



FUTURO SOSPESO

38 STORIE DI FERROVIE CHIUSE DA RIATTIVARE IN ITALIA

DOSSIER 2021

20 maggio 2021



1600 CHILOMETRI DI LINEE FERROVIARIE DA RIAPRIRE PER IL TRASPORTO LOCALE IN ITALIA

In Italia ci sono circa **1600 chilometri di linee ferroviarie** attualmente chiuse, molte **"sospese" all'esercizio**, che, a nostro giudizio, meriterebbero di essere riaperte al traffico passeggeri. Si tratta in gran parte di tratte disattivate a seguito delle crisi finanziarie che colpì alcune Regioni, soprattutto il Piemonte nel 2012 dove ci sono ben 13 casi e di cui ancora si attende di conoscere il destino definitivo. Ma ci sono anche numerosi casi di linee interrotte a seguito di crolli di viadotti (come la Caltagirone – Gela) o di eventi franosi anche modesti (come la Priverno -Terracina) che si è avuto motivo di sospettare venissero presi a pretesto per dilazionare "sine die" la riattivazione in modo di porre le popolazioni interessate davanti al fatto compiuto. **Qui presentiamo 38 casi italiani per 1600 chilometri di linee sospese, chiuse, dismesse, aperte solo parzialmente, che meritano di essere riaperte al trasporto ferroviario.**

In certi casi ci sono impegni abbastanza precisi da parte delle aziende o degli Enti territoriali competenti a procedere nella riapertura (per esempio, la Alcamo – Milo – Trapani ora inserita nel Recovery Plan, con nomina di un commissario ad acta), ma i tempi previsti rimangono spesso vaghi e condizionati da un corollario di vincoli finanziari o normativi. Molto spesso aleggia la malcelata speranza da parte delle 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.

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. E, soprattutto, l'alternativa, costituita dagli autobus sostitutivi, ha palesato tutti i propri limiti. Anziché essere più flessibili, i bus sono prigionieri del traffico, specie in fase di accesso ai centri urbani, e non sempre più economici. Questo spiega perché moltissimi utenti delle tratte ferroviarie sospese siano direttamente passati all'automobile privata, con tutte le conseguenze che ben conosciamo. Spesso la rinuncia al servizio ferroviario ha comportato nel tempo il venir meno del concetto stesso di servizio pubblico. E le popolazioni sono quindi meno propense ad accettare di buon grado le chiusure.

Negli ultimi anni Fondazione Fs ha intrapreso lodevoli iniziative di ripristino ad uso turistico di alcune linee "sospese", con circolazioni a calendario di treni storici che hanno riscosso notevole successo. E' auspicabile che il numero delle linee attive a questi fini sia confermato e ulteriormente aumentato.

In questo elenco, abbiamo privilegiato le linee che, a nostro avviso, potrebbero sviluppare un potenziale traffico ordinario (pendolare o anche escursionistico), senza spese eccessive, trattandosi di tracciati ancora in buone condizioni e, quindi, facilmente ripristinabili in tempi brevi. Fanno eccezione alcune ferrovie chiuse da molto tempo (Fano-Urbino, Orte-Civitavecchia, Noto-Pachino, Alcantara-Randazzo), oppure interessate da incerti programmi di ricostruzione (la Sangritana), che richiedono certamente investimenti più consistenti, ma sulle quali continua ad essere vivo l'interesse, la mobilitazione dei territori interessati nonché inserite nella legge 128 del 2017 per le ferrovie turistiche.

Non abbiamo voluto includere, invece, progetti più ambiziosi che prevedono una ricostruzione pressoché integrale del tracciato (come nel caso della Ferrovia delle Dolomiti), non perché non meritino interesse, ma perché evidentemente richiedono tempi, fondi e volontà politiche più articolate e complesse.

Anche se la riscoperta del trasporto su rotaia negli ultimi trent'anni si è basata essenzialmente sulla realizzazione di nuove linee veloci in Europa ed in Asia, oltre che negli impieghi in aree urbane densamente popolate sotto forma di tram moderni, tram-treni e metropolitane automatiche un po' in tutto il Mondo, non mancano numerosi casi di riapertura o ricostruzione di linee secondarie effettuate con successo in varie nazioni: tanto per citarne qualcuna, la Carpentras - Avignone in Francia, la Inca - Manacor nell'isola di Majorca, la Edinburgo - Tweedbank in Scozia, numerosi casi di linee transfrontaliere ed anche da noi, basti pensare alla ferrovia della Val Venosta, alla Casalecchio - Vignola, alla Foggia - Lucera.

