Dimensione Trasporti
presidenza@dimensionetrasporti.it
www.dimensionetrasporti.it

Notizie

Novembre 2023

Notiziario di Dimensione Trasporti

CONTO NAZIONALE TRASPORTI 2023 51° EDIZIONE

Antonio Castellucci

1. CONTO NAZIONALE TRASPORTI 2023 51° EDIZIONE
2. MESSINA: UNA PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO FERROVIARIO IN FUNZIONE DELLA COSTRUZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DELLO STRETTO
3. ALTA VELOCITÀ SALERNO—REGGIO CALABRIA: QUALE TRACCIATO?
4. PRESENTE E FUTURO DELLE LINEE FERROVIARIE NON ELETTRIFICATE

Nel mese di Luglio è stata pubblicata, on-line, la 51° edizione del "CNT" con i dati relativi agli anni 2021-2022, ma gli organi di informazione, non apprezzando questa modalità di informazione, l'hanno del tutto trascurata.

Nel nostro abituale commento annuale, lo scorso anno esprimemmo apprezzamenti per l'ex Ministro dei Trasporti prof. Enrico Giovannini che aveva preso l'impegno per una modifica dell'impostazione del Conto, ma poco dopo cadde il Governo Draghi e si svolsero, a settembre, le elezioni anticipate.

L'ex Ministro, in un convegno pubblico aveva dichiarato che l'Italia non conosce la complessa realtà dei trasporti e che l'attuale "Conto" non è più adeguato e a tal fine aveva nominato una Commissione di esperti per approfondire il tema, con il nuovo Governo è sparita. Il Conto, in passato era oggetto di dibattito tra esperti nella presentazione pubblica, ora è solo sul web.

Va ricordato che il "Conto" fu istituito con la legge n. 1085 del 1967, doveva essere non solo una fonte di informazioni, ma strumento per la determinazione di direttive per la politica dei trasporti.

I dati per il Conto vengono forniti da Enti pubblici e privati, ma visto il disinteresse c'è sempre meno impegno al problema ed infatti, nelle tabelle aumentano i dati stimati; questa situazione, probabilmente, aggrava l'impegno dell'Ufficio Statistico del Ministero per l'acquisizione delle informazioni.

Il volume, di circa 500 pagine, è suddiviso in 14 Capitoli con dati analitici su infrastrutture, mezzi, ambiente, incidentalità ecc. ma le nostre informazioni si soffermano solo su dati di carattere generale.

Traffico merci: Nel 2022, dati stimati, Il traffico delle merci, nel suo complesso, ha avuto un aumento rispetto all'anno precedente, come si rileva dalla sintetica tabella c'è stato il pieno recupero del calo per la pandemia: (milioni di tonnellate*Km) 2019 - 204608; 2020 – 193049; 2022 (stime) - 215447.

Traffico viaggiatori: Nel 2022, dati stimati, il traffico viaggiatori ha avuto un forte recupero rispetto al 2021, ma è ancora lontano dai dati precedenti al Covid come si rileva dalla sintetica tabella: milioni di passeggeri km trasporti collettivi extra urbani 2019 : 92185; 2020 : 51749 ; 2022 (stime) 78688 ; trasporti collettivi urbani 2019 : 19745; 2020 : 11609 ; 2022 (stime) : 16398 ; autotrasporti privati 2019 : 771618 ; 2020 : 495858 ; 2022 (stime) : 636 957.

Veicoli circolanti: al 31 dicembre 2022 i veicoli ammontano a circa 53 milioni e 673 mila, rispetto all'anno precedente c'è stato un aumento di circa 582 mila mezzi, le autovetture sono circa 40 milioni e 123 mila; motocicli e motocarri circa 10 milioni e 542 mila; gli autobus circa 100 mila; gli autocarri circa 5 milioni 373 mila, altri mezzi circa 535 mila. L'Italia è ai primi posti per numero dei veicoli circolanti in base alla popolazione.

Spese auto per uso privato. La spesa stimata per il 2021 ammonta a circa 150 miliardi di euro, di cui 111 per l'esercizio e la manutenzione ordinaria, circa 30 miliardi per l'acquisto di auto nuove di fabbrica e circa 9 miliardi per la manutenzione straordinaria.

Incidentalità stradale: gli incidenti stradali che dal 2001 al 2021 avevano registrato una continua flessione rispettando gli obiettivi europei, nel 2021 c'erano stati 2275 morti, nel 2022 invece c'è stato un forte incremento degli incidenti e dei morti: incidenti 166mila circa con 3159 morti e circa 223 mila feriti.

