

Atlante

delle linee ferroviarie dismesse

*In copertina, linea Motia Santa Anastasia-Regalbuto
Sede ferroviaria dismessa tra le stazioni di Mandarino-Centuripe e Carcaci*

Atlante

delle linee ferroviarie dismesse

Indice

Presentazione

di Renato Mazzoncini, *Amministratore Delegato e Direttore Generale Ferrovie dello Stato Italiane* **7**

Greenways e ferrovie turistiche e in Italia

di Maurizio Gentile, *Amministratore Delegato e Direttore Generale Rete Ferroviaria Italiana* **11**

Una opportunità per il Paese

di Ilaria Maggiorotti, *Direzione Produzione Rete Ferroviaria Italiana* **15**

Introduzione **19**

Linee dismesse in asset al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane **22**

Nord

Linea dismessa Bricherasio-Barge **26**

Tratta dismessa per variante Airasca-Cavallermaggiore **28**

Linea dismessa Moretta-Saluzzo **30**

Linea dismessa Busca-Dronero **32**

Linea dismessa Tratta Brà-Narzole della linea Brà-Ceva **34**

Linea dismessa Tratta Narzole-Ceva della linea Brà-Ceva **36**

Linea dismessa Bastia Mondovì-Mondovì **38**

Tratta dismessa per variante Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze **40**

Tratta dismessa per variante Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate **42**

Tratta dismessa per variante Bolzano-Bivio per l'Oltradige **44**

Tratta dismessa per variante P.C. Dolcè-Domegliara Sant'Ambrogio **46**

Linea dismessa Dossobuono-Isola della Scala **48**

Linea dismessa Grisignano di Zocco-Ostiglia **50**

Linea dismessa Pinzano-Casarsa **52**

Linea dismessa Gonars-San Vito al Torre **54**

Linea dismessa Palmanova-San Giorgio di Nogaro **56**

Linea dismessa Cervignano-Pontile per Grado **58**

Tratta dismessa per variante Finale Ligure-Varigotti **60**

Tratta dismessa per variante Andora-San Lorenzo al Mare **62**

Tratta dismessa per variante Cavi-Manarola **64**

Tratta dismessa per variante Nogara-Tavernelle **66**

Tratta dismessa per variante Gozzano-Bolzano Novarese	68
Tratta dismessa per variante Milano Rogoredo-Poasco-Sorighero	68
Tratte dismesse per variante San Cassiano-Chiavenna-Prata Camportaccio	68
Linea dismessa Brescia-Iseo	69
Tratta dismessa per variante Dormelletto-Sesto Calende	69
Linea dismessa Desenzano del Garda-Sirmione-Desenzano Porto	69
Tratta dismessa per variante Perarolo di Cadore-Viadotto Boite-Sottocastello-Tai	70
Tratta dismessa per variante Venezia Mestre-ex Bivio Orgnano	70
Tratta dismessa per variante Isola della Scala-Buttapietra	70
Linea dismessa Cerea-Bivio Nogara	71
Linea dismessa Verona Porta Nuova Nodo-Bivio Bologna	71
Linea dismessa Montebelluna-Susegana	71
Tratta dismessa per variante Tricesimo-San Pelagio-Tarcento	72
Linea dismessa Trieste-Bivio Gretta	72
Linea dismessa Monfalcone-Portorosega	72
Gruppo di raccordi dismessi Trieste Campo Marzio-Villa Opicina-Ferneti-Trieste Barcola	73
Tratta dismessa per variante Torviscosa-Cervignano	73
Tratta dismessa per variante Codroipo-Casarsa	73
Tratta dismessa per variante Sevegliano-Cervignano-Aquileia-Grado	74
Tratte dismesse per variante Bivio Pradamano-Udine-Bivio Vat.	74
Linea dismessa San Giorgio di Nogaro-Porto Nogaro	74
Tratta dismessa per variante Genova Voltri-Savona	75
Tratta dismessa per variante Levante-Monterosso-Galleria "Mesco"	75

Centro

Tratta dismessa per variante Modena-Rubiera	78
Tratte dismesse per variante Citerna Taro-Solignano-Berceto	80
Linea dismessa Chiesaccia di Villafranca-Santo Stefano di Magra	82
Linea dismessa Carrara San Martino-Carrara Avenza	84
Linea dismessa Lucca-Pontedera Bagni di Casciana	86
Linea dismessa Livorno Calambrone-Collesalveti	88
Tratta dismessa per variante Volterra-Saline di Volterra	90
Linea dismessa Poggibonsi-Colle Val d'Elsa	92
Linea dismessa Fano-Fermignano-Urbino	94
Linea dismessa Fermignano-Pergola	96

Linea dismessa Ellera-Tavernelle	98
Tratta dismessa per variante Narni Amelia-Nera Montoro	100
Tratta dismessa per variante Ortona-Vasto	102
Linea dismessa per variante Lesina-Apricena	104
Linea dismessa Capranica Sutri-Civitavecchia	106
Linea dismessa Velletri-Priverno Fossanova	108
Linea dismessa Formia-Sparanise	110
Tratta dismessa per variante Bologna Bivio Agucchi-Bivio Battiferro	112
Tratta dismessa per variante Soliera Modenese-Modena	112
Tratta dismessa per variante Bologna-Borgo Panicale	112
Tratta dismessa per variante Pallerona-Aulla	113
Tratta dismessa per variante Monte Amiata-Torrenieri	113
Tratta dismessa per variante Populonia-Portovecchio di Piombino	113
Linea dismessa Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine	114
Tratta dismessa per variante Monte San Vito	115
Tratta dismessa per variante Jesi	115
Tratta dismessa per variante Fabriano-P.M. 228	115
Tratta dismessa per variante Campello-Trevi	116
Tratta dismessa per variante Pescara	116
Tratta dismessa per variante Tollo-Ortona	116
Tratta dismessa per variante Anzio-Nettuno	117
Linea dismessa Albano-Campoleone	117
Linea dismessa Velletri-Lariano-Colleferro	117
Linea dismessa Bivio Nocera-Bivio Grotti	118
Linea dismessa Bivio Pollena-Pontile Acca	118
Linea dismessa Torre Annunziata Centrale-Torre Annunziata Marittima	118
Linea dismessa Telesse Cerreto-Telesse Bagni	119
Linea dismessa Salerno-Salerno Porto	119

Sud

Tratta dismessa per variante di tracciato Vitulano Foglianise-Benevento-Apice	122
Linea dismessa San Felice a Cancelli-Torre Annunziata	124
Linea dismessa Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino	126
Tratta dismessa per variante Bitetto Palo del Colle-Acquaviva delle Fonti	128
Linea dismessa per variante Gioia del Colle-Palagianello	130
Tratta dismessa per variante Settingiano-Catanzaro Lido	132
Linea dismessa Bellavista-Nasisi	134
Tratta dismessa per variante Bari Centrale-Bari Sant'Andrea	134
Linea dismessa Brindisi Centrale-Brindisi Marittima	134
Linea dismessa Reggio Calabria Lido-Reggio Calabria Marittima	135
Linea dismessa Vibo Marina-Porto	135

