

ALLEGATO 2

Le vere priorità infrastrutturali

LE AREE METROPOLITANE

E' nelle aree urbane che si concentra l'80% della domanda di spostamento delle persone in Italia ed è per questo occorre spostare nei nodi urbani la voce maggioritaria della spesa per infrastrutture, riscrivendo completamente l'elenco delle 189 opere previste dalla Legge Obiettivo. Almeno il 50% della spesa nazionale e regionale per le opere pubbliche deve andare alla realizzazione di nuove linee di metropolitane e del servizio ferroviario pendolare, di tram, in modo da realizzare gli interventi di ammodernamento delle linee urbane, con binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi. Nella panoramica successiva sono stati **elencati alcuni interventi infrastrutturali urgenti nelle città e che oggi sono praticamente senza speranza**, perché tra Legge Obiettivo che guarda altrove e difficoltà di reperire nuove risorse è praticamente impossibile che vedano partire i cantieri senza un cambio di politiche.

1) ROMA

Anello ferroviario Roma

Il progetto di **chiusura dell'anello ferroviario nord di Roma** è un' opera di cui si parla da almeno vent'anni, ma che essendo fuori dalla Legge Obiettivo e dagli interventi prioritari continua a essere rinviata e senza prospettive vere di realizzazione. Completare gli ultimi 5 km che ancora mancano per realizzare l'anello ferroviario di Roma, tra la stazione Nomentana e Tor di Quinto, e rinnovare la tratta realizzata per i Mondiali di calcio del 1990 e da allora abbandonata, porterebbe ad un sensibile miglioramento della mobilità urbana di Roma. Il progetto, per il quale sono già stati predisposti molti studi, permetterebbe di puntare ad avere **almeno tre linee fondamentali di attraversamento della città fortemente integrate** e al contempo di potenziare il servizio merci nell'area di Roma liberando le linee destinate al trasporto delle persone. Questo intervento sarebbe ancor più utile per la possibilità di intermodalità treno/metro+bici, con parcheggi e noleggi presso le stazioni.

L'area interessata si trova inoltre in una situazione di forte degrado causato soprattutto dalla presenza di attività abusive e da una utilizzazione impropria delle stesse aree, è quindi fondamentale intervenire anche sulla riqualificazione ambientale ed urbanistica delle aree comprese tra il Tevere e il nuovo tracciato ferroviario mediante la destinazione delle stesse a verde pubblico attrezzato.

Il costo stimato per l' infrastruttura e per i collegamenti alla rete secondo uno studio del 2010 è di circa 840 milioni di Euro.

Completamento linea C metropolitana

La storia della metro C di Roma comincia nel 1990. **Doveva essere pronta per il Giubileo del 2000**, ma la sua costruzione è iniziata soltanto nel 2001, con l'inserimento in Legge Obiettivo. **I costi iniziali** parlavano di **1.925 milioni di euro**, mentre **oggi la previsione è di 3 miliardi e 379 milioni**. Senza considerare 485 milioni di maggiori esborsi per quattro arbitrati già aperti, altri 100 milioni appena stanziati dal Cipe e il miliardo 108 milioni delle cosiddette "opere complementari" per la tutela archeologica, per un totale di 5 miliardi e 72 milioni, il 163,5% in più rispetto alle stime iniziali.

Anche sui tempi di realizzazione la storia di questa linea è decisamente negativa, visto che il completamento della tratta fino al Colosseo, fondamentale perché permetterebbe di intersecare entrambe le linee di metro già presenti a Roma, non se ne parlerà prima del 2016. Per la tratta

restante, quella che attraversa il centro storico per arrivare alla Farnesina non esiste ancora il progetto definitivo.