MESSINA: UNA PROPOSTA DI NUOVO ASSETTO FERROVIARIO IN FUNZIONE DELLA COSTRUZIONE DELLA CITTÀ METROPOLITANA DELLO STRETTO

Giovanni Saccà e Salvatore Leocata

Con la realizzazione del Ponte sullo Stretto, a cura della Società Stretto di Messina, è prevista la messa fuori servizio di tutti gli impianti ferroviari di Messina Centrale, Messina Scalo, Deposito Locomotive, ecc. ovvero verranno liberate dai binari tutte le aree dal bivio ferroviario per Palermo al Porto storico. Ciò dovrebbe consentire la riqualificazione e valorizzazione del *waterfront* sud di Messina (YouTube PROGETTO "WATERFRONT MESSINA").

Inoltre, i treni provenienti dalla Calabria, superato il Ponte, percorreranno una lunga galleria a doppia canna sino a Contesse per poi proseguire a sud verso Catania o a nord verso Fiumara Gazzi e Palermo. Lungo la galleria, posta lato monte rispetto alla città, è stata prevista la realizzazione di tre fermate di tipo metropolitano a circa 30 m di profondità rispetto al piano di campagna.

Nessuna delle tre nuove fermate intercetta la linea tranviaria che attraversa la città.

Inoltre, su richiesta del Sindaco di Messina del 2010 è stata prevista, nell'elenco degli interventi compensativi e connessi alla realizzazione del Ponte, la costruzione della nuova stazione centrale, chiamata MESSINA PONTE, sino ad allora prevista da RFI e Italferr a Messina Scalo, a FIUMARA GAZZI, posta in periferia a poco più di 3 km da Messina Centrale. Per garantire i collegamenti ferroviari in caso di fuori servizio temporaneo del Ponte è stato previsto il mantenimento di due binari tra Fiumara Gazzi e la stazione di Messina Marittima in modo da poter continuare ad utilizzare, se necessario, le navi traghetto tra Messina e Villa San Giovanni.

Con la nuova configurazione infrastrutturale ferroviaria determinata dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto:

~~a)~~ i treni regionali non raggiungeranno più Messina Centrale, ma avranno come stazione di origine/destinazione la stazione di testa Messina Ponte, da realizzare a cura di RFI-Italferr sul sedime dell'attuale fermata di Messina FIUMARA GAZZI, localizzata in un quartiere periferico che necessita un significativo intervento di riqualificazione;

b) i treni a lunga percorrenza (Frecce, IC, ICN, ecc.) fermeranno a Messina solo a Europa, distante circa 2 km dal porto e dal centro della città. Pertanto, un viaggiatore diretto in altre località della costa tirrenica o ionica, sceso dal treno dovrà attendere un altro treno che necessariamente arriverà sullo stesso binario, con notevole dispendio di tempo~~.~~

c) i treni interregionali e dell'area metropolitana dello Stretto, che ovviamente passeranno sul Ponte, dovrebbero fermare sia a Europa, che a Papardo e Annunziata;

d) i treni merci transiteranno, quando possibile, lungo i binari di corretto tracciato.

La presenza di due soli binari nella fermata Europa, impedendo la possibilità di effettuare precedenze, potrebbe causare ritardi o blocchi temporanei della circolazione a seguito di guasti tecnici o problematiche di assistenza ai viaggiatori.

In linea con gli Obiettivi ONU 2030 e con quanto sta avvenendo nelle altre città Metropolitane siciliane e non, gli ingegneri Giovanni Saccà e Salvatore Leocata propongono, insieme all'attraversamento stabile dello stretto di Messina, la costruzione di una nuova tratta ferroviaria sotterranea a doppio binario "Passante Messina Centro" dedicata al servizio viaggiatori, lunga circa 5,6 km, tra l'attuale bivio di Gazzi, dove confluiscono le linee per Palermo e per Catania, e un bivio sotterraneo da realizzare nelle vicinanze del Viale Giostra per raccordarsi alla galleria ferroviaria a doppia canna prevista nel Progetto Definitivo del Ponte sullo Stretto (Linea viola di figura 1).

Lungo tale tracciato sotterraneo potrebbero essere realizzate la stazione passante di MESSINA SANTA CECILIA e le fermate di MESSINA CENTRO e BOCCETTA e opzionalmente subito dopo anche la stazione GIOSTRA; stazioni e fermate tutte collocate in centralissime aree fortemente urbanizzate.