Isole

Tratte dismesse per variante Terme Vigliatore-Messina Scalo	138
Tratte dismesse per variante Fiumefreddo di Sicilia-Catania Ognina	140
Linea dismessa Randazzo-Alcantara	142
Linea dismessa Regalbuto-Schettino Santa Maria di Licodia	144
Linee dismesse Leonforte-Dittaino e Dittaino-Caltagirone	146
Linea dismessa Noto-Pachino	148
Linea dismessa Agrigento Bassa-Licata	150
Linea dismessa Canicatti-Margonìa Bivio	152
Linea dismessa Lercara Bassa-Magazzolo	154
Linea dismessa Filaga Bivio-Palazzo Adriano	156
Linea dismessa per variante di tracciato Castelvetrano-Porto Empedocle	158
Linea dismessa Salaparuta Poggioreale-Castelvetrano	160
Linea dismessa Salemi-Santa Ninfa Scalo	162
Tratta dismessa per variante Pabillonis-Sanluri	164
Tratta dismessa per variante Bonorva-Campeda	166
Tratte dismesse per variante Trabia-Buonfornello	168
Tratta dismessa per variante Pollina-Tusa	168
Tratta dismessa per variante Fiumetorto-Cerda	168
Tratta dismessa per variante Carini-Punta Raisi	169
Linea dismessa Palermo Centrale-Palermo Porto	169
Linea dismessa Trapani-Trapani Porto	169
Tratta dismessa per variante Targia-Siracusa	170
Linea dismessa Siracusa Centrale-Siracusa Marittima	170
Tratta dismessa per variante Lentini Diramazione-Gela	170
Linea dismessa Licata-Licata Porto	171
Linea dismessa Mazara del Vallo-Mazara del Vallo Porto	171
Linea dismessa Olbia-Olbia Isola Bianca	171
Tratta dismessa per variante Chirialza-Monte	172
Tratta dismessa per variante Assemini-Decimomannu	172
Tratta dismessa per variante Decimomannu-Villasor	172
Glossario	175



Binari linea Cervignano-Ponfite per Grado

Presentazione

Anche le ferrovie hanno un ciclo di vita: nascono, crescono, invecchiano e muoiono. E questo ciclo lo determinano tanti fattori: i mercati, lo sviluppo tecnologico, il contesto socio-economico. Non dimentichiamoci poi che le ferrovie hanno da sempre accompagnato lo sviluppo del Paese e sono espressione delle varie ere tecnologico-industriali. E sappiamo tutti che i tempi dell'evoluzione tecnologica hanno ritmi sempre più vorticosi e serrati. Per giunta dal dopoguerra in poi abbiamo assistito alla sempre più forte concorrenza del trasporto su gomma, che ha corroso significative quote di mercato alla mobilità su ferro, concorrendo non poco a rendere inattivi segmenti sempre crescenti di tratte ferroviarie, in particolare quelle più desuete e lontane dai grandi mercati. Un fenomeno comune a tutte le nazioni industrializzate che si è andato progressivamente intensificando nell'ultimo trentennio, liberando dalla funzione d'uso per cui era stato costruito un vastissimo patrimonio immobiliare, fatto di piccole stazioni, caselli, magazzini e sedimi ferroviari, il più delle volte ubicati in aree suburbane di alto pregio paesaggistico o a ridosso di zone archeologiche o storico-culturali di elevata importanza, ma anche all'interno delle città.

Siamo in epoca di economia circolare, di lotta agli sprechi e riuso delle risorse e il principio del riciclo si applica anche nel caso delle linee ferroviarie non più utilizzate: pensare un riuso intelligente di questo patrimonio è esigenza condivisa tra tutte le reti ferroviarie più evolute.

Una ferrovia dismessa, se è una linea non più usata definitivamente per il trasporto ferroviario, può rivivere per altre modalità d'uso. Basti pensare che questa "rete di binari inutilizzati" a sua volta si interseca a una "rete di sentieri", una "rete di vie d'acqua", a una "rete di alzaie", una "rete di strade secondarie e a basso traffico". Una ferrovia non più attiva per l'esercizio ferroviario resta così potenzialmente attiva all'interno di un sistema di "reti di percorsi verdi", in cui deve essere ripensata per ritrovare la giusta riqualificazione d'uso. L'immagine della "rete", di una "rete di mobilità polivalente", ci introduce direttamente al concetto di "greenway", un concetto che dai primi tentativi di applicazione di F. L. Olmsted, il padre della *landscape architecture*, a Oakland e Berkeley in California già a partire dal 1865, si è poi largamente evoluto nel corso del XX secolo. Tutte le più recenti definizioni di "greenway" hanno in comune due appellativi: linearità e connessione. L'idea di interconnessione a sua volta introduce implicitamente il concetto di mobilità, che trattandosi di greenway non può che essere dolce, lenta, ecocompatibile, a misura dell'uomo e del paesaggio circostante. È ormai opinione consolidata a livello internazionale tra gli studiosi dell'architettura del paesaggio che la valenza ambientale, insieme a quella turistica e ricreativa, sia quella maggiormente propria del riuso dei sedimi ferroviari.

La collocazione dei sedimi ferroviari tra aree urbane e rurali (comunque in territori antropizzati), nonché l'interconnessione con altre ti-

pologie di percorsi verdi, aumenta in maniera sinergica le potenzialità d'uso alternativo: dai piccoli spostamenti di mobilità urbana (per motivi di lavoro, studio o *shopping*) da poter compiere in bici o a piedi, ad attività più specificatamente legate allo sport e al tempo libero come *jogging*, pattinaggio, sport equestri, sci di fondo, o anche sport acquatici (canoa e vela) grazie all'interconnessione frequente con le vie d'acqua, e infine la grande potenzialità offerta al turismo, un turismo nuovo e sostenibile al servizio della collettività. Ai grandi esempi internazionali dobbiamo guardare, come *best practices* da seguire e riproporre. Non possiamo allora dimenticare quanto è stato fatto negli USA, i primi a sperimentare e valorizzare queste opportunità. Negli Stati Uniti il servizio ferroviario era già ben sviluppato nel corso dell'Ottocento e la rete ferroviaria già all'inizio del secolo scorso superava i 430.000 chilometri di linee. L'esistenza quindi di un sistema ferroviario forse troppo precoce, basato su tecnologie superate, non ha retto alla progressiva erosione di quote di mercato da parte del trasporto su strada, crisi che si è acuita a partire dal dopoguerra fino a rendere inutilizzati nel corso del secolo scorso circa 230.000 chilometri di rete. A partire dagli anni Sessanta sono state realizzate le prime riconversioni dei sedimi in *rail to trail* nell'Illinois e nel Wisconsin per un totale di circa 140 chilometri di percorsi verdi. Attualmente le linee riconvertite a *greenway* sono circa 1.930 per 35.750 km grazie all'opera di promozione, informazione e consulenza tecnica dell'associazione *non profit* *Rails-to-Trails Conservancy*, fondata nel 1986, che raccoglie oggi più di 100.000 soci e sostenitori. Decine di milioni di persone che ogni anno transitano su questi percorsi, che spesso penetrano in aree urbane e svolgono pertanto

un servizio di sostegno in chiave sostenibile alla mobilità di tutti i giorni dei cittadini, anche grazie a un sistema di integrazione modale che consente il trasporto di bici sui mezzi pubblici, nonché prevede varie intersezioni dei mezzi pubblici con la *greenway* per facilitare l'interscambio.

