormea CN, foto Giorgio Stagni

LOMBARDIA

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 brianteri contro i 18 minuti dei treni e la frequentazione del servizio pubblico è crollata dell'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. In questo senso si è pronunciata *Assoutenti/Utp* in un documento inviato di recente alla Regione Lombardia.

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 reconsiderarne 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 venne stata raccolta dai sindaci dei due capoluoghi e l'allora assessore regionale dell'Emilia-Romagna, Andrea Corsini, promise 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.

La riapertura al traffico passeggeri diventa ora prioritaria anche per alleviare l'isolamento ferroviario di Cremona, durante la lunga interruzione per il raddoppio della linea per Mantova.

MARCHE

18) (PESARO)–FANO-URBINO • km 49, chiusa dal 1987

Questa linea è chiusa da ormai da 38 anni e il suo 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 per 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 stata inserita nella *Legge 128/2017* per le ferrovie turistiche e nel recente decreto attuativo del *MIMS*.



Pesaro - Fano - Urbino

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. Dal 2022 sono effettuati treni speciali di tipo turistico, come il *Treno storico da Ancona per Fabriano e Pergola*, che hanno avuto un grande successo di pubblico e partecipazione. 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

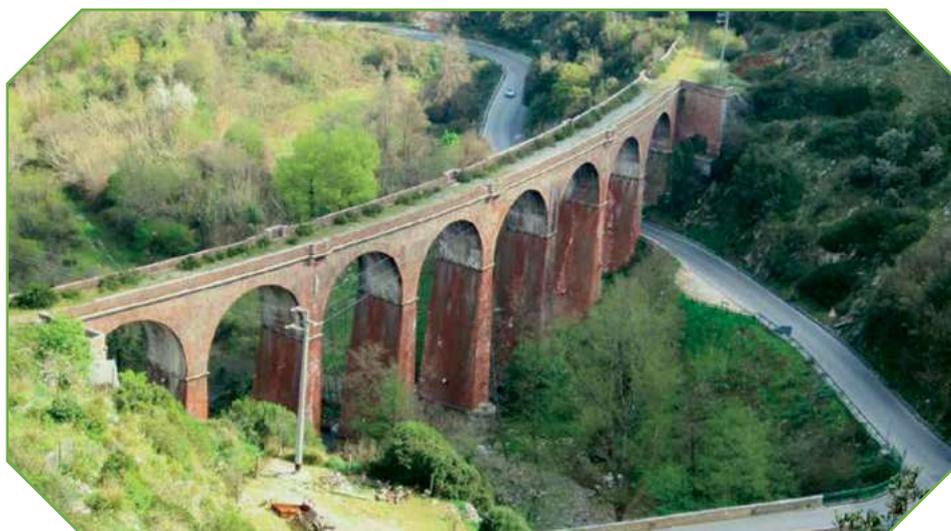
Questa linea venne sospesa nell'estate del 2012 per mancanza di materiale rotabile. Su pressione degli enti locali e dei comitati di utenti, il servizio ferroviario è stato reintrodotta nel dicembre 2013. Sette anni più tardi – e nonostante i molteplici lavori di manutenzione eseguiti nel corso dell'estate – 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 importante. 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 la 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. Tale proposta è stata approvata all'unanimità dal Consiglio Regionale della Toscana nell'ottobre 2023.

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 sua riattivazione. Obiettivo per il quale si battono da anni comitati ed associazioni attive nell'Alto Lazio. Tra questi, il Comitato per la riapertura della ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia, che coinvolge comuni, istituzioni locali e associazioni di categoria del territorio. La linea è inserita nella legge 128/2017 per le ferrovie turistiche e nel recente Decreto attuativo su cui c'è stata l'intesa tra Governo e Regioni.



Civitavecchia - Orte

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 per la mancata attuazione dei lavori già finanziati nel 2017 per la messa in sicurezza del versante del Monte Cucca da cui si originò la frana e per i quali fu inaugurato una prima volta il cantiere nel 2022. Eppure, Terracina, oltre ad essere una meta culturale di primario interesse che a causa della mancanza del servizio ferroviario rimane ormai del tutto fuori dalle mete del turismo auto-organizzato, è una rinomata località balneare in prossimità del Parco Nazionale del Circeo, che richiama ogni estate folle di vacanzieri da Roma, che vanno ad incrementare un traffico pendolare già significativo. 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?