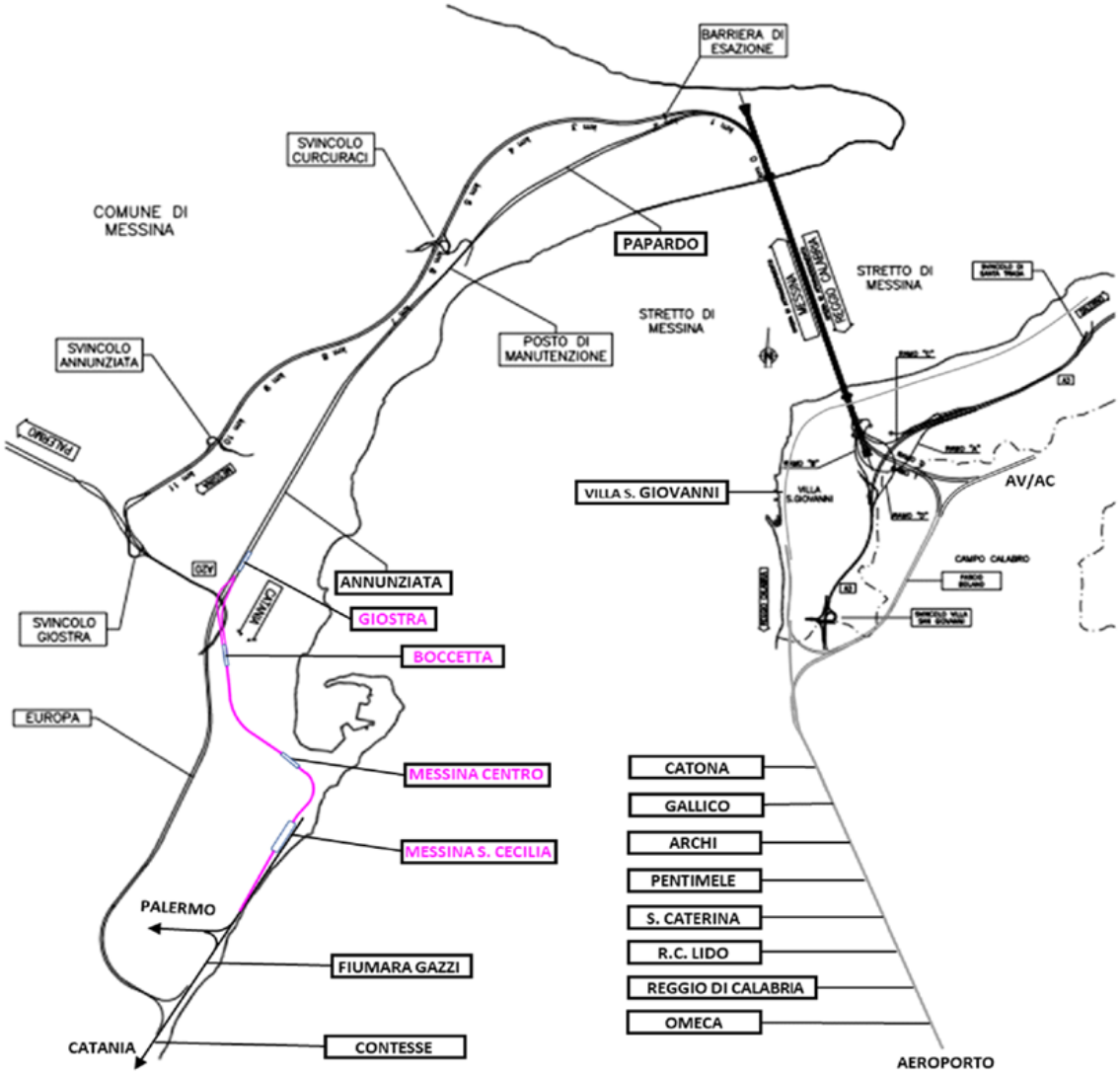


Figura 1

In particolare, la stazione sotterranea Messina Santa Cecilia, dotata di almeno sei binari, localizzata in corrispondenza dell'attuale scalo merci di via Santa Cecilia, dovrebbe garantire l'interscambio tra treni Regionali e Metropolitani, il TPL e i mezzi stradali (Tram, BUS, TAXI, Pullman e auto). In quanto stazione principale della città dovrà avere caratteristiche architettoniche, di accoglienza e funzionali tali da essere rappresentativa sia della nuova centralità determinata dalla realizzazione del Ponte sullo Stretto, che della bellezza dei luoghi ritrovati a seguito della riqualificazione del *waterfront* Sud di Messina.

La fermata Messina Centro, da realizzare in corrispondenza della centralissima Piazza Cairoli, dotata di centro commerciale e servizi, dovrà facilmente interfacciarsi con la linea tranviaria e con i BUS, dovrà servire anche il vicinissimo Porto storico, dove attraccano sia le navi veloci a servizio dello Stretto e delle Isole Eolie che le grandi navi da crociera che solcano il Mediterraneo, semplificando drasticamente il collegamento di massa anche con gli aeroporti di Catania e di Reggio Calabria e aprendo conseguentemente nuove prospettive di sviluppo per la città di Messina.

La fermata Boccetta, e opzionalmente la stazione Giostra da verificarne la fattibilità sulla linea di gronda fuori dal bivio, collocate in centralissime aree fortemente urbanizzate, si troverebbero vicinissime agli omonimi svincoli autostradali e diverrebbero dei punti importantissimi di interscambio atti a favorire l'uso dei mezzi pubblici in ambito urbano.