Ma anche in Europa ci sono esempi interessanti da poter riprendere.

Tra le esperienze europee più evolute occorre senz'altro annoverare i progetti in corso in Belgio, in Spagna e in Francia. In particolare nelle Fiandre, Comuni e Province acquistarono o presero in affitto dalla SNCB (le ferrovie belghe) parte del patrimonio ferroviario dismesso (circa 250 chilometri). A fine anni '80 la regione Vallonia cominciò a studiare in un progetto unitario come poter riutilizzare i sedimi di queste vecchie linee per realizzare percorsi pedonali e ciclabili protetti, che potessero valorizzare le risorse paesaggistiche della regione e al contempo servire da modalità quotidiana alternativa al traffico urbano. Nel 1995 iniziò la realizzazione del progetto *RaVel (Réseau Autonome des Voies Lentes)*. Attualmente il progetto, che fonde sedimi dismessi, alzaie e strade campestri, ha realizzato quattro percorsi attraverso la Vallonia, la Fagne, la valle della Mosa, il Brabante e l'Hainaut. Per 99 anni la regione Vallonia ha avuto in enfiteusi 1.000 chilometri di linee dalla SNCB, che saranno la struttura portante di una rete di percorsi verdi che a regime raggiungerà i 2.000 chilometri. Attualmente le linee riconvertite a *greenways* hanno un'estensione di 1.350 km. Il tentativo di recupero avviato dalle ferrovie iberiche è invece senz'altro il più complesso e impegnativo del panorama europeo. Dei 13.000 chilometri di rete ferroviaria attiva a inizio Novecento, sono stati nel corso del secolo abbandonati circa 7.600 chilometri di linee.

Le ferrovie iberiche sono direttamente impegnate a ridisegnare il riutilizzo di queste arterie come *Vías Verdes* tramite la Fundación de los Ferrocarriles Españoles. Con l'impegno diretto dei Ministeri competenti (Ambiente, Trasporti e Lavori Pubblici), delle due reti ferroviarie spagnole (Renfe e Feve), degli enti locali e le associazioni sportive e ecologiste è stato dato vita al *Programa Vías Verdes*, che mira a valorizzare il patrimonio ferroviario come risorsa culturale e storica, a implementare il turismo sostenibile e lo sport all'aria aperta, su percorsi sicuri, protetti da interconnessione con strade, pensati per tutti e in particolare per i soggetti più deboli: gli anziani, i disabili, i bambini.

Dopo oltre 20 anni sono state convertiti in *greenways* 2.500 km di linee ferroviarie in disuso (118 percorsi), con un investimento di circa 170 milioni di euro. La Fondazione attualmente è in grado di proporre nel suo sito *internet* 101 riattivazioni a uso ciclabile non motorizzato di vecchie linee ferroviarie, che hanno il merito di essere distribuite sull'intero territorio nazionale, ma, forse, il limite di non essere pensate in una rete mista allargata di percorsi verdi, come ad esempio nell'esperienza inglese o vallone.

Come segnala l'Associazione italiana *greenways*, con la quale il Gruppo FS collabora da anni su questi temi, un'altra esperienza interessante e originale, a livello europeo, è quella francese, dove accanto al recupero come *greenways* di alcune linee ferroviarie dismesse nell'ambito di un più ampio piano nazionale della mobilità non motorizzata, si è diffuso il riutilizzo dei tracciati ferro-

viari ancora armati (ossia provvisti del binario) per la fruizione turistica con le *draisine* e i *vélorail*. Si tratta di carrelli a quattro ruote con propulsione a pedali adatti alla circolazione sul binario ferroviario, originariamente utilizzati per la manutenzione lungo le linee e riutilizzati in tempi recenti per fini ricreativi. Nel 2004 è stata fondata un'associazione nazionale, denominata *Vélorail de France* (www.veloraildefrance.com), che promuove questo tipo di riutilizzo e ad oggi sono stati attrezzati oltre 400 km di vecchie ferrovie per la circolazione dei *vélorail* (90 percorsi).

Sono tutte esperienze a cui guardiamo con interesse, soprattutto ora che miriamo a costruire per il Paese un nuovo sistema di mobilità sostenibile centrato sull'uso del treno interconnesso con altre modalità di trasporto pubblico. Interconnettere ferrovie, con strade, *greenways* di ogni tipo, significa rimodulare l'offerta di trasporto per la collettività e favorire lo sviluppo territoriale soprattutto per il Mezzogiorno. Solo in Sicilia ad esempio esiste un terzo del patrimonio italiano di linee dismesse. Immaginiamo cosa potrebbe essere il turismo in Sicilia se queste linee fossero trasformate in piste ciclabili, le vecchie stazioni in ostelli e ristoranti o centri di vendita di prodotti tipici locali. Arte, archeologia, cultura, artigianato, tradizioni, turismo, sarebbero come d'incanto messi a sistema creando occupazione e spingendo le eccellenze dell'isola a emergere. Creare e condividere con la collettività questo valore è il ruolo del Gruppo FS, che vuole porsi come soggetto cardine di mobilità, ma anche come grande attore di sviluppo per il Paese.

Renato Mazzoncini

*Amministratore Delegato e Direttore Generale
Ferrovie dello Stato Italiane*



Viadotto sulla linea Paternò-Schettino-Regalbuto

Greenways e ferrovie turistiche in Italia

Da più di una ventina d'anni i maggiori cultori delle ferrovie hanno evidenziato con passione e senso di perdita il processo di progressiva dismissione delle linee che non hanno più interesse per l'esercizio ferroviario. Le ex linee ferroviarie hanno delle caratteristiche così peculiari e possiedono un vissuto tanto ricco di attività umane, di viaggi e di ricordi, che consentono di donare un'identità storica al territorio che attraversano; con le loro vecchie stazioni, le rotaie arrugginite, le case cantoniere che non ospitano più il personale addetto alla manutenzione e i magazzini merci ormai vuoti, oggi possono costituire un patrimonio su cui investire per recuperare elementi un tempo fondamentali per le Comunità che li ospitavano.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, accogliendo questa nuova esigenza, ha dato vita qualche anno fa, con la nascita di Fondazione FS Italiane il 6 marzo 2013, a un nuovo progetto che, con l'obiettivo di salvaguardare, valorizzare e preservare l'inestimabile patrimonio storico, tecnico, ingegneristico e industriale del Gruppo, con grande sensibilità verso il passato e indiscutibile lungimiranza, ha anche avviato l'attività del turismo ferroviario storico, recuperando attraverso una ingente riqualificazione, locomotive e carrozze d'epoca che viaggiano su linee di particolare pregio turistico e paesaggistico, per la gioia degli appassionati del settore e di chi vuole conoscere luoghi e mezzi dimenticati.