Naturalmente sarebbe vivamente consigliabile adottare in caso di riapertura un modello di esercizio snello, con corse a spola ove possibile, treni ad agente unico, fermate affidate ad Enti ed Associazioni locali, onde contenere i costi di esercizio e dimostrare così come la scelta ferroviaria possa rivelarsi economicamente sostenibile anche in contesti non propriamente favorevoli. Sarebbe la migliore risposta a coloro 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 ed all'accessibilità dei territori.

Senza contare i benefici ambientali collettivi, con l'obbligo di arrivare secondo il *Green Deal* europeo, alla riduzione del 55% delle emissioni di gas serra al 2030 e zero emissioni al 2050. Una sfida necessaria e urgente che ha bisogno di tanto trasporto ferroviario, come ci ricorda anche l'Anno Europeo delle Ferrovie 2021.

20 maggio 2021

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.

Durante l'ultimo semestre 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 Arviere. Di recente è stato emanato un Bando della Regione Valle D'Aosta, per lo studio e la valutazione della tratta da trasformare in tram-treno, quindi con l'obiettivo di riaprirlo al servizio di trasporto. Speriamo che sia davvero un preludio alla ripresa del trasporto su ferro.

PIEMONTE

2) Chivasso - Ivrea – Aosta

Anche se questa linea ferroviaria Chivasso - Ivrea - Aosta non è tecnicamente una linea sospesa in quanto i treni viaggiano e, sebbene con molti ritardi, anche con una apprezzabile frequenza, essa assume ugualmente qualche fattezza da ferrovia sospesa, pur se su un piano un po' diverso.

Il vulnus di questa linea 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-Novara.

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

Il risultato è che, malgrado i tentativi di resistenza, in meno di venti anni la regione Valle d'Aosta (che peraltro ha un contratto di servizio con il gestore

Trenitalia solo da pochi anni, prima pagava comunque lo Stato centrale) è riuscita progressivamente:

- ad imporre la chiusura delle stazioni di Montalto, Settimo-Tavagnasco e Quincinetto, e a ridurre drasticamente l'utilizzo della stazione di Borgofranco (oggi sostano quattro treni nell'arco dell'intera giornata feriale, obbligati peraltro per incrocio), 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 (restano unicamente sul primo diretto del mattino per Torino, ma da contratto sono destinate a sparire a giugno 2021) 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, Verres, 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, dividono quasi perennemente il capoluogo dalle frazioni e borgate in sponda destra.

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

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

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

Molto significativo, al riguardo, quanto riportato dalla consigliera regionale Monica Canalis del PD, la quale aveva inoltrato un'interpellanza all'assessore ai Trasporti, Marco Gabusi, in ordine alle eventuali conseguenze legali della mancata riapertura della linea, prevista sia nella scenario "base" sia in quello "evolutivo" del Contratto di Servizio 2021 – 2035, firmato il 9 ottobre 2020 dalla Agenzia Piemontese della Mobilità, per conto della Regione Piemonte, e da Trenitalia. In risposta all'interpellanza, il 14 aprile 2021, l'assessore Gabusi sostiene che il ripristino del servizio non è vincolante. Questo, secondo la consigliera Canalis, esporrebbe la Regione a corrispondere comunque a Trenitalia le compensazioni a suo tempo pattuite, vanificando il presunto risparmio che l'assessore intende perseguire. Il rifiuto aprioristico dell'assessore regionale alla riattivazione della linea ferroviaria, secondo Canalis, sta pregiudicando una serena riflessione, libera da ambiguità.