Raddoppio dei binari nelle linee FR per i Castelli Romani, Viterbo e Guidonia

Oggi Roma è dotata di diverse **linee Ferroviarie Metropolitane** (FR) che collegano la città e l'area metropolitana ma il vero salto di qualità nel servizio ferroviario metropolitano si potrà avere soltanto quando più linee attraverseranno la città, aumentando la possibilità di interscambio nell'area urbana e garantendo cadenze regolari e ravvicinate. Una linea che deve vedere accelerate le **opere di raddoppio** è la FR2 Roma-Guidonia, la cui tratta da Lunghezza a Guidonia rimane ancora a binario unico mentre l'ultimazione dei lavori è prevista per dicembre 2014. Il progetto prevede inoltre l'eliminazione di 5 passaggi a livello e la realizzazione delle stazioni di Tivoli Terme e Guidonia per un percorso di 11 km.

Proprio nel mese di settembre del 2012 dovrebbe iniziare la realizzazione del raddoppio ferroviario, per un costo complessivo di circa 150 milioni di euro.

Le linee ferroviarie che collegano **Roma Termini con Ciampino** e successivamente con i Comuni dei Castelli necessitano urgentemente di opere di ammodernamento e potenziamento. I benefici derivanti da tali interventi si tradurranno in un aumento della capacità delle suddette linee nonché della regolarità della circolazione. Al momento però non sembra essere una priorità quella di investire su un quadrante chiave della provincia di Roma data l'assenza totale di finanziamenti destinati alle linee ferroviarie locali.

La FR3, la linea che collega **Roma a Viterbo** risulta, specialmente nella tratta extraurbana, tra le più lente ed affollate della Capitale. Anche in questo caso il problema fondamentale per l'adeguamento ed il raddoppio dei binari nella tratta extraurbana, di circa 16 km tra Cesano e Bracciano, rimane quello del reperimento dei finanziamenti, per un costo stimato di 250 milioni di euro.

Metropolitana leggera Fidene-Cinecittà

Progettata negli anni '80, e mai entrata in funzione, la linea di metropolitana leggera che avrebbe unito l'intero quadrante orientale di Roma potrebbe tutt'ora risolvere notevoli problemi legati alla mobilità ed all'inquinamento. Tale collegamento è entrata in funzione, solo parzialmente, come BRT (Bus Rapid Transit) tra Ponte Mammolo e Cinecittà, dove il progetto iniziale prevedeva lo scavalco della ferrovia Roma-Guidonia con un ponte posto tra le due corsie della Via Palmiro Togliatti; nella versione realizzata, gli autobus passano lungo la via Togliatti mentre il ponte dedicato alla metropolitana leggera si ferma a mezz'aria. La seconda tratta, Fidene-Cinecittà, non è invece mai stata realizzata anche se alcuni tratti di linea (completi di stazioni e viadotti) sono visibili lungo il Viadotto Segni e lungo la Via Palmiro Togliatti.

2) MILANO

Potenziamento della linea Gallarate-Rho

Il **potenziamento della linea Gallarate-Rho** prevedeva inizialmente, con il progetto del 2002, la realizzazione di un terzo binario in affiancamento ai due esistenti per un'estesa complessiva di circa 25 km. Successivamente è stato proposto di **realizzare 4 binari** almeno sulla tratta più vicina a Milano, da Rho a Parabiago, anche grazie all'entrata in funzione delle linee S nell'area milanese.

L'obiettivo è il rafforzamento della rete potenziando un itinerario propedeutico alla realizzazione del sistema di accessi all'aeroporto di Malpensa. La ferrovia Rho-Gallarate sopporta un traffico intenso: 200 treni/giorno. Tra le linee lombarde a 2 binari è seconda solo al Passante di Milano (344 treni/giorno) e alle brevi tratte Rovato-Brescia e Lodi-Tavazzano (205 ciascuna).

Purtroppo, nonostante l'opera sia in fase di realizzazione da diversi anni, lo stato dei finanziamenti non lascia intravedere una conclusione rapida alla sua attivazione; sono infatti almeno 728 i milioni di euro necessari per il potenziamento della linea, ma al momento sono disponibili solo 402 milioni.

Proprio questa parte di fondi disponibili è stata bloccata dal Consiglio di Stato lo scorso Dicembre perché, come segnalato, il progetto preliminare prevedeva 3 binari mentre il definitivo passava a 4 binari.