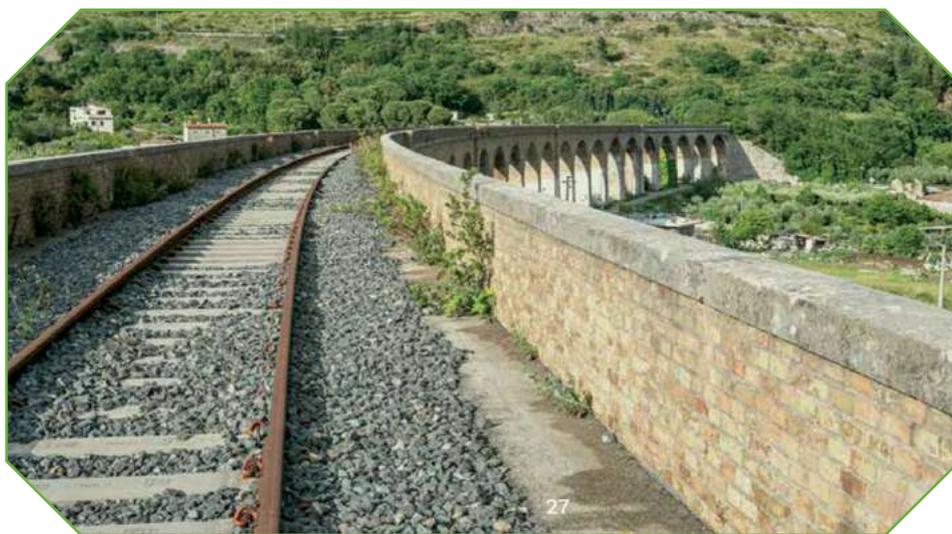
Il 15 aprile scorso è stata convocata una nuova riunione al MIT per discutere dell'argomento, nel corso della quale ANAS, ricordando l'investimento previsto in circa 10 milioni di euro, ha specificato che è già in corso uno studio tecnico dell'area. Per RFI è intervenuto l'ing. Andrea Telera che ha stimato tra i 24 e i 36 mesi per la piena riattivazione della linea, compatibilmente con il reperimento dei fondi necessari. Astral ha effettuato sopralluoghi e la Regione Lazio, tramite l'assessore Ghera, ha garantito supporto tecnico ed economico ma il Sindaco di Terracina, Francesco Giannetti, ha però spiegato che il percorso per il ripristino sarà "lungo e complicato, e l'esito niente affatto scontato".

23) FORMIA–GAETA • km 8, chiusa nel 1966

È una breve diramazione il cui servizio passeggeri fu sospeso nel 1966 (il servizio merci proseguì fino al 1981), il cui ripristino, volto anche a collegare il porto di Gaeta con l'interporto che sorge a due terzi della linea, fu finanziato una prima volta nel 2009 per 17 milioni, poi dirottati verso altre opere. I lavori iniziarono effettivamente nella prima metà degli anni '10 sulla prima tratta di 6 km che nel 2016 fu anche percorsa da una locomotiva ordinaria; i lavori per la ricostruzione della seconda tratta tra l'interporto di Bevano e Gaeta, finanziati nel 2019 per 10 milioni, iniziarono nel 2020 ma furono subito interrotti.

Nel dicembre 2024 in una seduta della Commissione Trasparenza è stato presentato un nuovo progetto secondo il quale la linea verrebbe trasformata in tramvia, per il quale sono state individuate ulteriori risorse per 20,6 milioni di euro.

Sebbene questo progetto, che potrebbe vedere la luce nel 2028, escluda di fatto il servizio merci col porto, esso garantirebbe un accesso in tempi ridotti di almeno due terzi rispetto agli autoservizi a Gaeta, antica roccaforte borbonica, località balneare ed attracco dei traghetti verso Ponza e Ventotene. Sarebbe in questo caso auspicabile un servizio navetta di tipo Tram-Treno tra i centri costieri del basso Lazio, la cui viabilità è spesso congestionata specie durante i mesi estivi.



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, ha riattivato nel 2022 la tratta Archi-Villa Santa Maria in vista di un possibile utilizzo turistico.

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. Attualmente, da marzo 2023 è nuovamente sospesa a causa di un movimento franoso (pur limitato) e non vi è alcun programma di ripristino nell'immediato. La decisione della Regione Molise di non comprendere questa linea nel contratto di servizio con *Trenitalia* ha incontrato la netta opposizione delle forze di opposizione e dei sindacati.