La nuova linea ferroviaria sotterranea passante, insieme alle nuove stazioni/fermate e all'attraversamento stabile dello Stretto, avrà come obiettivo sia la realizzazione di un efficace servizio metropolitano in grado di ridurre in modo significativo i tempi di viaggio e di interscambio tra i vari modi di trasporto, sia la riqualificazione del *waterfront* sud di Messina, sia il rilancio della zona centrale della città come baricentro tra le località siciliane e calabresi delle coste dello Ionio e del Tirreno.

Il progetto dovrebbe essere realizzato nel rispetto del modello delle infrastrutture di trasporto nelle aree metropolitane del Gruppo FSI.

Per semplificare, velocizzare e incrementare i futuri spostamenti nell'area metropolitana dello Stretto, sarebbe opportuno prevedere la realizzazione di un passante ferroviario sotterraneo anche nella città metropolitana di Reggio Calabria, dotato di fermate baricentriche, rispetto all'abitato, localizzate in luoghi strategici (Università degli Studi Mediterranea di Reggio Calabria, Palazzo della Regione Calabria, Ospedali Riuniti, Aeroporto dello Stretto).

ALTA VELOCITÀ SALERNO—REGGIO CALABRIA: QUALE TRACCIATO?

Francesco Del Vecchio

Il progetto di realizzazione dell'alta velocità ferroviaria Salerno-Reggio Calabria sta alimentando il dibattito politico-giornalistico.

Su un sito web di informazione calabrese (www.lacnews24.it/ del 30 ottobre 2023 a firma Massimo Clausi, "Tracciati sbagliati e percorsi lunghissimi: l'Alta velocità per la Calabria rischia di essere un flop") leggiamo che "Il Governo ha in mano una progettazione che potremmo definire cervellotica…"l'intervento prevede un tracciato con uno sviluppo di circa 58 chilometri con inizio dalla stazione di Praia e termine sulla linea attuale Sibari – Cosenza in prossimità di Tarsia, caratterizzato dalla presenza di lunghe gallerie per una lunghezza complessiva di circa 35 chilometri…" " Con questo tragitto la distanza fra Roma e Reggio Calabria si allunga da 390 km a 450, caso unico al mondo visto che di solito attraverso l'alta velocità si cerca di ridurre almeno del 10% la lunghezza del tragitto".

Intanto vediamo che cosa dicono i documenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

L'adeguamento a sud di Salerno della rete ferroviaria con caratteristiche di alta velocità è previsto nel Piano industriale 2022-2031 del Gruppo:

"La nuova linea Alta Velocità Salerno - Reggio Calabria" – è scritto nel Piano – "costituisce un itinerario strategico per il traffico passeggeri e merci per la connessione tra il sud della penisola e il nord, asse principale del Paese"... "Il progetto è ora in fase di studio di fattibilità tecnico-economica ed è stato suddiviso per lotti, alcuni dei quali prioritari".

Sul sito del Gruppo si legge ancora:

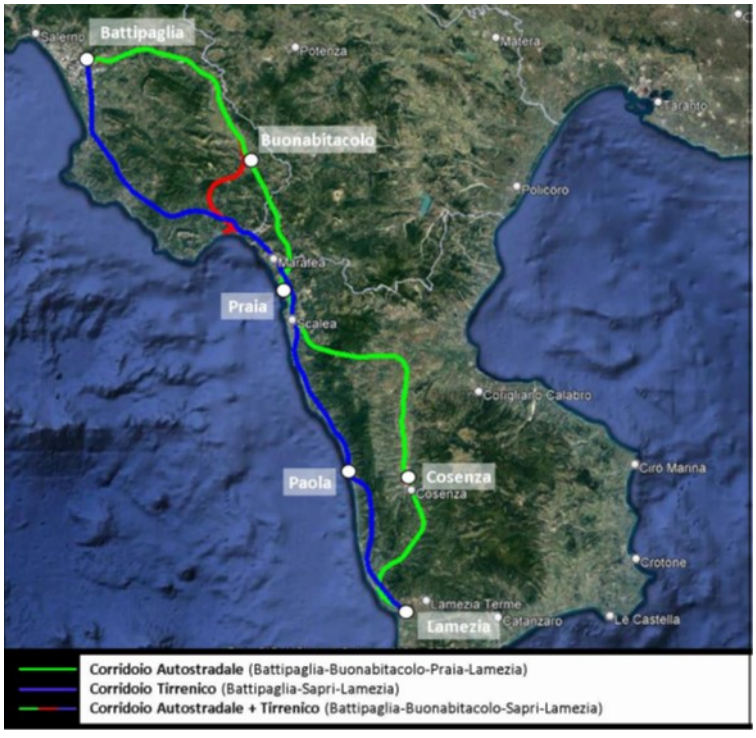
"L'intero itinerario da Salerno a Reggio Calabria è stato suddiviso in lotti funzionali. Considerando la consistenza e il costo dell'intera opera, lo studio effettuato ha individuato possibili scenari temporali intermedi, definendo tra i vari lotti quelli prioritari che consentono i maggiori benefici sull'itinerario".