La Fondazione FS ha richiesto a RFI la riattivazione di alcune linee sospese dall'esercizio

ferroviario, proponendo treni turistici su sei percorsi: la ferrovia del Parco Sulmona Carpinone (la Transiberiana d'Italia), la ferrovia del Lago d'Iseo, la Ferrovia della Val d'Orcia, la ferrovia dei Templi da Agrigento bassa a Porto Empedocle, tra i templi greci; Ceva-Ormea (ferrovia della Valle del Tanaro) e Vignale-Varallo Sesia (ferroviaria della Val Sesia). A questi si aggiungono treni turistici che vengono proposti in concomitanza con eventi particolarmente significativi dal punto di vista culturale o gastronomico.

A seguito dell'apprezzamento manifestato dal Ministro Franceschini per le attività poste in essere dalla Fondazione, lo stesso MiBACT – Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo – è entrato a far parte di Fondazione FS, con l'intento di promuovere questo particolare turismo teso a tutelare il patrimonio storico italiano.

L'interesse su questo tema sta prendendo corpo attraverso la proposta di legge C. 1178 dell'on. Iacono e altri, "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico", che ha lo scopo di definire gli ambiti in cui si deve muovere il turismo ferroviario in Italia.

Anche l'esigenza del recupero delle linee ferroviarie dismesse, al pari di quanto realizzato in molti Paesi esteri, sta prendendo sempre più forma. Il riuso degli ex tracciati, che hanno la peculiarità di possedere il sedime separato dalla viabilità e quindi sicuro per gli utenti

“lenti”, e pendenze modeste ideali per la mobilità dolce, può fungere da elemento di richiamo per il viaggiatore che dell’Italia apprezza in particolare la storia, il paesaggio e i borghi incontaminati.

L’ipotesi di riqualificare gli edifici delle ex stazioni ferroviarie, al pari del progetto sottoscritto da Anas, MiBACT, MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e Agenzia del Demanio, che ha definito le linee guida per lo studio delle potenzialità di un primo portafoglio di 30 case cantoniere, potrà realizzare un nuovo tipo di accoglienza “diffusa” che consentirà di apprezzare luoghi sconosciuti al turismo di massa, dove in alternativa all’accoglienza potranno essere sviluppati servizi per il ciclista, il turista equestre o chi cammina.

Tanti progetti di recupero a fini ciclistici delle ex linee ferroviarie si stanno realizzando anche nel nostro Paese e tra questi *BicItalia*, portato avanti con enfasi dal Ministero dell’Ambiente e FIAB, consentirà di entrare a far parte della rete europea, Eurovelo.

Infatti, a seguito dello spostamento in variante di un tratto dei binari della Bologna-Verona, RFI con la Regione Emilia Romagna, le Province e i Comuni interessati, ha sottoscritto un protocollo per concedere il riutilizzo del bene a fini ciclabili. Gli investimenti di riqualificazione saranno a carico della Regione e degli enti locali, che hanno ottenuto un finanziamento di 5 milioni di euro.

La Legge di Stabilità ha infatti stanziato, per il triennio 2016-2018, 91 milioni di euro per la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche, la progettazione e realizzazione di ciclostazioni e interventi per la sicurezza della ciclabilità cittadina.

Sono stati finanziati inoltre il progetto *VenTo*, teso a creare una pista ciclabile da Venezia a Torino, lungo le alzaie dei fiumi, e la splendida

iniziativa che consentirà di recuperare come *greenway* l’acquedotto pugliese, un percorso cicloturistico e insieme escursionistico di 500 km che segue il tracciato di due condotte storiche dell’acquedotto; si tratta di un “itinerario narrativo” unico nel suo genere che attraversa tre regioni del Sud (Campania, Basilicata e Puglia), mettendo in collegamento alcuni dei luoghi più affascinanti e ancora poco valorizzati della penisola.

È entrato a far parte dei progetti finanziati il percorso italiano forse più affascinante dal punto di vista storico: il grande raccordo anulare delle bici (GRAB) che prevede un tracciato che si snoda dentro Roma e collega, tra gli altri siti, anche i suoi maggiori monumenti.

Molti altri progetti sono allo studio e tra i più avanzati si deve citare il recupero della Treviso-Ostiglia per il quale RFI quest’anno ha firmato un protocollo con la Regione Veneto, intenzionata a completare l’acquisizione dei sedimi ferroviari iniziata anni addietro a cura di alcuni Comuni, e che vedrà una grande infrastruttura per la mobilità dolce realizzarsi in pochi anni.

Già dalla fine del secolo scorso si è manifestato un particolare interesse verso alcuni tracciati su cui un tempo passava il treno, e l’esempio italiano realizzato forse più suggestivo, che ha visto la luce agli inizi di questo decennio, è il tratto della pista ciclabile del Parco costiero della Riviera dei fiori, lungo 24 chilometri tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti, acquisito dalla Regione Liguria nel 2003, dove dal sedime ferroviario è nata una splendida pista ciclabile che consente di godere di panorami mozzafiato.

Inoltre, a seguito della imminente dismissione di un successivo tratto della linea Genova-Ventimiglia, che allontanerà il treno dal mare, verrà liberato ulteriore sedime ferroviario che

potrebbe essere recuperato alla mobilità dolce, allungando ulteriormente la pista ciclabile già esistente per ulteriori 20 km.

Tanti sono gli esempi che si potrebbero citare, e tra questi la realizzazione della pista ciclabile Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, otto chilometri in una delle zone maggiormente pregiate del turismo italiano, il Chianti.

Il costante impegno del Gruppo FS, ancora proprietario di circa 1.500 chilometri di linee dismesse dall'esercizio ferroviario, si sta esplicando con la particolare attenzione verso la proposta di legge "Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate" (C. 72 Realacci, C. 599 Bocci, C. 1640 Famiglietti e C. 1747 Busto) oltre che attraverso la costante collaborazione con le maggiori associazioni italiane che si occupano della materia.

La proposta di legge richiede una approfondita analisi della situazione attuale delle linee dismesse italiane e Rete Ferroviaria Italiana con questo *Atlante* ha voluto rendere il più possibile agevole il lavoro che spetterà ai Ministeri competenti per definire la rete di mobilità dolce su cui il Paese deciderà di investire.

RFI con la Confederazione della mobilità dolce sta completando una attenta analisi delle ex linee ferroviarie, grazie anche al censimento propedeutico alla realizzazione di questo *Atlante*, per individuare quelle di maggior interesse per il Paese in un'ottica di sal-

vanguardia di percorsi di pregio storico-naturalistico, oltre che ingegneristico, per le numerose opere d'arte (gallerie e ponti) che formano la linea ferroviaria, al fine di proporre ai Ministeri competenti e alle Regioni interessate di prevedere nella propria pianificazione e negli investimenti il recupero di queste linee che, garantendo già la continuità del sedime, sono in grado di intersecare percorsi preesistenti per creare una rete di mobilità dolce che consenta di migliorare la qualità della vita e la salute dei cittadini, oltre a incrementare la presenza dei turisti, sempre più sensibili alla mobilità ciclabile.