Linee Metropolitane M4 e M5

Tra le grandi opere per l'Expo di Milano del 2015 sono a rischio le nuove metropolitane milanesi, le **linee M4 e la M5**. La prima ha già visto negli ultimi anni un forte ridimensionamento, dando per scontato che solo 2 fermate su 22 (da Linate alla stazione Forlanini) saranno pronte rispetto a quanto previsto 5 anni fa dal primo dossier di candidatura per l'esposizione universale, mentre il resto dovrebbe slittare al 2018. Ora i problemi del costo del finanziamento, aumentati per decine di milioni di euro, rischiano di mettere in discussione tutta l'opera, che vede un costo totale di 1,7 miliardi, di cui 600 milioni derivanti da risorse private e il resto da finanziamenti pubblici. La questione degli "extracosti" sta creando problemi anche per la linea 5, del valore complessivo di 2 miliardi, di cui il primo tratto (Garibaldi-Bignami), già costruito, dovrebbe essere aperto proprio nel 2013. Il secondo tratto (Garibaldi-San Siro) ha bisogno di un incremento di risorse per almeno 100 milioni.

3) PALERMO

Anello ferroviario e Passante di Palermo

La città di Palermo vede da numerosi anni la possibilità di ampliare la rete ferroviaria e di potenziare quella esistente. Purtroppo tutto ciò è stato rallentato, se non vanificato, dalla mancanza di fondi destinati alle opere più urgenti come l' **Anello Ferroviario**, per la cui chiusura sarebbe necessario realizzare solamente 3 km. Il primo appalto per questa infrastruttura risale al 1990 ma da allora, su un costo totale di 154 milioni di euro, sono stati stanziati soltanto 76 milioni.

L'altra grande priorità del capoluogo siciliano è il **Passante Ferroviario**. Nel maggio 2006 la società che nel 2001 si era aggiudicata l'appalto per il raddoppio della linea metropolitana Palermo-Punta Raisi comunica che nei mesi successivi avrebbero avuto inizio i lavori di cantierizzazione. Ma i parametri di costruzione che intende seguire non sono conformi alla carta dei servizi stipulata nel 2001 e quindi il consiglio comunale decide di revocarle la concessione. Nel frattempo sono sempre più numerosi i Comitati Pendolari che chiedono un miglioramento del servizio, ed in particolare segnalano i frequenti ritardi nella tratta che da Palermo porta all'Aeroporto di Punta Raisi a causa della presenza di molti incroci con altri treni. L'opera infrastrutturale necessaria per creare un efficiente sistema di trasporto su rotaia a Palermo punta proprio a costruire un collegamento in doppio binario tra la linea Palermo-Messina, la stazione Notarbartolo e l'aeroporto di Punta Raisi, permettendo di creare un servizio di metropolitana leggera tra Carini, Palermo e Termini Imerese. La conclusione dei lavori è prevista per il 2015.

4) BOLOGNA

Servizio Ferroviario Metropolitano

Una svolta importante per la mobilità di Bologna riguarda il completamento delle linee ferroviarie suburbane. Il **Servizio Ferroviario Metropolitano Bolognese** è un progetto, in fase di attuazione, che prevedeva l'attivazione dal 2012 di un servizio ferroviario ad elevata frequenza (un treno ogni 15/30 minuti) con orario cadenzato lungo alcune linee ferroviarie convergenti o passanti nella città di Bologna. La rete ferroviaria sfrutta le ferrovie già esistenti integrate dalla riorganizzazione del nodo bolognese in seguito ai lavori per la costruzione della stazione ferroviaria interrata per i treni ad alta velocità. Purtroppo il Servizio Ferroviario Metropolitano non decolla mentre sono passati vent'anni dalla sua originaria progettazione.

Recentemente, grazie alla dirottamento dei fondi destinati in origine alla metrotranvia, le risorse disponibili previste sono di cui 225 milioni su un totale di 362 milioni di euro necessari al completamento delle infrastrutture.