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

Questa linea era stata riaperta tra Savigliano e Saluzzo (km 14), città che conta 17 mila abitanti, limitatamente alle ore di punta (quattro coppie di treni al mattino e quattro al pomeriggio), mentre nel resto della giornata il cadenzamento veniva assicurato da bus, per altro non integrati con le tariffe. Successivamente l'attuale giunta Cirio ha "sospeso" nuovamente il servizio per "emergenza Covid", come pure sull'asta Bra – Cavallermaggiore. Occorre a questo punto decidere sugli sviluppi futuri: o si riapre l'intera tratta fino a Cuneo, servendo anche altri comuni di una certa importanza come Verzuolo e Busca, o almeno si mantiene il servizio ferroviario – possibilmente completo – fino a Saluzzo, elettrificando però l'asta da Savigliano, consentendo così l'attivazione di servizi diretti Saluzzo-Torino, integrati nel sistema SFM. Non è invece accettabile che una città del rilievo di Saluzzo, già provvista di una (grande) stazione e di tre diversi itinerari su rotaia, sia esclusa dal servizio su ferro.

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 su ferro.

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

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

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

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

Ad oggi Fondazione ha iniziato i lavori di recupero della galleria Gheresi, che dal 2009 aveva causato l'interruzione parziale tra Neive ed Alba. I lavori sono molto delicati perché il letto del fiume Tanaro erode il sottosuolo e, quindi, anche il sedime della galleria, causando un cedimento del piano del ferro.

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

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

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

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

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

Anche questa linea è stata sospesa nel 2012 nell'ambito della rimodulazione dell'offerta ferroviaria redatta dall'allora giunta Cota. Da allora il collegamento da Ovada con il capoluogo di Provincia (che è anche sede dell'Università del Piemonte Orientale) è gestito su gomma con autobus dal lunedì al sabato (ultima corsa 19,30). La domenica ed i festivi non c'è collegamento con mezzi

pubblici. Al sabato il servizio termina alle 15.30, lasciando Ovada e tutto l'ovadese isolati dal resto della Regione sino al lunedì mattina.

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

La linea è attualmente attiva e 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 competizione con il trasporto privato su gomma e, pensando anche alla tratta Vercelli - Casale - Alessandria, si potrebbe ipotizzare un servizio per la Riviera ligure di ponente.

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

Anche se impegna una zona sostanzialmente rurale del Monferrato occidentale, questa linea ha interessanti potenzialità per il trasporto pendolare, vista l'inclusione di Chivasso nell'area metropolitana torinese. Per questo l'assessore Balocco della passata amministrazione regionale Chiamparino si era impegnato per una riapertura al traffico passeggeri, almeno fino a Brozolo, anche considerando l'adeguamento dei sistemi di sicurezza effettuato nel 2010. Da segnalare le potenzialità escursionistiche verso le colline del Monferrato a poca distanza da Torino, inoltre tutte le stazioni hanno la peculiarità di un progetto comune risalente agli anni 1910-12 con gli stessi tratti e stili architettonici anche se diversificati nella composizione, in modo da non avere "edifici fotocopia".

Il pregio architettonico delle stazioni unito al fatto che i paesaggi dove sorgono sono rimasti sostanzialmente esclusi dall'edilizia industriale degli anni 60 ha fatto della linea Asti-Chivasso una delle più consigliate a livello di turismo su rotaia in Italia. Infine accanto alla stazione di Monteu da Po sorge l'area archeologica della città romana di Industria. La riapertura della linea prevede interventi per l'armamento dove è necessario intervenire sul livellamento dei binari; per le opere d'arte l'intervento principale riguarda la messa in sicurezza delle gallerie di Brozolo e Cortanze; per gli impianti, occorre sostituire i cavi e le apparecchiature danneggiate o non più efficienti. Ad oggi Fondazione FS ha iniziato i lavori di pulizia del sedime, nell'ambito del progetto "velorail".

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 collegamento con Casale permetteva di collegare Asti e il Monferrato con i territori UNESCO patrimonio dell'umanità agli aeroporti internazionali di Milano, senza uso di mezzi privati, come chiedono molti turisti. Inoltre era collegato a sud con la Asti- Alba ed era la via ferroviaria più breve tra Cuneo a Milano. È presente una pendolarità tra Asti e Milano ad oggi prevalentemente con mezzi privati.