Sempre sul sito del Gruppo FS sono riportati i seguenti lotti, con le previste date di attivazione: Battipaglia-Romagnano, Romagnano-Praja, raddoppio galleria Santomarco, Praja-Paola. Per quest'ultimo è prevista l'attivazione a dicembre 2030.

E ancora: "Per il lotto Battipaglia - Romagnano si è appena conclusa la fase di Dibattito Pubblico".

Sul sito di Italferr – la società di ingegneria del Gruppo FS - sono riportate le seguenti informazioni: "La nuova linea consentirà di incrementare i livelli di accessibilità alla rete AV per diverse zone a elevata valenza territoriale quali il Cilento e il Vallo di Diano, la costa Jonica, l'alto e il basso Cosentino, l'area del Porto di Gioia Tauro e il Reggino, oltre che velocizzare anche collegamenti verso Potenza, verso la Sicilia, verso i territori della Calabria sul Mar Jonio (Sibari, Crotone) e verso Cosenza e, allo stesso tempo, contribuirà in maniera significativa al potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro-Paola-Bari (corridoio Adriatico).

Cartina n. 1



Sono state studiate diverse ipotesi di tracciato che in conclusione hanno portato all'individuazione di sette lotti funzionali:

Lotto 1: Battipaglia-Praia

Lotto 2: Praia-Tarsia

Raddoppio Paola/S. Lucido-Cosenza (Galleria Santomarco)".

Da un documento di febbraio 2022 sempre di italferr (Progetto di fattibilità Tecnica ed Economica Linea Salerno – Reggio Calabria) si riporta quanto segue:

"A seguito di un'Analisi Multicriteria condotta su tre ipotesi di corridoio (vedi cartina N 1 ndr) …il corridoio infrastrutturale tra Salerno e Reggio Calabria definito "autostradale" è stato individuato come il miglior compromesso, data la sua posizione baricentrica rispetto ai

territori attraversati, in termini di dimensione della domanda soddisfatta e di miglioramento delle prestazioni".

Sempre nello stesso documento è riportata la cartina dell'intero tracciato (cartina n. 2).

Cartina n. 2

Recentemente ci sono state delle dichiarazioni da parte di esponenti politici. (Ferpress: "Camera Deputati: Ferrante risponde a interrogazione De Micheli su AV Salerno-Reggio Calabria" – 18 ottobre 2023).

Per il sottosegretario alle infrastrutture Tullio Ferrante "l'intervento prevede un tracciato con uno sviluppo di circa 58 chilometri con inizio dalla stazione di Praja e termine sulla linea attuale Sibari – Cosenza in prossimità di Tarsia, caratterizzato dalla presenza di lunghe gallerie per una estesa complessiva di circa 35 chilometri. Lo sviluppo del Progetto di fattibilità tecnico economica ha evidenziato, tuttavia, significative criticità connesse alla realizzazione di una galleria che attraversa, per circa 20 chilometri, un massiccio carbonatico sede di un rilevante sistema di falde acquifere… Pertanto, sono in corso ulteriori approfondimenti progettuali per individuare un tracciato avente una maggiore sostenibilità ambientale… la possibilità di connessione con la linea storica (criticità messe in evidenza proprio da RFI, ndr).

Per Paola De Micheli (PD) "il Governo deve offrire garanzie che l'eventuale nuovo tracciato sia baricentrico, non corrispondente alla linea storica e ad alta velocità, anche per le implicazioni in termini di valore geopolitico del nostro Mezzogiorno e di proiezione del Mediterraneo".

infine Su un altro notiziario web (Quotidiano del Sud, 6 novembre 2023 a firma Maria Francesca Fortunato) leggiamo: "Rfi ha esplorato ed esplora tutte le possibili soluzioni per un tracciato funzionale e competitivo".

Per concludere, da tutto quanto riportato sopra, si osserva che la complessità del progetto dal punto di vista tecnico e la necessità di porlo al servizio dello sviluppo delle regioni attraversate probabilmente porteranno a rivedere alcune ipotesi di tracciato a suo tempo individuate. Allo stato pertanto appare prematuro dare giudizi definitivi (e drastici).

PRESENTE E FUTURO DELLE LINEE FERROVIARIE NON ELETTRIFICATE

(3^ parte)

Domenico Formiglia

Si conclude con questa terza parte il lavoro svolto dal socio Domenico Formiglia sulle linee ferroviarie non elettrificate in Italia.