L'attenzione di FS verso il mondo delle due ruote si esplica anche sulle linee ancora in esercizio e in particolare è da ricordare il Protocollo già firmato da RFI con la FIAB al fine di consentire l'integrazione modale treno+bici, migliorare l'accessibilità delle stazioni e facilitare, a chi usa le due ruote, gli spostamenti in ambito ferroviario (marciapiedi, sottopassaggi pedonali). Gli obiettivi del Protocollo d'Intesa sono quelli di attrezzare circa 180 stazioni a livello nazionale, nell'ambito del progetto 500 stazioni di RFI, con stalli dedicati per il parcheggio delle biciclette volto a sviluppare un servizio intermodale a livelli europei.

Si auspica con questo documento di aver fornito un semplice strumento di conoscenza, che possa consentire alle amministrazioni locali così come ai soggetti interessati, di far nascere nuovi progetti di recupero di queste pregiate infrastrutture per la mobilità lenta.

Maurizio Gentile

*Amministratore Delegato e Direttore Generale
Rete Ferroviaria Italiana*



Rifornitore idrico sulla linea Castelvetro-Porto Empedocle

Una opportunità per il Paese

Da alcuni anni si stanno affermando nuovi stili di vita che sottolineano una maggiore attenzione verso il concetto di qualità e di "slow", indice di un cambiamento in corso anche nel nostro Paese, che è tornato ad apprezzare la percezione del tempo, del cibo come del percorso. La diffusione della tecnologia, la vita professionale sempre più frenetica hanno portato nel tempo libero a recuperare il piacere del vivere "lento", a porre la qualità della vita al centro degli obiettivi.

È proprio in questa ottica che sta prendendo sempre più enfasi lo scambio culturale attorno al recupero dei sedimi delle linee non più funzionali all'esercizio ferroviario, tracciati che ancora spesso possiedono una continuità fisica che garantisce l'ottimale riuso ai fini della mobilità.

Le linee ferroviarie, laddove la domanda di trasporto cali sotto un livello ritenuto accettabile da Rete Ferroviaria Italiana, Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, vengono sottoposte al vaglio del Ministero dei Trasporti per la loro definitiva dismissione dall'esercizio ferroviario. Il MIT, verificata con gli enti competenti la necessità di mantenere in vita una infrastruttura che non ha più una sufficiente domanda di trasporto, emette il Decreto di dismissione dall'esercizio ferroviario. Da quel momento il tracciato, che rimane di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, può essere valorizzato per un recupero che lo veda ancora partecipe della mobilità nazionale.

Quello che definirei un "movimento culturale", di cui forse il maggiore esponente è la Confe-

derazione della mobilità dolce (Co.Mo.Do), ha lavorato per anni a una sensibilizzazione sul tema della salvaguardia dei tracciati, delle opere d'arte e degli edifici delle ex ferrovie, che ha condotto alla firma della "Carta di Roma" nell'anno 2009, pregevole documento in cui si concorda sulla necessità di salvaguardare le linee ferroviarie dismesse, prevedendone quando possibile la riattivazione all'esercizio ferroviario per un utilizzo turistico o, in ultima analisi, per un recupero a fini ciclo-pedonali.

In realtà prevedere la riattivazione di una linea per l'uso ferroviario ordinario, come spesso chiedono alcune associazioni, dopo l'iter che è stato compiuto per la sua dismissione, sembra veramente anacronistico.

In particolare in questo momento, in cui la mobilità su gomma sta conoscendo modalità più ecologiche di trazione, non si comprende perché dovrebbe mantenersi un'infrastruttura ferroviaria che comporta forti costi per il Paese nel momento in cui non arreca più i necessari benefici alla collettività.

È di dieci anni fa (novembre 2006) il primo disegno di legge "Norme per la tutela e valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce" con l'obiettivo di salvaguardare e valorizzare le linee ferroviarie in disuso realizzando una rete nazionale della mobilità dolce che favorisse il turismo, l'attività fisica e il benessere delle persone, presentato dai senatori Donati, Palermi, Cossutta, De Petris, Pecoraro Scanio, Pellegatta, Ripamonti, Rossi Fernando Silvestri e Tibaldi.

Negli anni seguenti altre proposte di legge sono state presentate e al momento ve ne è una che potrebbe vedere la luce a breve: è infatti in avanzata fase di discussione un provvedimento "Norme per la realizzazione di una rete nazionale della mobilità dolce e per il recupero e per la valorizzazione delle infrastrutture dismesse, in stato di abbandono o sottoutilizzate (C. 72 Realacci, C. 599 Bocci, C. 1640 Famiglietti e C. 1747 Busto).

L'obiettivo della norma è quello di avere un testo snello, per elaborare il Piano nazionale per la mobilità dolce e le linee guida tecniche con cui mappare, integrare, recuperare reti e servizi, definire i compiti e l'attuazione delle Regioni, vincolare i sedimi, dare incentivi e agevolazioni ai soggetti pubblici e privati che realizzeranno servizi e accoglienza.

Nel momento in cui avremo a disposizione un testo normativo sarà necessario porre particolare attenzione alle scelte che si dovranno compiere.

Non dovremmo essere legati al concetto di salvaguardia di un panorama a ogni costo, al pensiero di tenere viva comunque la memoria dei luoghi, anche laddove non siano di particolare pregio. L'Italia alle volte eccede in questo senso, rimanendo indietro rispetto ad altri Paesi che sono riusciti a progredire tecnologicamente, per ricchezza di infrastrutture, per presenza di architetture avveniristiche; se è necessario per il bene collettivo modificare una vecchia infrastruttura piuttosto che salvaguardarla, è giusto andare avanti: che senso avrebbe privarsi di una necessità collettiva a favore del mantenimento di un oggetto che pochi fruirebbero?

Occorre porre la dovuta attenzione a quei percorsi che, se recuperati, porterebbero giovamento ai fruitori, in quanto portatori di elementi di valore e di unicità che arricchireb-

bero il territorio, infrastrutture che potrebbero far parte di una rete di mobilità sulla quale è giusto investire risorse pubbliche.

Al pari dei beni di valore storico, paesaggistico o artistico, anche le risorse economiche di un Paese sono limitate, e vanno impiegate con criterio; per questo ritengo necessario valutare con attenzione, e con il giusto senso critico, ogni linea dismessa per coglierne le peculiarità, gli usi ai quali potrebbe essere destinata (mobilità su gomma o dolce), il valore storico, paesaggistico, naturalistico, ma anche turistico, e da ultimo, ma non meno importante, i costi che il riuso comporterebbe per la comunità.

Una volta valutato che l'esigenza della salvaguardia della linea in esame sia venuta meno, si dovrà concordare come sia più corretto che questa venga perduta, lasciando che il suo sedime torni a confondersi come una volta con il territorio circostante.

Solo dopo aver completato quella che semplificando potremmo chiamare "analisi costi-benefici", potremmo con pieno convincimento stabilire quale sia il migliore riuso di una linea dismessa.