26) CAMPOBASSO–BOSCO REDOLE–BENEVENTO • km 84, sospesa 2013, riaperta per circolazione treni turistici

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.

Recentemente, ad aprile 2024, è stato affidato da EAV, la società regionale ferro-gomma, l'incarico per il progetto definitivo che prevede la trasformazione dell'intera tratta Torre Annunziata-Castellammare di Stabia-Gragnano in tram leggero. Sulla base del PFTE (Progetto Definitivo 'rafforzato' ai sensi del Nuovo Codice degli Appalti) approvato, "presumibilmente entro la fine di quest'anno", ha dichiarato EAV si procederà con il bando di gara per l'affidamento della progettazione esecutiva e dell'esecuzione dei lavori che riguarderanno almeno il primo lotto, "quello già finanziato tra Castellammare di Stabia e Gragnano", per un valore di circa 33 milioni di euro a valere sulle risorse FSC 2014-2020 per il finanziamento del CIS 'Vesuvio-Pompei-Napoli', di cui alla *Delibera Cipess n. 29 del 2 agosto 2022*".



Napoli - Sorrento

28) LICOLA-TORREGAVETA • Km 7, sospesa dal 2012, utilizzata saltuariamente dal “Cuma Express”

Si tratta del segmento della ferrovia Circumflegrea che costeggia il litorale domizio-flegreo e serve l’insediamento archeologico di Cuma. Completata alla fine degli anni ottanta, la circolazione dei treni su questo tratto di linea è stato sospeso nel 2012 per mancanza di utenti (ma siamo nell’area metropolitana di Napoli), salvo effettuazione sporadica di qualche convoglio speciale del “Cuma Express” al momento, però, cessata.

29) (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.

PUGLIA

30) 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 giustificerebbero 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 incombono interessi poco trasparenti legati alla speculazione edilizia. Nel marzo del 2025 si è costituito a Foggia e a Manfredonia un comitato che chiede il potenziamento della linea attraverso la sua elettrificazione e un servizio passeggeri e merci durante tutto l’anno.

31) ROCCHETTA–GIOIA DEL COLLE • km 140, sospesa il 2011 e il 2016

La Rocchetta-Gioia del Colle, nota anche come la Ferrovia delle Murge, inaugurata nel 1891 e sospesa dal 2016 dovrebbe a breve riaprire per il solo uso turistico, secondo quanto annunciato da *Fondazione FS*.

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.

Fondazione FS ha completando le operazioni di rinnovo dell'armamento presso Spinazzola, ultimo tratto interessato dagli interventi di ripristino.

32) BARLETTA–SPINAZZOLA • Km 66 • sospesa dal 2022

La ferrovia Barletta-Spinazzola, oltre ad avere valenze storiche e paesaggistiche e rappresentare un fondamentale asse di mobilità per le comunità interne, si trova a cavallo tra il Parco dell'Alta Murgia e quello dell'Ofanto. Di conseguenza avrebbe un ruolo primario per la diffusione della mobilità sostenibile. Il servizio treni sulla linea Barletta-Spinazzola è sospeso da giugno 2022, al fine di effettuare interventi di consolidamento, riqualificazione e ammodernamento della linea, già interessata da chiusure altre due volte negli ultimi anni: durante l'estate 2020 e tra la primavera e l'autunno del 2021, per il rinnovo di 20 chilometri di binari tra Canosa e Minervino. Il piano di manutenzione, finalizzato al miglioramento della linea, comprendeva persino l'elettificazione, seppur limitata al solo percorso Barletta-Canosa (entro il 2025), oltre alla realizzazione di una nuova fermata presso l'ospedale di Barletta.

Secondo *RFI*: "La linea ferroviaria Barletta-Spinazzola riaprirà. Si sta procedendo per step con gli interventi di elettrificazione e, per evitare di creare disagi ai viaggiatori, si è preferito effettuare un unico servizio, cioè quello dell'autobus sostitutivo (garantito da *Trenitalia* d'intesa con la Regione Puglia). La Barletta-Spinazzola è un'area a grande valenza artistica e culturale, dove sono stati effettuati interventi più massicci e l'elettificazione della linea è in fase di progettazione; perciò, di comune accordo con la Regione Puglia, si è deciso che finché tutti i lavori non saranno completati è inutile che la linea riapra. Tutti gli interventi sono finalizzati a dare una nuova vitalità all'area".