Si rinvia a precedenti numeri di giugno e di luglio 2023 per le parti prima e seconda. Il lettore potrà trovare l'intera monografia sul sito di Dimensione Trasporti (www.dimensionetrasporti.it) nella voce "Studi e Ricerche".

Molise

Anche il Molise ha un'unica linea ferroviaria:

- la Venafro –Isernia - Campobasso – Termoli.

In effetti ci sarebbe anche la Carpinone – Castel di Sangro, ma come abbiamo visto (Abruzzo) di fatto non è in esercizio. Oggi, ad eccezione del tratto Venafro (collegamento con Roma/Napoli) - Isernia, l'intera linea non è elettrificata. Da Isernia a Termoli esistono solo 4 collegamenti, con rottura di carico a Campobasso, ed effettuati su gomma; da Isernia a Campobasso 17 coppie di Bus con fermate intermedie variabili. RFI prevede l'elettrificazione della tratta Isernia –

Campobasso e Termoli – Matrice.

Campania

Le linee a trazione diesel della Campania, presenti sul grafo di rete di RFI sono:

- Benevento – Campobasso
- Mercato San Severino (Salerno) – Avellino – Benevento
- Avellino – Rocchetta S. Antonio/Lacedonia (Foggia)

La prima di fatto è chiusa all'esercizio ferroviario. Esistono solo Bus (4 coppie al giorno nei feriali). Situazione analoga per la seconda: 4 coppie di bus da Mercato San Severino ad Avellino (di cui 2 proseguono per Benevento). Più ricca l'offerta su gomma da Avellino a Benevento (complessive 8 coppie nei giorni feriali). Nessun collegamento previsto, neanche su gomma, sulla Avellino – Rocchetta S. Antonio. Ufficialmente la linea comunque non è stata chiusa (in alcuni tratti vengono effettuati treni turistici)

RFI prevede l'elettrificazione in tre fasi della linea Mercato San Severino – Avellino – Benevento con fine lavori nel 2025.

Puglia

Le linee pugliesi non elettrificate sono:

- Foggia – Rocchetta S.A. (Avellino)
- Foggia – Manfredonia
- Rocchetta S.A. - Spinazzola – Gioia del Colle
- Barletta – Spinazzola

Di fatto sulle prime due non esiste alcun servizio né su ferro né su gomma.

Sulla Rocchetta S.A. – Spinazzola nessun servizio, mentre da Spinazzola a Gioia del Colle è attivo un servizio su gomma (8 coppie di Bus al giorno).

Da Barletta a Spinazzola 11 coppie di bus nei giorni feriali.

Per questa linea è prevista l'elettrificazione del primo tratto che da Barletta porta a Canosa (25 Km sui 66 Km complessivi sino a Spinazzola).

Basilicata

Escludendo la Rocchetta S.A. – Spinazzola il cui percorso si svolge quasi esclusivamente in questa regione, l'unica linea non elettrificata è la

- (Foggia) Rocchetta S.A. – Potenza.

Articolata l'offerta sulla linea che di fatto collega Foggia con Potenza. Ci sono 9 coppie di treni più una coppia di Bus che effettuano l'intero percorso da Foggia a Potenza e collegamenti bus + treno. Da Foggia a Melfi in bus e da Melfi a Potenza in treno. In sintesi insistono sulla relazione interna alla regione e precisamente sulla Melfi – Potenza (53 km) 14 coppie di treni e 3 coppie di bus. I treni servono le 9 stazioni che si trovano lungo l'itinerario. Prevista l'elettrificazione dell'intera tratta: entro il 2024 sarà elettrificata la tratta Foggia - Rocchetta - S. Nicola di Melfi. L'elettrificazione della tratta Rocchetta - Potenza verrà completata nel 2025 .

Calabria

In Calabria ci sono due linee non elettrificate la:

- Lamezia Terme- Catanzaro Lido
- (Reggio Calabria)/Melito di Porto Salvo – Sibari

Entrambe rivestono un ruolo strategico: la prima collegando il Tirreno con lo Jonio e servendo il capoluogo di Regione, la seconda coprendo tutto il versante ionico consente di collegare la Calabria alla Puglia attraversando il territorio lucano.