5) NAPOLI

Linee 1 e 6 della Metropolitana di Napoli

Il progetto, approvato con Decisione della Commissione Europea nel dicembre 2009, è stato quasi ultimato ma presenta forti criticità per il finanziamento. L'inclusione nel POR della parte di progetto per il quale è attualmente previsto il finanziamento del Comune di Napoli è ormai da considerarsi urgente perché porterebbe ad un finanziamento pressoché immediato per completare la linea. Inoltre permetterebbe il completamento della linea che nella attuale situazione è invece compromessa stante le difficoltà di indebitamento del Comune di Napoli. **La tratta a rischio è quella che collegherebbe Piscinola, Secondigliano e l'Aeroporto di Capodichino** dove l'avvio dei lavori ha risentito di criticità in merito alle procedure espropriative ed alle fonti di finanziamento.

Anche la linea 6 della metropolitana di Napoli, in fase di realizzazione, vista la complessità dell'opera e la mancanza di finanziamenti disponibili è **a rischio di ulteriori forti ritardi** nella sua realizzazione. Al momento inoltre la linea attiva può contare solo su 4 fermate e non consente quindi di portare l'utenza dal quadrante occidentale della città al centro storico, risultando in sostanza un "doppione" di parte della linea 2.

6) VENETO

Servizio Ferroviario Metropolitano Regionale

L'area Veneta è una di quelle in cui risulta più importante ragionare in termini nuovi di trasporto pendolare per la fortissima mobilità tra i diversi centri. Purtroppo il progetto presentato oramai da diversi anni di creare un forte Sistema Ferroviario Metropolitano Regionale (SMFR) con treni ad alta frequentazione tra le città e i centri posti nel **quadrilatero Treviso, Venezia, Padova, Castelfranco Veneto** è in rilevante ritardo. Secondo i programmi e gli annunci susseguitisi in questi anni, il sistema doveva essere completato da tempo, ma al momento l'unica linea in fase di realizzazione è quella che collegherà Venezia a Mira (VE) e gli unici lavori completati sono stati quelli relativi ad alcune stazioni. Eppure un'idea di questo tipo era e rimane particolarmente lungimirante perché rafforza la possibilità di spostamenti su ferro all'interno dell'area più abitata della "città diffusa" veneta. Il concetto alla base del **Sistema Ferroviario Metropolitano** è quello di arrivare ad un cadenzamento regolare e frequente dei passaggi dei treni, con al tempo stesso un collegamento multi direzionale che si dipana dai nodi; una situazione simile a quella realizzata nella Regione della Rhein-Ruhr in Germania con le S-Bahn che si diffondono per più di 10 città coinvolgendo un totale di 10 milioni di abitanti. Per capire l'urgenza di questo intervento nella direzione di creare un vero sistema ferroviario regionale basti pensare ad uno dei collegamenti tra due importanti città del Veneto, la tratta Treviso-Padova; per questo percorso, di circa 50 km, esistono solamente due treni diretti tra le 7 e le 10 ed il tempo di percorrenza è di oltre un'ora. Anche in questo caso si attende la realizzazione di questa opera fondamentale da troppi anni, vista la mancanza di fondi disponibili fermi a 193 milioni di euro per un costo complessivo di 314.

7) GENOVA

Prolungamento metropolitana da Brin a Canepari

L'unica linea di metropolitana di Genova esistente **non vedrà ancora per molto tempo l'attivazione del prolungamento verso ovest, da Brin a Canepari**. Addirittura in questo caso su 269 milioni di euro previsti per l'opera non ci sono fondi disponibili e vista la lentezza con cui si sta

realizzando l'altro prolungamento, quello ad est da De Ferrari a Brignole, diventa ancora più urgente trovare i finanziamenti necessari. Proprio l'estensione della metro fino a Brignole, di soli 1,3 km, ha visto lavori di costruzione per ben 7 anni mentre l'inaugurazione dovrebbe avvenire per il prossimo ottobre.