Il ripristino del servizio sulla linea prevede interventi per il rinnovo dei binari, mentre per quanto riguarda le opere d'arte, l'intervento principale riguarda la messa in sicurezza della galleria di Ozzano. Oltre alle operazioni di pulizia e taglio vegetazione, occorre effettuare alcuni altri interventi di minore entità (consolidamento di una frana, sistemazione tombini e rii ecc.) Per quanto riguarda gli impianti, occorre sostituire i cavi e le apparecchiature danneggiate o non più efficienti, tra cui l'impianto ACEI di Moncalvo.

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

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

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

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

La ferrovia della Valsesia è stata riaperta con successo da Fondazione i cui treni storici veicolano al Sacro Monte di Varallo, patrimonio dell'umanità Unesco, migliaia di turisti. Tuttavia l'importanza dei centri toccati (oltre a Varallo, Borgosesia e Romagnano), con relativo traffico pendolare verso Novara – e, in certi casi, persino verso Milano – giustificherebbe la

riproposizione di un servizio Tpl. Occorre, però, la volontà politica di coordinare le aziende di bus che si sono sempre mosse in un'ottica di concorrenza (talora selvaggia, anche senza rispettare i limiti di velocità stradali) e non di integrazione con la ferrovia. La linea è attualmente attiva per il traffico merci una volta alla settimana da Vignale a Romagnano Sesia. Sono tuttavia in atto pesanti limitazioni di velocità anche per i veicoli storici, per via del sedime che poggia su terreni molto amorfi ed in prevalenza argillosi.

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

Il traffico locale di questa linea trasversale si presentava modesto, visto che i principali centri toccati (Borgomanero, Romagnano, Rovasenda) gravitano soprattutto verso Novara, con le relative linee di adduzione, mentre la distanza dal capoluogo regionale è abbastanza elevata (soprattutto in termini di tempo) per incoraggiare un pendolarismo quotidiano. Tuttavia, questa linea ha una elevata potenzialità e vocazione turistica, è strategica per gli spostamenti tra Torino e le località rivierasche del Lago Maggiore.

Inoltre potrebbe fungere da collegamento internazionale tra Torino e la Svizzera, attraverso i trafori del Sempione e del Lotschberg. I sindaci dei comuni interessati ci credono e hanno organizzato una serie di mobilitazioni, anche in forma di passeggiate lungo i binari, per richiamare l'attenzione dei decisori regionali su questa tratta "sospesa" ed in parte disarmata.

Infatti, una buona parte di binari e diversi deviatori 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.

14) Ceva- Ormea (km 35) sospesa nel 2012, riaperta ad uso turistico

Si tratta della linea più meridionale del Piemonte, originariamente pensata per raggiungere Imperia ed il Ponente ligure. Non essendosi concretato questo ambizioso disegno, la tratta è rimasta confinata ad un ruolo locale lungo l'alta valle del Tanaro, servendo centri di modeste dimensioni, tra cui spiccano Bagnasco, Garessio ed il capolinea di Ormea, un tempo collegata con il capoluogo provinciale di Cuneo tramite una automotrice diretta via Mondovì.

Sospesa al traffico ordinario nel 2012, la Ceva - Ormea, in virtù della gradevolezza dei paesaggi boschivi attraversati, ha calamitato l'attenzione di

Fondazione Fs che nel 2016 ha lanciato un calendario di treni storici, incontrando vivo interesse tra gli escursionisti e le comunità locali.

Particolarmente sfortunata, questa linea è stata colpita nel novembre 2016 dall'erosione del Tanaro, con l'erosione di mezzo chilometro di binario. Dopo due anni di lavori, è stata resa nuovamente percorribile. E' anche particolarmente adatta per i percorsi con ciclo treno: una delegazione di AMoDo, durante la Maratona Ferroviaria del 2018, aveva sperimentato con successo proprio questa modalità di fruizione.

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 del 80 per cento. Occorre ripristinare appena possibile le navette su rotaia (che potrebbero essere gestite anche a spola e ad agente unico, quindi a costi molto contenuti) lungo questa "gronda" che evita il nodo di Milano e che potrebbe riacquistare importanza (non appena ammodernato il ponte storico sull'Adda) consentendo relazioni dirette da Bergamo verso Como e lo stesso Aeroporto di Malpensa via Seregno.