Sulla Lamezia T. - Catanzaro Lido circolano mediamente 10 coppie di treni che servono gli ex comuni di Nicastro e Sambiase che di fatto insieme a Lamezia Sant'Eufemia oggi costituisco l'attuale Comune di Lamezia Terme. Inoltre sulla linea c'è la stazione di Catanzaro, che però obiettivamente dista alcuni chilometri (circa 12) dal Centro e non è servita da alcun servizio. Mentre da Catanzaro Lido esiste un servizio pubblico sia su gomma che su ferro (FC) che collega il Lido al centro cittadino. A metà ottobre RFI ha pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea la gara per la progettazione esecutiva e la realizzazione dei lavori per la velocizzazione mediante rettifiche di tracciato di un tratto di linea e per l'elettrificazione dell'intero itinerario. Valore complessivo circa 165 milioni di euro in parte finanziati con i fondi del PNRR

Sulla Melito P.S. – Sibari transitano le due coppie di IC Reggio C. – Taranto. Infatti è l'unica linea italiana non elettrificata dove circolano treni della lunga percorrenza. Altro primato della linea la

lunghezza: 320 Km. Inoltre ci sono numerosi collegamenti giornalieri da Reggio C. a Catanzaro Lido e da Catanzaro Lido a Sibari.

In virtù del loro ruolo strategico nel piano commerciale 2022-2026 di RFI si parla di: *"Adeguamento, velocizzazione, elettrificazione linea ferroviaria Jonica (tratta Sibari Melito Porto Salvo e trasversale Lamezia Terme – Catanzaro Lido".*

Sicilia

Numerose le linee interne non elettrificate:

- Trapani- Mazara del Vallo- Alcamo diramazione – Cinisi Terrasini
- Canicattì – Gela – Ragusa - Siracusa
- Gela- Caltagirone – Lentini (Catania)

La Trapani- Cinisi Terrasini con un periplo lungo 158 chilometri (sino a Piraineto) serve i comuni del trapanese: solo per citarne alcuni Marsala, Mazara, Salemi Gibellina, Alcamo diramazione.

Sulla linea esistono 4 coppie di treni che da Trapani portano a Piraineto e effettuano fermata nelle 16 stazioni intermedie. Da Piraineto, con rottura di carico, si prosegue sino all'aeroporto di Punta Raisi.

Da Canicattì a Siracusa ci sono 264 km di linea non elettrificata con servizi misti su gomma e ferro. Non esistono collegamenti diretti, esistono 3 coppie di treni , nei giorni feriali , da Gela a Siracusa. Completano l'offerta collegamenti sia su bus che su treno tra Modica e Siracusa, e (Caltanisetta) Canicattì e Gela, da Gela a Modica.

Ridotta l'offerta sulla Gela – Caltagirone – Catania: da Gela Caltagirone e vv solo 3 coppie di bus nei giorni feriali; da Caltagirone a Catania 3 coppie di treni (collegati ai 3 bus).

Esiste un'altra linea non elettrificata, sulla quale oggi non c'è alcun servizio ferroviario. Si tratta della (evidenziata in giallo):

- Trapani- Alcamo diramazione (con le stazioni intermedie di Calatafimi - Segesta).

Nel piano commerciale RFI prevede la riattivazione del collegamento diretto Palermo – Trapani; tra i tanti interventi previsti, quello più importante è proprio l'elettrificazione della linea (chiusa) Trapani –Alcamo diramazione e da Alcamo a Cinisi – Terrasini (complessivamente 87 km). Ciò consentirà collegamenti diretti PA-TP con treni elettrici.

Per le altre linee trattate non è previsto alcun intervento.

Sardegna

Unica regione italiana dove non esistono linee elettrificate. Le linee attualmente in esercizio sono:

- Golfo Aranci – Ozieri Chilivani –Decimomannu – Cagliari
- Porto Torres – Sassari- Ozieri Chilivani
- Carbonia – Villamassargia Domusnovas - Decimomannu
- Iglesias - Villamassargia Domusnovas

La prima, di fatto attraversa con i suoi 306 km tutta la Regione servendo bacini rilevanti come Macomer, Oristano, l'aeroporto di Cagliari Elmas. Da Cagliari a San Gavino (51km) è a doppio binario.

L'offerta ferroviaria è molto variegata: esistono collegamenti diretti che interessano anche le altre linee es. Sassari – Cagliari, mentre non ce ne sono (diretti) da Golfo Aranci a Cagliari .

Sono 5 le coppie di treni da Olbia a Cagliari e vv. Esiste un servizio diretto su treno tra Iglesias e Cagliari e tra Carbonia e Cagliari.

Per questa relazione presenti anche collegamenti bus + treno

Conclusioni

Questo il quadro completo delle linee non elettrificate in Italia. Per il futuro c'è l'ipotesi –per alcune- delle dismissioni- per altre il mantenimento dello status quo e infine la certezza che oltre 1000 km di linee saranno elettrificate (almeno stando a quanto dichiarato sul piano commerciale di RFI per il quadriennio 2022-2026). Certo sui tempi di realizzazione occorre essere cauti: sono purtroppo molti i casi dove le scadenze non si sono rispettate. Nella tabella sottostante l'elenco delle linee che rientrano nei programmi di elettrificazione.