8) TORINO

Completamento metropolitana

Anche la metropolitana di Torino, la cui prima tratta già ha portato significativi benefici alla mobilità cittadina, necessita di finanziamenti per il suo prolungamento. In particolare sono stati previsti dei **prolungamenti della linea 1**. Il primo, verso sud del Lingotto, fino alla piazza Bengasi nell'estrema periferia della città è stato più volte messo in discussione per carenza di fondi, ma ha ottenuto parere positivo il 31 gennaio 2008, quando il CIPE ha approvato il progetto preliminare della tratta *Lingotto-Bengasi* (il costo previsto per la realizzazione del prolungamento è di circa 193 milioni di euro, di cui il 60% a carico dello Stato e il restante 40% delle istituzioni locali). L'altro prolungamento, ad ovest di Collegno, dovrebbe attraversare il Comune di Rivoli ma la giunta comunale di Torino ha approvato solo il progetto tecnico preliminare del prolungamento ovest tra la stazione Fermi (Collegno) e Cascine Vica (Rivoli) per una lunghezza di circa 3.800 metri. I finanziamenti necessari ammontano a circa 804 milioni di euro mentre al momento sono disponibili solamente 497 milioni.

9) BARI

Potenziamento e sviluppo del nodo ferroviario

Sul **nodo di Bari** sono in corso diversi interventi di potenziamento delle linee e interrimento dei binari, oltre che di soppressione dei passaggi a livello, che potrebbero migliorare sensibilmente la situazione. Al momento chi utilizza il treno quotidianamente sconta l'assenza di linee ferroviarie dedicate al trasporto pendolare, ed in particolare la lentezza dei treni utilizzati. In particolare il riassetto del nodo ferroviario di Bari prevede come interventi fondamentali **l'interrimento dei binari tra Palese e Santo Spirito e la variante della tratta tra Bari centrale e San Giorgio** che sarà completamente ridisegnata.

Purtroppo si tratta dell'ennesimo caso di mancanza di fondi, vista la necessità di arrivare a 960 milioni di euro, considerati sia gli interventi a Nord del capoluogo pugliese sia quelli a Sud, contro gli stanziamenti disponibili di soli 390 milioni.

10) FIRENZE

Tram-treno della Piana

Dopo il grande successo della linea tramviaria T1, il sistema di trasporto su ferro di Firenze necessita di ampliare il proprio bacino di utenza, raggiungendo tutti i quadranti della città metropolitana. Un sistema che porterebbe grandi vantaggi è il "Tram Treno della Piana". **Il progetto mostra una tipologia di trasporto originale per l'Italia ma ben presente nel resto d'Europa. La caratteristica principale è che può viaggiare sia su tracciati ferroviari che tranviari, a velocità diverse.** Soprattutto utilizzando i binari dedicati dei treni si riducono anche gli investimenti per la realizzazione dell'infrastruttura. Ma essere allo stesso tempo tram gli consente di garantire un servizio di collegamento nei centri urbani, dove è molto più alta la domanda di mobilità. Nel caso del tram treno della Piana si tratta di dotare l'area metropolitana di un sistema di mobilità collettivo, utilizzando in parte le infrastrutture ferroviarie esistenti e ipotizzando tre corridoi di trasporto pubblico (anche su gomma) connessi al tracciato del tram treno. Questa proposta, lanciata da Legambiente Toscana e Labmob, punta a cambiare la mobilità di un'area metropolitana sempre più congestionata e che insiste sulla direttrice Firenze-Prato-Pistoia.

In questo modo si integrerebbe il sistema di tramvie e linee ferroviarie al servizio della più grande area metropolitana della Toscana. **L'idea-progetto prevede 2 fasi: la linea Firenze-Osmannoro-Campi Bisenzio e la linea Campi Bisenzio-Prato Est.** Il tutto andando ad integrarsi con il parallelo sistema ferroviario Firenze-Prato (che dovrà però garantire sempre una maggiore offerta) e le nuove linee tramviaria dell'area metropolitana fiorentina.