Laddove si decida di recuperarla, si dovrà intervenire immediatamente per la salvaguardia e la continuità del suo percorso, delle opere d'arte e degli edifici.

È necessario cogliere infatti il grande valore racchiuso in una ex linea ferroviaria: l'importanza di avere una proprietà indivisa, che permette di rapportarsi con un unico proprietario, consente di evitare le lunghe procedure di esproprio per ottenere i sedimi necessari alla realizzazione dell'infrastruttura; la presenza di opere di alta ingegneria (gallerie, ponti), i rilevati e le trincee che diversamente andrebbero costruiti a cura del soggetto interessato, la preparazione del fondo su cui una volta

erano posizionati i binari, gli edifici posti lungo la linea o le stazioni dismesse, un tempo elemento emblematico del viaggio, hanno un grande valore, anche economico.

Proprio per questo la proposta di legge allo studio sta prevedendo che la disponibilità dei beni del Gruppo FS Italiane avvenga a seguito della sottoscrizione di un contratto, la cui tipologia sarà da valutarsi di volta in volta, tra la proprietà e l'ente/il soggetto che intende utilizzarli, come in uso in ogni parte del mondo. Le amministrazioni che volessero creare dal nulla un'infrastruttura carrabile o per la mobilità dolce, si troverebbero a dover investire cospicui capitali nella sua realizzazione, con un impiego di tempo, oltre che di risorse, piuttosto significativo.

Anche per questo le ex linee ferroviarie sono da riguardare come un capitale che gli enti locali potrebbero recuperare con un investimento molto inferiore a quello previsto per la loro realizzazione *ex novo*.

Al fine di agevolare il lavoro di analisi che dovrebbe essere svolto dalle Comunità attraversate da tali linee, le prime interessate a goderne i benefici di un riuso, e dalle amministrazioni locali che si arricchirebbero del re-

cupero dell'infrastruttura, ho deciso di raccogliere il materiale informativo che trovate in questo *Atlante*, che costituirà una base di partenza per i successivi approfondimenti.

In linea con quanto previsto dal MiBACT, che pubblicherà un *Atlante dei cammini*, RFI con questo volume ha deciso di dare un contributo di chiarezza, censendo le linee dismesse facenti parte del patrimonio del Gruppo FS Italiane.

Questo *Atlante* sarà la piattaforma dalla quale cominciare a formulare le diverse ipotesi di riutilizzo dei beni; sia che si tratti di una valorizzazione in ottica di ampliamento dell'offerta turistica del territorio, sia che si prenda in considerazione la riqualificazione del paesaggio dell'ex tracciato ferroviario, che venga prevista una infrastruttura ludico-sportiva o che si valuti il riuso in termini di viabilità locale, è importante avere uno strumento che consenta di conoscere la situazione aggiornata delle linee dismesse di Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana.

Ogni qualvolta si presenteranno reali opportunità di riuso, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sarà poi a disposizione per fornire tutti gli approfondimenti che si riterranno necessari.

Ilaria Maggiorotti

*Direzione Produzione
Rete Ferroviaria Italiana*



Deposito locomotive, linea Bricherasio-Barge

Introduzione

La definizione propria di "atlante" è quella di una raccolta sistematica di carte geografiche a carattere tematico. Questo volume, in effetti, è costituito da un insieme di schede con una descrizione testuale, immagini, l'elencazione di alcuni dati tecnici e comunque, in bell' evidenza, una rappresentazione geografica. Nonostante questa eterogeneità di contenuto, *Atlante* è stato il primo titolo a cui si è pensato, e lo si è mantenuto per la sua efficacia evocativa: *Atlante* quasi come metafora quindi, nel suo significato di muoversi idealmente attraverso il territorio, seguendo lo snodarsi delle linee ferroviarie dismesse attraverso le principali informazioni che le riguardano, in un affascinante immergersi nella storia e nell'attualità di regioni e popolazioni che sono accompagnate sempre, in modi diversi, dallo svolgersi del nastro del binario.

Le linee ferroviarie "vivono" dell'effettuazione dei treni, ossia quando sono in esercizio, e come tali vengono sistematicamente e puntualmente classificate e descritte. Per RFI rimangono importanti il loro monitoraggio e mantenimento anche quando vengono meno a quel ruolo, cioè quando una linea per intero, o una sua parte, viene in gergo ferroviario posta "fuori esercizio", ovvero non è più interessata dal servizio di trasporto ferroviario. Nell'*Atlante* possono presentarsi due casi generali; nel titolo di ciascuna scheda è indicato in quale dei due casi rientra la linea presa in esame. Il primo è quello delle **linee dismesse definitivamente**: cioè le linee per le quali, come riportato nel precedente scritto "Criteri

per un riuso integrato e sostenibile", è stato emanato il Decreto ministeriale che autorizza RFI alla dismissione di quella determinata relazione ferroviaria. Il secondo caso è quello delle **tratte dismesse per attivazione di variante di tracciato**: si ha quando, su una linea regolarmente in esercizio, una porzione di tracciato viene sostituita, tra i medesimi punti estremi, con un nuovo tratto di ferrovia "in variante", cioè con un tracciato differente e più prestazionale, che fa da *bypass* rispetto al vecchio tratto di linea che viene quindi dismesso. In ciascuna delle due situazioni (a parte il Decreto ministeriale necessario nel primo caso) atti ufficiali interni di RFI, relativi alle disposizioni per l'esercizio ferroviario, sanciscono la definitiva cessazione del servizio ferroviario su queste linee e tratte.

Di fronte a un *Atlante delle linee dismesse*, immaginiamo che sorgano spontanee le aspettative di appassionati cicloamatori, pronti a impostare i rilevatori GPS ed entusiasti di inforcare telaio e pedali per immettersi sugli itinerari delle ex-ferrovie. Va chiarito che l'intento di questo lavoro è diverso, a rischio di mortificare un po' quelle aspettative: questa è una rassegna di ferrovie divenute infrastrutture e beni immobili dismessi, cioè di oggetti che sono oggi senza funzione, come personaggi in cerca d'autore, di una nuova identità e destinazione e di qualcuno che gliela dia. Ecco perché l'*Atlante* è destinato in particolare (senza voler escludere i cicloamatori più visionari e volenterosi) alle associazioni, a chi si occupa di politiche del territorio e più in ge-

nerale alle amministrazioni pubbliche, ossia ai soggetti che possono farsi parte attiva per trovare quella nuova identità.

Una volta dismesse, le ex-linee ferroviarie restano semplicemente beni immobili (aree di sedime e fabbricati) nella disponibilità delle due società del Gruppo, Ferrovie dello Stato Italiane SpA e Rete Ferroviaria Italiana SpA, che sono attualmente proprietarie di una cospicua quantità di linee e tratte dismesse, destinate alla cessione in uso o alla completa alienazione. Così è peraltro già avvenuto in passato, per cui non sono più nella disponibilità del Gruppo FS Italiane molte linee dismesse.