16) Rovato - Bornato (km 6) sospesa dal 2018

La Regione Lombardia, alla fine del 2018, ha (temporaneamente?) sospeso il servizio passeggeri anche su questa breve tratta "poco frequentata" per carenza di personale e materiale rotabile. Conseguenza immediata: i treni sono stati sostituiti da due sole coppie di autobus che hanno raddoppiato i tempi di percorrenza, determinando un quasi completo crollo delle frequentazioni.

Occorre ripristinare appena possibile le precedenti navette su rotaia, magari completando il percorso per tutte direttamente su Iseo, lungo questa "scorciatoia" che evita il passaggio da Brescia ed il conseguente notevole allungamento di percorso e di tempi per chi da Milano intende raggiungere il Lago d'Iseo e la Val Camonica.

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.

MARCHE

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

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

Purtroppo gli interessi dei concessionari di autolinee e la scarsa sensibilità in passato della Regione Marche hanno finora vanificato gli sforzi di enti locali ed associazioni di volontariato, tra cui l'Associazione Ferrovia Val Metauro, concretizzatesi in decine di manifestazioni e convegni. La Linea Fano Urbino è inserita nel primo elenco della legge 128/2017 per le ferrovie turistiche da riaprire e di recente sembra esserci da parte della Regione una maggiore sensibilità verso il ripristino.

19) Fabriano – Pergola (32 km) interrotta dal 2013

Questa linea è ciò che resta di un ben più lungo tracciato ferroviario che si spingeva fino ad Urbino (80 km da Fabriano) ed aveva consentito per alcuni anni il collegamento diretto tra la città di Raffaello e la capitale. Poi, durante la Seconda Guerra Mondiale, le truppe tedesche in ritirata distrussero la ferrovia, che venne ripristinata nel 1947, ma solo fino a Pergola.

Privata della sua funzione principale, la linea ha poi vivacchiato per 66 anni, assicurando un limitato traffico locale a beneficio, essenzialmente, di Sassoferrato e Pergola. Ma nel novembre 2013 è bastato un modesto smottamento dovuto all'esondazione di un piccolo corso d'acqua per offrire il pretesto alla soppressione del servizio.

Servizio che potrebbe essere ripristinato con poca spesa, ma a latitare è la volontà politica di sfruttare un'infrastruttura già esistente per scoprire una zona poco conosciuta dell'entroterra marchigiano.

TOSCANA

20) Cecina – Saline di Volterra (30 km) sospesa per pandemia dal 2020

Questa ferrovia fu aperta nel 1863, assieme alla Tirrenica a sud di Livorno. Dal 1912 al 1958 è stata in esercizio anche la ferrovia a cremagliera da Saline a Volterra. Il servizio era "dignitoso" fino al 1985, con 8 coppie di corse, la metà delle quali proseguivano per Pisa via Collesalvetti (altra tratta non più in uso per i viaggiatori).

Dall'orario estivo 1986 rimasero quattro coppie, sospese in agosto dal 1991; poi dal 1996 solo nei giorni scolastici, con alcune corse di bus sostitutivi. A distanza di un quarto di secolo da questo "taglio", la ferrovia è sconosciuta anche alla maggior parte delle istituzioni, che non capiscono quanto il loro territorio sia rimasto isolato senza il treno. Interrotto il servizio nel 2020 con la prima ondata pandemica da Covid 19, non è più ripreso.

Sulla Cecina – Saline si sono effettuati alcune corse turistiche, come i treni letterari (dai romanzi di Carlo Cassola, non solo "Ferrovia locale") e il Treno del Sale a vapore. Il servizio deve essere potenziato con il ripristino dei collegamenti per Pisa e l'infrastruttura deve essere ammodernata con l'eliminazione dei passaggi a livello. Alcune Associazioni del territorio stanno promuovendo una mobilitazione con l'aiuto di docenti delle Università di Firenze, Pisa e Siena, per la sua riapertura.

LAZIO

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

E' 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 di passeggeri, potrebbe intercettare una parte del turismo originato dalle grandi navi da crociera che fanno scalo a Civitavecchia, proponendo itinerari paesaggistico-culturali di grande interesse verso Viterbo e la Tuscia.

Recentemente la Regione Lazio ha espresso interesse per la riattivazione della linea, inserendola nel Piano Regionale Trasporti al fine del ripristino, anche come ferrovia di connessione e servizio con il Porto di Civitavecchia, verso Orte e il trasporto ferroviario trasversale verso Falconara-Ancona.