IL MEZZOGIORNO

Ancora una volta occorre ricordare come nel Mezzogiorno la condizione infrastrutturale, in particolare quella delle ferrovie, risulti ancor più complicata fino ad arrivare a **casi in cui l'offerta di servizi ferroviari è ferma all'Ottocento**, di fatto imparagonabile all'utilizzo di mezzi privati. Nelle Regioni meridionali il cronico ritardo che riguarda il potenziamento delle infrastrutture fa sì che i tempi di percorrenza, non solo tra centri di minor grandezza, assumano dimensioni impensabili per un viaggio da effettuare quotidianamente.

Muoversi da una città all'altra, su percorsi sia brevi che lunghi, può portare a viaggi di ore e a dover scontare numerosi cambi obbligati anche solo per poche decine di chilometri di tragitto, mentre le coincidenze e i collegamenti intermodali rimangono un sogno, per non parlare dell'età dei treni in circolazione. Al tempo stesso nel nostro Mezzogiorno non ha fatto che peggiorare anche la condizione di viaggio per i collegamenti con Roma e con le città del Nord.

1) Ferrovia Matera-Ferrandina

Uno degli esempi più noti di **infrastruttura ferroviaria mai realizzata** è il collegamento tra Matera e Ferrandina. Ideato già alla fine degli anni '30 del novecento, questo tratto di ferrovia fu chiuso tra il 1972 e 1974 a causa del mancato ammodernamento che inevitabilmente portò alla chiusura per eccessivo degrado di impianti e rotabili. Tuttavia l'isolamento dalla rete ferroviaria nazionale, sentito sempre maggiormente dalle popolazioni interessate, portò al progetto di ricostruzione a scartamento ordinario per realizzare il congiungimento con la rete RFI del capoluogo.

I lavori di realizzazione della tratta ferroviaria Ferrandina-Matera La Martella **iniziarono nel 1986 e sono rimasti incompiuti**; la città di Matera resta ancora isolata dal resto della rete ferroviaria nazionale a scartamento ordinario, ed è raggiungibile su ferro solo da Bari tramite la linea a scartamento ridotto delle Ferrovie Appulo Lucane. Il completamento del collegamento con Ferrandina riaprirebbe l'antica opzione del collegamento con Napoli, ancora più importante dopo l'apertura della dorsale ad alta velocità per Roma, ed il nord. Dopo la realizzazione della stazione, manca ancora il completamento della galleria nei pressi di Miglionico, l'armamento, l'impianto dei sistemi di comando e controllo della circolazione e l'elettificazione della linea.

2) Raddoppio Giampileri-Fiumefreddo

Il raddoppio della linea ferroviaria Giampileri-Fiumefreddo è finalizzato a realizzare il **potenziamento del trasporto ferroviario nell'area costiera orientale della Sicilia**, collegando con un sistema rapido ed efficace i Comuni a sud di Messina con lo stesso capoluogo.

Il progetto prevede il raddoppio in variante del tratto di circa 42 km tra le stazioni di Giampileri (frazione del comune di Messina) e Fiumefreddo (CT), la realizzazione delle stazioni di Fiumefreddo e di S.Alessio - S.Teresa e di quattro nuove fermate (Alcantara, Taormina, Nizza - Alì e Itala - Scaletta), oltre al riassetto della stazione di Letojanni e l'interconnessione con quest'ultima, nella quale si attesteranno i treni metropolitani a servizio del futuro collegamento dell'Aeroporto di Catania Fontanarossa a Taormina.

Attualmente però **risultano disponibili solamente 59 milioni di euro**, nulla rispetto ai **costi previsti di 2,27 miliardi**, tra l'altro cresciuti enormemente rispetto alle previsioni del 2004.