A questo proposito è importante evidenziare come l'*Atlante* è precisamente un catalogo aggiornato di quelle che sono ad oggi le proprietà di FS SpA e RFI SpA: non vi si trovano quindi censite tutte le ex-linee delle Ferrovie dello Stato che sono già passate di mano ad altri soggetti; questa voluta limitazione dell'ambito descrittivo è tesa a far chiarezza sul dato della "proprietà", che risulta centrale per l'attuazione di qualsiasi progetto di riuso. Da questa impostazione deriva il fatto che l'estensione complessiva in chilometri delle linee dismesse possa apparire non elevata in rapporto ai numeri più alti che usualmente vengono dichiarati da altre fonti, con riferimento al dato relativo all'estensione delle linee dismesse italiane; cosa anche comprensibile da parte di soggetti terzi i quali, accomunandole in un unico universo, includono nel conteggio anche linee che sono state già cedute o non sono mai state di proprietà del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

L'*Atlante* consta della raccolta di schede con informazioni relative a singole linee dismesse, suddivise per comodità in grandi aree geografiche (Nord, Centro, Sud e Isole) e cia-

scuna di queste in regioni, percorse spostandosi ordinatamente attraverso l'Italia idealmente da Nord verso il Sud e le isole. In ragione dell'importanza delle singole linee, soprattutto in relazione alla lunghezza, sono stati utilizzati due tipi di scheda: una più estesa e dettagliata, l'altra costituita invece da una mini-scheda limitata all'illustrazione dei dati essenziali. In totale si tratta di 59 schede complete e 64 mini-schede.

Nella scheda completa si sono riportati: un testo con la presentazione della linea; alcune foto rappresentative; un prospetto sintetico costruito su alcune voci di tipo tecnico-descrittivo; uno schema lineare dove vengono indicate le stazioni o fermate attraversate dalla linea, con una indicazione delle distanze in chilometri riportate in maniera progressiva; infine una mappa di tipo stradale-turistico dove è stato indicato, in colore rosso, il tracciato della linea e i punti ove sono situate le stazioni con i relativi nomi.

Le mini-schede, anch'esse raggruppate per aree geografiche e riportate a valle delle schede principali, presentano il solo prospetto con le voci-tipo, integrato con qualche considerazione sintetica laddove ritenuta utile.

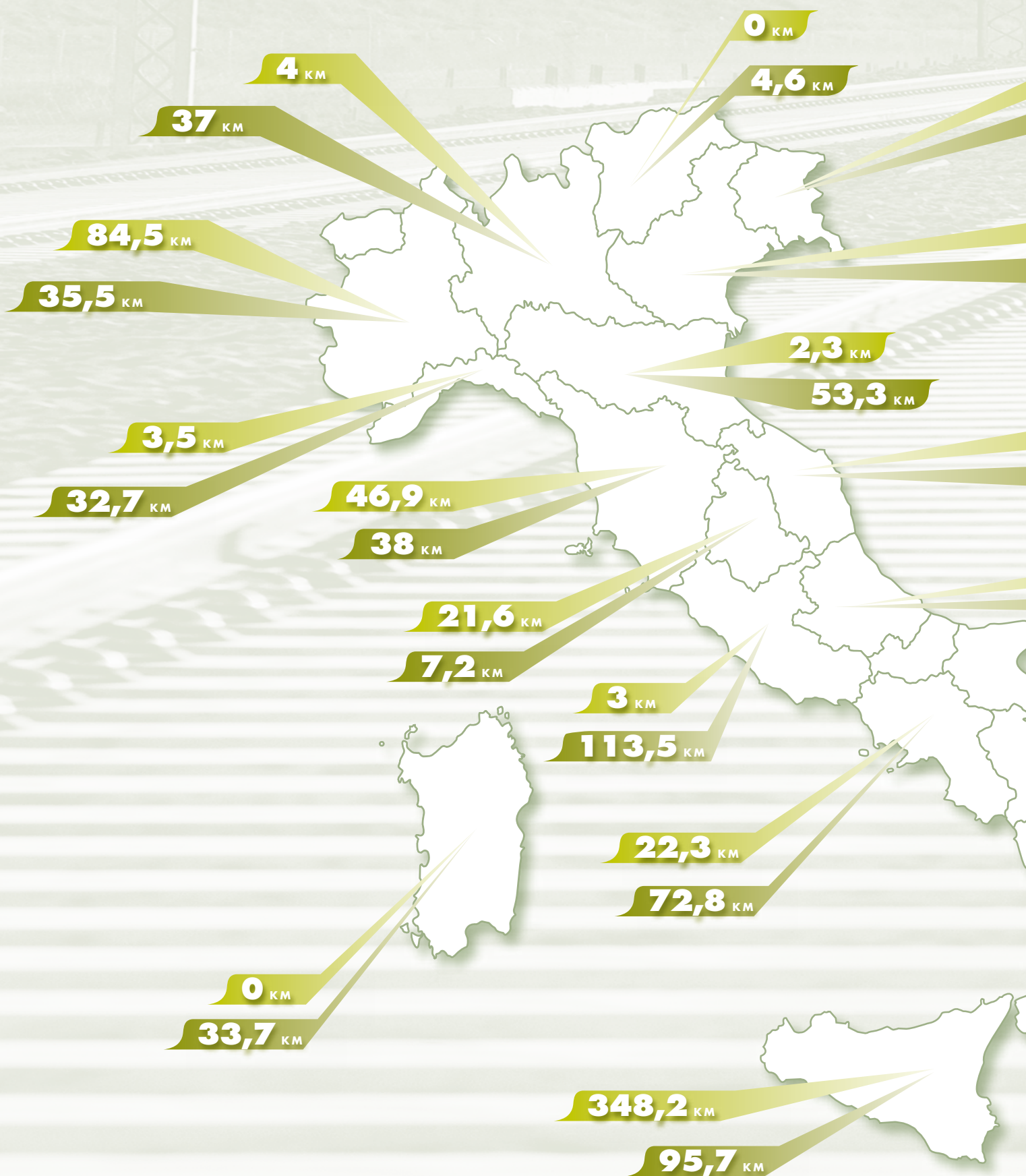
In generale si è cercato il più possibile di evitare l'uso della terminologia specialistica ferroviaria o di acronimi. A favore della comprensione è stato comunque previsto in fondo al volume un glossario, scritto con l'intento di costituire una finestra, sia pur minimale, su qualche concetto ferroviario che, nei limiti del possibile, si è cercato di rendere interessante anche per chi non ha particolari conoscenze in questo campo.

Nel testo descrittivo delle linee si è preferito dare minimo spazio ai dati più tecnici, soffermandosi di più sulla storia della linea, che risulta importante per comprendere al meglio il

ruolo territoriale rivestito dall'infrastruttura prima della cessazione dal servizio ferroviario. Inoltre si sono inserite le vicende successive, relative a eventuali iniziative per il riuso dei sedimi dismessi, o ancora relative ad acquisizioni in uso o in proprietà da parte di amministrazioni lo-

cali, privati, ecc. In molti casi sono stati evidenziati, laddove esistenti, i particolari valori ambientali o storico-architettonici che costituiscono le risorse più preziose per la futura valorizzazione di questi beni, a beneficio dei territori e delle popolazioni di riferimento.