La Linea Orte Capranica Civitavecchia è inserita nel primo elenco della legge 128/2017 per le ferrovie turistiche da riaprire. Sul territorio è presente un agguerrito Comitato che ne chiede il ripristino come "ferrovia dei due mari".

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

Si tratta di una diramazione della Roma -Napoli, interrotta da una modesta frana alcuni anni addietro e tuttora non ripristinata. Eppure Terracina è una rinomata località balneare in prossimità del Parco Nazionale del Circeo, che richiama ogni estate folle di vacanzieri da Roma, città verso la quale insiste anche un certo traffico pendolare durante i mesi invernali. Invece di caldeggiare la realizzazione di una autostrada di dubbia utilità e di sicuro impatto ambientale attraverso l'agro Pontino, non sarebbe meglio ripristinare l'esercizio ferroviario con treni diretti tra Terracina e la capitale? Anche in questo caso, recentemente la Regione Lazio ha espresso interesse per la riattivazione della linea.

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

E' una breve diramazione chiusa negli anni Sessanta e di cui sono cominciati lavori di ripristino che procedono con esasperante lentezza. Una navetta tra i due centri costieri del basso Lazio, la cui viabilità è spesso congestionata specie durante i mesi estivi, garantirebbe un accesso rapido a Gaeta, antica roccaforte borbonica, località balneare ed attracco dei traghetti verso Ponza e Ventotene.

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.

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, che è necessario potenziare.

26) (Campobasso) – Bosco Redole – Benevento (km 66), sospesa nel 2013, parzialmente riaperta a fini turistici

Questa linea serviva a collegare Campobasso con Benevento e vedeva circolare anche automotrici dirette per Napoli ("Freccia del Molise"), successivamente deviate via Venafro e Isernia. Percorrendo territori poco popolati, la linea è stata sospesa nel 2013, ma, a partire dal 2017, è stata in parte recuperata da Fondazione Fs, soprattutto in funzione della stazione di Pietrelcina, meta di escursionisti e pellegrini in visita alla località natale di San Padre Pio.

Tuttavia, con il completamento della nuova linea AV Napoli – Bari, che toccherà Benevento, la tratta potrebbe tornare utile, al fine di allacciare Campobasso alle relazioni veloci del Mezzogiorno verso Napoli, Bari e Roma. Meglio preservarla, dunque.

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 nel bacino napoletano.

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

È una linea che attraversava il Cilento, spingendosi fino alla cittadina lucana di Lagonegro. Chiusa con il pretesto dei lavori di elettrificazione della Battipaglia – Potenza, negli anni Ottanta, non è stata più riaperta e giace in stato di

abbandono, nonostante numerose petizioni e reiterate mobilitazioni di associazioni locali che ne chiedono il ripristino. Della eventuale riapertura beneficerebbero alcuni centri di una certa importanza (oltre a Lagonegro, Polla, Padula, Sala Consilina) e gli escursionisti che visitano il Parco del Vallo di Diano e la certosa di Padula. Tra le ipotesi tese alla realizzazione di una linea veloce tra Salerno e Reggio Calabria, prevista nel PNRR, c'è anche una variante attraverso il Vallo del Diano che, se attuata, potrebbe costituire un'occasione per ripristinare il servizio su ferro in questa zona.

PUGLIA

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

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

30) Rocchetta – Gioia del Colle (km 140) chiusa dal 2016

Questa ferrovia piuttosto lunga si diparte dalla stazione di Rocchetta, a sud di Foggia – dove confluiscono anche la linea dell'Irpinia e quella proveniente da Potenza – ed attraversa il suggestivo paesaggio delle Murge a cavallo tra Basilicata e Puglia. I centri serviti sono di una certa importanza, come Venosa e Santeramo in Colle, ma l'assenza di collegamenti efficienti verso le principali città della zona ha sempre condizionato negativamente lo sviluppo del traffico. Solo a Spinazzola, infatti, si dirama una linea Fs verso Barletta, mentre a Gravina ed Altamura era possibile l'interscambio con le Appulo Lucane alla volta di Bari e Potenza.