3) Metropolitana di Catania

Cruciale è anche la realizzazione della tratta **Stesicoro–Aeroporto della metropolitana di Catania**. Lunga 6,9 km e con 8 nuove stazioni previste permetterebbe di allacciare l'aeroporto internazionale di Catania Fontanarossa al centro della città, con un collegamento veloce ed efficiente. Già dal marzo 2006 esiste, per questa tratta, il progetto definitivo. Dei 430 milioni di euro necessari per la costruzione dell'intera tratta, allo stato attuale sono a disposizione solo 90 milioni di euro, sufficienti a consentire la costruzione del primo lotto funzionale lungo 1,3 chilometri.

Progetto definitivo approvato anche per la tratta **Nesima-Misterbianco centro**, lunga 3,9 km, con 4 nuove stazioni. Anche in questo caso però mancano totalmente i fondi necessari per la realizzazione, circa 220 milioni di euro.

4) TAV Napoli-Bari-Lecce-Taranto

La tratta ad alta capacità/velocità, di 146,6 km di lunghezza tra Napoli e Bari, dovrebbe vedere la luce nel 2023 e porterà i tempi di percorrenza tra i due capoluoghi dagli attuali 218 minuti a 170 minuti.

Per il completamento dell'infrastruttura devono però essere reperiti 7,1 miliardi di euro, mentre al momento sono disponibili 3,5 miliardi. Notizia positiva è invece quella di voler prolungare la linea, con caratteristiche di alta capacità, per tutta la Puglia velocizzando i collegamenti da Taranto e Lecce verso il Tirreno ed il centro-nord.

Le ultime novità purtroppo parlano dell'avvio dei lavori soltanto nel 2017 e quindi di difficoltà importanti anche per la variante Napoli-Cancello e Cancello-Frasso, già finanziate con 1.543 milioni di euro.

LE ALTRE OPERE SU FERRO DA RILANCIARE

In Italia esiste **un patrimonio di reti ferroviarie da considerare e valorizzare**, in larga parte sottoutilizzato (o addirittura abbandonato) e su cui sono state scarsissime le attenzioni negli ultimi anni. Se in questi anni sulla grande "T" dell'infrastruttura per l'Alta Velocità è andata l'attenzione degli investimenti oggi è sulle linee cosiddette ordinarie, sul loro potenziamento in termini di nuovi binari, nuove stazioni e integrazione delle reti, che bisogna investire. Risulta fondamentale realizzare finalmente nuove linee di metropolitane e di tram, interventi di ammodernamento delle linee urbane, con binari dedicati al trasporto regionale e metropolitano, ma anche tratte di aggiramento per le merci, nuove stazioni attrezzate con parcheggi e servizi.

1) Collegamento ferroviario Civitavecchia-Orte

Una linea trasversale ferroviaria che da ormai troppo tempo è lasciata abbandonata è quella che, una volta riattivata, collegherebbe Civitavecchia ad Orte, permettendo così un tragitto su ferro dal porto di Ancona a quello laziale, oltre a congiungere numerosi piccoli e medi centri abitati.

La linea è rimasta in esercizio fino alla chiusura nel 1994 della tratta da Capranica a Orte, ancora in parte esistente mentre la tratta che va da Capranica a Civitavecchia risulta priva di binari.

Dal 2006 si è ricominciato insistentemente a parlare di riapertura dell'intero tratto con l'acquisizione da parte della Regione Lazio dell'intera tratta ferroviaria. Nel luglio 2009 la stessa Regione ha comunicato l'avvenuta approvazione del bando di gara per la redazione del progetto preliminare di ripristino, aggiudicato in seguito ad Italferr per un costo totale dell'opera di circa 907 milioni di euro. Anche per l'Unione Europea (cofinanziatrice del progetto) l'importanza di questa infrastruttura non solo non deve essere sottovalutata ma viene ritenuta un'opera fondamentale per **collegare infrastrutture strategiche come l'Interporto di Orte** e, come già accennato, il **porto di Civitavecchia e quello di Ancona**, oltre al futuro aeroporto di Viterbo che andrà a sostituire quello di Ciampino.