Dei 1152 chilometri circa il 58% riguardano le linee ferroviarie del Sud. La Regione che ha il numero più elevato di chilometri è la Calabria. Sono circa 400 Km che corrispondono ad 1/3 del totale.

Ritornando al discorso delle dismissioni va precisato che sono molteplici le cause che portano ad

REGIONE	LINEA	KM
Val d'Aosta/Piemonte	Aosta - Ivrea	67
Piemonte	Santhià - Biella	27
Lombardia	Albate-Molteno-Lecco	36
Trentino A.A./Veneto	Trento-Borgo V.-Bassano del G.	97
Veneto	Treviso - Belluno	88
Friuli Venezia Giulia	Casarsa-Portogruaro	22
Toscana	Empoli-Siena	63
Marche	Albacina-Macerata-Civitanova M.	88
Molise	Isernia-Campobasso	59
Molise	Termoli-Matrice	76
Campania	Mercato S.S.-Benevento-Avellino	59
Puglia	Barletta-Canosa	25
Calabria	Lamezia Terme C.-Catanzaro Lido	47
Calabria	Melito P.S.-Catanzaro L.-Sibari	311
Sicilia	Trapani-Alcamo D.-Cinisi-Terrasini	87
	Totale	**1152**

una chiusura e vari gli attori interessati.

Tra le cause, sicuramente una tra le principali, è la domanda (assente o minimale). Inoltre ci sono motivazioni legate ai costi elevati per l'attività di manutenzione, la necessità di grossi interventi infrastrutturali non giustificati rispetto all'utilizzo della linea, la realizzazione di varianti o di itinerari alternativi e non ultimo il disinteresse dell'Ente Regione al mantenimento di servizi sulla linea.

Gli attori sono: RFI che gestisce la linea, le imprese ferroviarie, le Regioni ed i vari Comitati territoriali, che, in alcuni casi, sono stati determinanti per la salvaguardia di una linea.

La dismissione di una linea però non deve assolutamente significare l'abbandono della stessa. In passato, e sicuramente accadrà anche in futuro, una parte delle linee dismesse ha avuto una seconda vita: molte sono diventate piste ciclabili, altre sentieri per trekking. Esiste una Onlus denominata Associazione Italiana Greenways che tra i suoi obiettivi ha anche Il recupero delle linee dismesse per la realizzazione di vie verdi.

In breve

NASCE UNA NEWCO TRA MSC E FS ITALIANE (AL 51% DI MERCITALIA)

per ampliare la rete della logistica del trasporto merci tra porti in Italia e nel resto dell'Europa

Sviluppare l'intermodalità fra trasporto marittimo e ferroviario con maggiori e più efficaci sinergie per ampliare la rete logistica del trasporto merci da e verso i porti italiani ed europei, attraverso una newco per la creazione di nuovi terminal. È questo il principale obiettivo del Memorandum of Understanding firmato oggi a Ginevra da Sabrina De Filippis, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, capofila del Polo Logistica del Gruppo FS Italiane, e Giuseppe Prudente, chief logistics officer di Msc nonché presidente di Medlog, alla presenza di Luigi Ferraris, a.d. del Gruppo Fs, e Gianluigi Aponte, presidente del Gruppo Msc.

L'accordo prevede la creazione di una nuova società controllata da Mercitalia Logistics (51%) e partecipata da Medlog (49%), società del Gruppo MSC che si occupa di intermodalità e logistica, con la finalità di progettare, realizzare e gestire nuovi terminal merci all'interno dei siti dei due gruppi in Italia.

(Shipping Italy 15 Novembre 2023)

GRUPPO FS: STANDARD AND POOR'S CONFERMA L'ISSUER CREDIT RATING DI LUNGO TERMINE A 'BBB'

L'agenzia Standard and Poor's (S&P) ha confermato l'Issuer Credit Rating di Lungo Termine di FS a 'BBB' e l'outlook stabile, che riflette quello della Repubblica Italiana.

(Ferpress) – Roma, 21 novembre 2023)

IRYO FESTEGGIA UN ANNO E ARRIVANO ALTRI TRE FRECCIAROSSA

Circa 5,2 milioni di passeggeri in un anno, un tasso di riempimento dei treni del 70%, 580 dipendenti e un break even operativo previsto fra il 2025 e il 2026.

Dopo le prime corse tra Madrid, Barcellona e Saragozza, inaugurate un anno fa, dal 16 dicembre undici coppie di treni hanno iniziato a collegare giornalmente Madrid, Valencia e Cuenca.

Il 31 marzo 2023, poi, il servizio ha raggiunto le città iberiche di Siviglia, Malaga, Antequera e Cordoba a cui si sono aggiunte, dal 2 giugno, Alicante e Albacete.

Giorni fa, inoltre, iryo ha ricevuto il titolo di 'Empresa del año' rilasciato dalla rivista Capital (Ferrovie.info).