La linea ferroviaria fino a Spinazzola è agibile e percorribile, anche se non interamente elettrificata. Secondo le dichiarazioni di marzo 2025 dell'assessore ai Trasporti della Regione Puglia, Debora Ciliento: "Dopo la conclusione dei lavori di elettrificazione sulla Barletta Centrale-Barletta Ospedale a fine 2026, si potrebbe riattivare la linea ferroviaria non elettrificata fino a Spinazzola con treni diesel, finché non interverrà la programmazione dell'acquisto di un treno ibrido. Nel lungo periodo si dovranno trovare le risorse necessarie a portare a termine il progetto da circa 370 milioni di euro di *RFI* per l'elettificazione della Barletta-Canosa. Al momento trova copertura solo per il primo lotto Barletta Centrale-Barletta Ospedale (con progetto esecutivo pronto e che sta per andare a gara), mentre restano scoperti i due lotti Barletta Ospedale-Canne, Canne-Canosa".

33) ALTAMURA–AVIGLIANO-(POTENZA) • km 85, sospesa 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. 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. Attualmente, il servizio ferroviario metropolitano di Potenza è attivo sulla tratta Potenza-Avigliano Lucania-Avigliano Città, con una lunghezza di circa 20 km. Questo segmento è utilizzato per il trasporto passeggeri, mentre il resto della linea ha un utilizzo più limitato. 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*.

Nel capoluogo regionale sono in corso lavori di potenziamento che hanno comportato l'intensificazione delle corse e l'apertura delle nuove stazioni di Gallitello e Potenza Centro-Rione Mancusi.



Acerenza - Altamura - Avigliano

CALABRIA

34) (COSENZA)–ROGLIANO–SOVERIA MANNELLI-(CATANZARO) E (COSENZA)–MOCCONE–SILVANA MANSIO–(SAN GIOVANNI IN FIORE) • km 25, sospesa nel 2011

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, previa 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?

Nell'aprile 2025 è in funzione il solo tratto Cosenza-Rogliano e Madonna del Porto-Catanzaro città. Sono cominciati lavori di riqualificazione della linea nel territorio di Catanzaro che dovrebbero permettere la realizzazione di un servizio metropolitano.

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, però, attualmente è sospesa per interventi da parte della società regionale Ferrovie della Calabria sulla linea.

35) GIOIA TAURO–CINQUEFRONDI • km 32, sospesa dal 2011

Le linee Taurensi, (formate, oltre che da quella per Cinquefrondi che attraversa la piana di Gioia Tauro, anche dalla linea 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. L'ex assessore Catalfano aveva invocato i fondi del *PNRR* per ripristinare il servizio ferroviario, almeno verso Cinquefrondi.



Gioia Tauro - Cinquefrondi

SICILIA

36) (TAORMINA)–ALCANTARA-RANDAZZO • km 37, sospesa nel 1994

La tratta Randazzo-Alcantara, estesa per circa 37 km, collegava il versante settentrionale dell'Etna con la linea costiera ionica Messina-Catania. Si dirama dalla stazione di Alcantara, ancora oggi in esercizio, toccando le spettacolari gole del fiume Alcantara e, per questo motivo, è stata inserita tra le linee tutelate dalla legge del 2017.

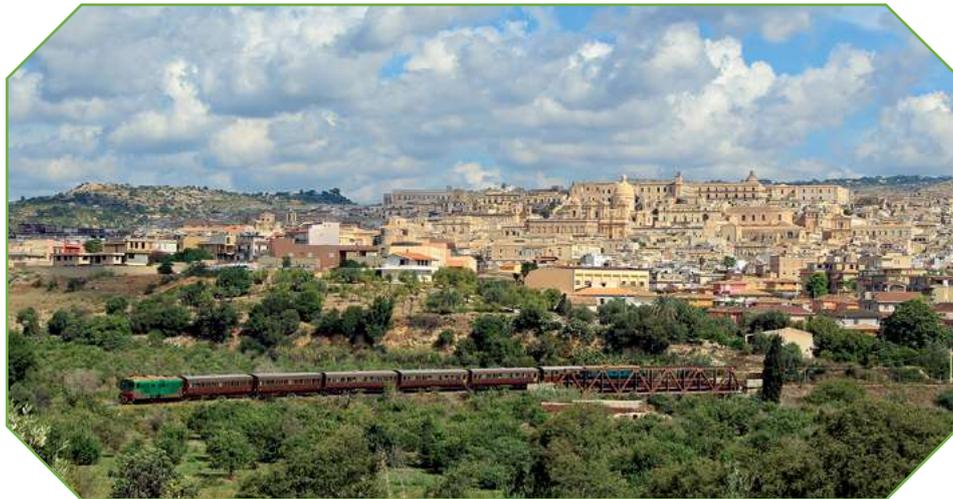
Chiusa nel 1994 per lavori di ammodernamento e mai riaperta. Le associazioni locali si battono per la conservazione del servizio ferroviario costiero in prossimità della storica stazione di Taormina, ne chiedono la riapertura anche per servire il trasporto pubblico locale fino a Randazzo, città di oltre 10 mila abitanti, da cui si potrebbe proseguire il viaggio attorno all'Etna con i treni a scartamento ridotto della Circumetnea. Finalmente nel 2023, la buona notizia: sono iniziati i lavori per il recupero dei primi 13 km entro il 2026 come linea ferrovia turistica grazie ai fondi del PNRR. Infatti, *Fondazione FS* intende riapirla ad uso turistico.