In anni relativamente recenti la prima parte della ferrovia era percorsa da treni dedicati alle maestranze dello stabilimento di San Nicola di Melfi, ma dal 2016 Trenitalia ha dichiarato la chiusura della linea, a seguito del mancato rinnovo del contratto di servizio da parte della Regione Puglia. Ultimamente, però, alcuni esponenti dell'Amministrazione pugliese hanno espresso l'intenzione di valutare l'interesse della linea per treni turistici finalizzati alla scoperta dell'entroterra.

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

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

della relazione tra Altamura ed Avigliano, tuttavia non collegato con la restante rete.

In alternativa si dovrebbe quanto meno attivare la discussa diramazione Ferrandina -Matera di Rfi (km 29), già in parte completata, che giace da tempo immemorabile in stato di semi abbandono e che ora è stata ricompresa tra le opere del PNRR, L'interesse suscitato dalla città di Matera (capitale europea della Cultura nel 2019), con il crescente afflusso di turisti che ne è derivato, potrebbe schiudere nuove prospettive anche per questo possibile collegamento tra Potenza e Bari che lambisce la città dei Sassi.

CALABRIA

32) (Cosenza) – Rogliano – Soveria Mannelli (Catanzaro) (km 25) interrotta per dissesto idrogeologico

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.

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

Le linee Taurensi, (oltre a quella per Cinquefrondi che attraversa la piana di Gioia Tauro, c'era anche quella per Sinopoli di km 26, che si spingeva lungo le propaggini dell'Aspromonte), furono sospese alla fine degli anni Novanta, 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 ed al porto di Gioia Tauro dovrebbe essere garantito.

SICILIA

34) (Taormina) – Alcantara -Randazzo (km 37) chiusa dal 1994

Questa tratta costituisce una diramazione della linea costiera Messina – Catania e raggiungeva il popoloso comune di Randazzo alle falde nord occidentali dell'Etna, passando nelle vicinanze delle Gole dell'Alcantara, ben visibili dai finestrini del treno.

Poiché Randazzo è comunque servita dalla Ferrovia Circumetnea (verso Catania, ma non verso Taormina!), le Fs inclusero la linea tra quelle a scarso traffico, sospendendo la circolazione dei treni nel 1994 e decretandone poi la dismissione con decreto n.389 dell'11/11/2011.

A seguito di numerose sollecitazioni da parte di FIFTM ed altre associazioni, questa tratta è stata inserita nell'elenco delle Ferrovie Turistiche da tutelare e riaprire della legge 128 del 2017, per evitarne il definitivo degrado. L'Associazione Ferrovie Siciliane, inoltre, preme per la riattivazione della linea anche per un servizio Tpl da Messina e Taormina a Randazzo. C'è da sperare che si muova qualcosa sul fronte investimenti necessari per la riapertura della Linea.

La realizzazione della nuova linea a doppio binario da Giampileri a Fiumefreddo prevede una galleria con stazione sotterranea a Taormina, che avrebbe reso impossibile l'allacciamento con la tratta di Randazzo. Tuttavia, la pressione di Sindaci ed associazioni locali, ha indotto a considerare la conservazione in esercizio della linea costiera, anche per preservare la stazione storica di Taormina, architettonicamente assai pregevole, e garantire un servizio locale più capillare. Sarebbe, così, ancora possibile un raccordo verso Randazzo, sempre che l'attuale binario non sia ostruito da un pilone della linea in costruzione.

Andrebbe presa in considerazione, altresì, la possibile sinergia con la Ferrovia Circumetnea (mai sfruttata in passato, visto che a Randazzo esistevano due stazioni separate), onde proporre un circuito ferroviario alle pendici del più grande vulcano europeo in attività, da Catania a Taormina, che costituirebbe una forte attrazione turistica, arricchita dalla possibilità di visitare le Gole dell'Alcantara ed il relativo Parco.

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

Questa linea fu aperta al traffico tra Caltagirone e Gela solo nel 1979 per costituire una relazione diretta tra Catania ed il polo industriale di Gela, evitando il lungo e tortuoso itinerario via Siracusa e Ragusa. Interrotta a seguito del crollo di un viadotto, attende tuttora di essere ripristinata.