2) Ferrovia Pontremolese

Il progetto di ammodernamento della linea ferroviaria che collega la provincia di Parma con l'area tirrenica di La Spezia **deve essere considerato una delle priorità nazionali** soprattutto perché alternativa alle nuove infrastrutture autostradali che incombono su quei territori. L'opera riguarda il raddoppio nelle tratte comprese tra Parma-Osteriazza e Berceto-Chiesaccia. Si tratta in particolare di tre lotti funzionali della lunghezza complessiva di circa 64 km. In questo caso il problema principale non riguarda l'aspetto economico, sono già disponibili tutti i 234,6 milioni di euro previsti per la realizzazione dell'opera, quanto la **lentezza dell'iter progettuale e l'inizio effettivo dei lavori**.

3) Nuovo sistema dei valichi alpini

È noto che il trasporto merci transalpino – soprattutto stradale – aumenta con ritmi insostenibili, ma è anche vero che questo aumento non si ripartisce in modo eguale in tutte le direzioni. Ai valichi tra Italia e Francia i dati complessivi sono stazionari da anni, e il transito sui binari del Moncenisio continua ad essere molto inferiore alla capacità di questa ferrovia: ad ovest delle Alpi non ci sono mercati emergenti e molte relazioni commerciali sono assicurate dalla navigazione marittima. Lo sviluppo del trasporto merci transalpino tra Italia e Francia su strada e ferrovia può essere sintetizzato come segue: dal 1985 al 1995 si registra una crescita continua del trasporto merci, mentre dal 1995 si può constatare una stabilizzazione del volume delle merci trasportate attraverso le Alpi. Per questo la decisione di una nuova ferrovia è incomprensibile. D'altro canto l'attraversamento stradale delle Alpi occidentali pone severi problemi di sicurezza, come testimoniano i gravi incidenti nei tunnel del Monte Bianco e del Frejus. **La soluzione di questi problemi richiede la drastica riduzione del transito stradale**, da ottenere subito con la piena utilizzazione delle ferrovie esistenti, ma impone anche una nuova concezione dei valichi ferroviari attraverso uno sforzo comune tra Italia, Francia e Svizzera. Le ferrovie di Moncenisio, Sempione-Lötschberg e Gottardo possono funzionare come un unico sistema di transito, realizzando le necessarie connessioni a Sud e a Nord delle Alpi, per superare i veri ostacoli alla mobilità delle merci che non risiedono nella catena alpina ma, piuttosto, nei congestionati nodi metropolitani.

4) Nodo di Falconara

Il collegamento ferroviario Orte-Falconara con la linea Adriatica, deve essere considerata un'opera strategica non solo per le Marche ma per tutto il traffico merci e passeggeri del centro Italia e del Nord-Est, una vera e propria alternativa alla dorsale Roma-Milano.

L'intervento è stato finanziato con **210 milioni di euro e la conclusione dei lavori è prevista per il 2017**.

Si tratta di un'opera attesa da anni e che, vista anche la semplicità e la brevità dell'infrastruttura (**costruzione di una bretella, a binario semplice, di collegamento fra la linea Orte-Falconara e la linea Adriatica**, diretta verso nord, per un lunghezza di 1,5 km), si spera vedrà rispettati i tempi di realizzazione.

5) Linea tranviaria Albissola-Savona -Vado

L'area metropolitana di Savona doveva veder nascere una linea tramviaria moderna già da molti anni, che avrebbe dovuto collegare Albissola, attraversare la stessa Savona, e Vado Ligure. **Il progetto, abbandonato e con i finanziamenti revocati nel 2001, potrebbe avere ancora una validità importante** per il trasporto pubblico locale. Proprio nel corso dell'estate 2012 è stata infatti rilanciata l'idea di una linea elettrica su corsia protetta per la posa di un "metro bus" alimentato elettricamente che dovrebbe collegare Savona ed il levante. La corsia protetta garantirebbe una tempistica finalmente vincente dal punto di vista commerciale. Il tutto a costi molto inferiori a quelli del vecchio progetto ma ancora ad uno stadio iniziale e che merita invece un impegno molto più deciso.

LE INFRASTRUTTURE CHE SERVONO ALL'ITALIA