37) CALTAGIRONE-GELA • km 45, sospesa dal 2011

Questa linea fu aperta al traffico 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 servito dai treni – fino ai grossi centri della Sicilia meridionale (oltre a Gela, Licata e Vittoria) in tempi competitivi rispetto alla strada. Finalmente, nel 2021, *RFI* ha aggiudicato la gara di appalto integrato dell'importo di oltre 10 milioni di euro per i lavori di progettazione e ricostruzione del Viadotto fra Caltagirone e Niscemi, primo intervento finalizzato al ripristino della circolazione ferroviaria.

38) (SIRACUSA)-NOTO–PACHINO • km 27, sospesa nel 1986 e dismessa nel 2002

È una tratta chiusa negli anni Ottanta, il cui sedime è recuperabile senza grandi interventi infrastrutturali, a condizione di ripristinare alcuni interventi edilizi abusivi nei pressi della linea. Questa linea un tempo serviva per il trasporto delle derrate alimentari, oggi invece potrebbe assicurare un discreto traffico pendolare-e balneare tra Siracusa e la punta più meridionale dell'isola. Inserita nella Legge di tutela 218 del 2017, anche questa tratta ha conosciuto l'interessamento di *Fondazione FS*. Soprannominata la "**Ferrovia del vino**", attraversa paesaggi di grande valore storico e naturale, come **Noto, la Riserva di Vendicari e Marzamemi**, un percorso ideale per il turismo ferroviario. Dopo una serie di interventi preparatori, come il rinnovo dell'armamento ferroviario e la bonifica del corpo stradale, i lavori veri e propri sono iniziati nel **2024** e si prevede che continuino fino al **2026**.



Noto

39) (PALERMO)–ALCAMO–MILO–TRAPANI • km 47, sospesa dal 2013

Rappresenta l'itinerario più diretto tra Palermo e Trapani, oggi raggiungibili in treno solo attraverso il lungo percorso costiero via Castelvetro 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, permetterà 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, finanziata con fondi del PNRR. I lavori, il cui termine è previsto nel 2026, prevedono il potenziamento infrastrutturale mediante modifiche al corpo stradale e alle opere di difesa, adeguamento ai nuovi standard tecnologici, velocizzazione degli itinerari in deviate nelle principali località sede di incrocio. È prevista inoltre l'elettificazione dell'intera linea e la realizzazione di un Sottovia stradale all'interno del Comune di Trapani che consentirà la soppressione di tre passaggi a livello.

40) CASTELVETRANO–AGRIGENTO • km 135, sospesa 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.

Un intervento analogo era contemplato anche per la prima tratta che da Castelvetro 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 nell'elenco delle 26 linee turistiche del Decreto MIMS.

Nell'ottobre del 2021 il Sindaco di Castelvetro promosse, un tavolo istituzionale, in collaborazione con l'associazione Sicilia in Treno – a cui partecipano anche AMODO e FIFTM – per promuovere la riapertura ad uso turistico di questa ferrovia. La richiesta affinché la storica tratta Castelvetro-Porto Palo di Menfi fosse inserita tra quelle finanziate per il recupero a scopo turistico non sortì gli effetti desiderati e il Decreto Interministeriale in attuazione della legge 128/2017 sulle linee turistiche, divenuto operativo a luglio 2022, non contempla questa linea.

Nel frattempo, va segnalato che sta tornando in auge l'idea di ricostruire integralmente l'intera Castelvetro-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.





mobilitadolce.net