Il servizio è stato recentemente 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. Nelle ultime settimane, finalmente, la Regione Sicilia ha indetto una gara per la ricostruzione del ponte crollato e la messa in sicurezza di altri manufatti.

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

La ferrovia Noto-Pachino di 27 km, è una linea ferroviaria a unico binario che collegava Noto all'estremo meridionale della Sicilia, ovvero la stazione di Pachino, che resta l'impianto geograficamente più a sud della nazione. L'esercizio ferroviario venne sospeso nel 1986 e la linea dismessa definitivamente nel 2002.

Il sedime risulta tuttora recuperabile, senza grandi interventi infrastrutturali. Se un tempo serviva soprattutto per il trasporto delle derrate alimentari, oggi potrebbe assicurare un discreto traffico pendolare - e balneare in estate - tra Siracusa e la punta più meridionale dell'isola.

Infatti partendo dalla Stazione di Noto raggiunge la prima stazione di Falconara Iblea, poi la linea punta decisamente verso il mare, in direzione di Calabernardo e dopo una curva raggiunge la stazione di Noto marina e poco dopo la fermata di Noto bagni in uso soltanto nel periodo estivo. Prosegue verso il Fiume Tellaro costeggiando l'importante area archeologica di Floro. Scavalcato il fiume con un viadotto prosegue costeggiando l'importante Oasi di Vendicari, raggiunge la fermata di San Lorenzo Lo Vecchio, si avvicina all'importante Grotta di Calafarina, arrivando nella Stazione di Pachino.

Un tracciato estremamente interessanti dal punto di vista naturalistico, archeologico e turistico: per queste motivazioni fa parte della prima lista di ferrovie turistiche inserita nella legge 128 del 2017, che dovrebbe quindi essere riadeguata e riaprire ai treni turistici.

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

Rappresenta l'itinerario più diretto tra Palermo e Trapani, oggi raggiungibili in treno solo attraverso il lungo percorso costiero via 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, permetterebbe ai turisti un accesso diretto al Tempio di Segesta. Finalmente, anche dopo manifestazioni di protesta dei sindaci siciliani, la linea è stata inclusa nelle opere previste dal PNRR.

38) Castelvetro - Selinunte – Porto Palo di Menfi (km 22) chiusa nel 1985

E' stata l'ultima ferrovia a scartamento ridotto delle Fs. Copriva in origine l'intera distanza (135 km) tra Castelvetro ed Agrigento Centrale, con il doppio scartamento negli ultimi chilometri, a partire da Porto Empedocle, servendo centri importanti come Sciacca, Ribera e la stessa Porto Empedocle. Venne chiusa progressivamente tra il 1976 ed il 1985. Il decreto di dismissione n.8T seguì in data 15/3/2004.

La linea ha conosciuto in tempi recenti un certo ritorno di interesse alle due estremità. Dopo un lungo periodo senza alcun traffico, la tratta tra Porto Empedocle ed Agrigento Bassa (da decenni dotata solo di scartamento ordinario), che comprende la fermata al Tempio di Vulcano per l'accesso al Giardino della Kolymbetra ed alla Valle dei Templi, è stata ripristinata per essere utilizzata da treni storici e turistici, prima organizzati dall'Associazione Treno D.O.C. e successivamente da Fondazione Fs e dall'Associazione Ferrovie Kaos.

All'estremità occidentale, la linea a scartamento ridotto si diramava dalla stazione di Castelvetro (sulla Palermo – Marsala – Trapani, a scartamento ordinario) e passava ai margini del Parco Archeologico di Selinunte, il più vasto d'Europa, per raggiungere la Riserva Naturale Orientata alla foce del fiume Belice. Per questo è stata inserita nell'elenco delle ferrovie di interesse turistico tutelate dalla legge 128/2017, in attesa di una futura riapertura. A questo scopo si sta impegnando l'associazione Sicilia in Treno, che ne sottolinea la bellezza e l'importanza ai fini del ripristino del servizio ferroviario.

Questo dossier è stato elaborato con contributi di esperti e associazioni tra cui: Massimo Ferrari, Angelo Porta, Alberto Sgarbi, Alessandra Bonfanti, Stefano Maggi, Silvio Cinquini, Anna Donati, Achille Chiari, Andrea Crocetta.