Linee dismesse in asset al Gruppo



Ferrovie dello Stato Italiane

29,6 KM

28,6 KM

18,5 KM

101 KM

41,1 KM

53,2 KM

38,6 KM

2,1 KM

60,2 KM

22,3 KM

0 KM

18,9 KM

LINEE DISMESSE
DI PROPRIETÀ FS SpA

724 KM CIRCA

LINEE DISMESSE
DI PROPRIETÀ RFI SpA

750 KM CIRCA

TOTALE
LINEE DISMESSE

1.474
KM CIRCA



Il fabbricato viaggiatori della stazione di Bastia Mondovì

Nord



Bricherasio-Barge

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea ferroviaria Bricherasio-Barge presenta una lunghezza di circa 12 km. La linea, la cui realizzazione fu conclusa nel 1885, costituiva una diramazione della linea Pinerolo-Torre Pellice nella stazione di Bricherasio (linea ad oggi in esercizio), che consentiva alla località di Barge di avere il collegamento ferroviario con Torino. L'esigenza era provvedere al trasporto di materiali lapidei (gneiss) e minerali di quarzo estratti nelle zone tra Barge e Bagnolo Piemonte. Già dall'inizio del '900 il livello di traffico sulla Bricherasio-Barge risultò essere appena discreto, anche con riferimento al servizio viaggiatori che, pur con l'introduzione dell'elettrificazione nel 1921, fu soppresso nel 1966 non riuscendo a reggere il confronto con il servizio di trasporto delle autolinee; nello stesso anno furono eliminati gli stessi impianti di elettrificazione. Nel 1970, a seguito dell'esaurirsi del filone delle merci, la Bricherasio-Barge venne chiusa al traffico. La linea fu oggetto di decreto di dismissione definitiva nel 1984.

Il tracciato della linea è rettilineo fino alla stazione di Bagnolo Piemonte, diventando poi tortuoso nel successivo tratto fino a Barge, anche se la pendenza, mediamente del 3 per mille, non è particolarmente elevata.

L'armamento e l'impiantistica ferroviaria risultano completamente rimossi. Nel 2010 la sede ferroviaria nel tratto Bricherasio-Campiglione-Fenile-Bibiana, a cura della Provincia di Torino nel cui



ambito ricade la tratta in questione, è stata trasformata in pista ciclabile asfaltata per circa 5 km, fino al confine con la Provincia di Cuneo, prima di Bagnolo; è allo studio la realizzazione del proseguimento della pista verso Barge, fortemente sostenuta dal Comune di Bagnolo Piemonte per il tratto che ricadrebbe nel Comune medesimo.

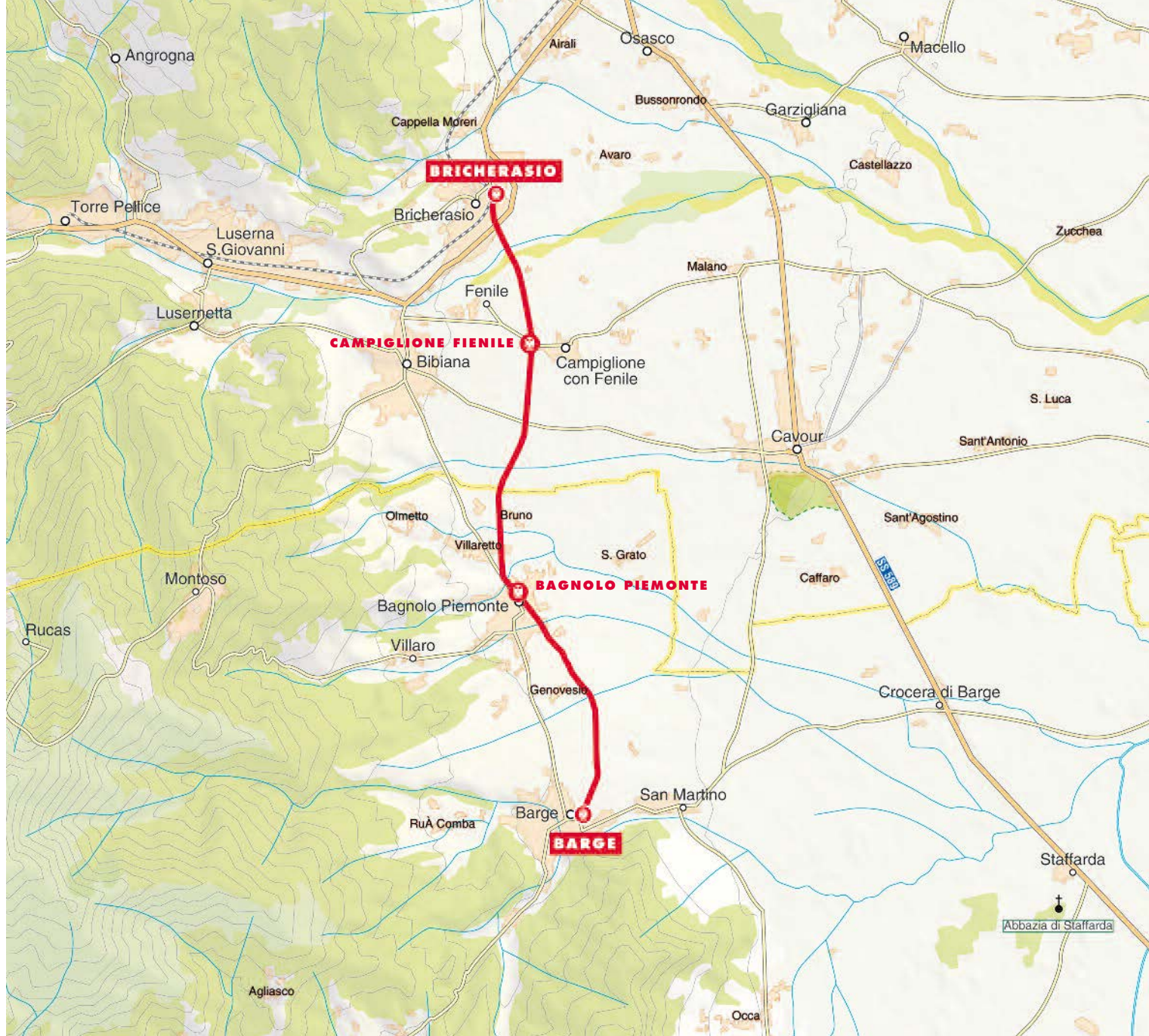
Sono molte le opere d'arte presenti lungo la linea; tra tutte si annoverano come le più importanti il ponte in muratura a 5 archi di 16 m di luce ciascuno (per una lunghezza totale di circa 100 m) sul Torrente Pellice al km 0,955, e il ponte a 3 archi sul Torrente Grana al km 7,982 (circa 18 m di lunghezza).

Il sedime della linea interessa i Comuni di Bricherasio, Fenile, Campiglione, Bibiana, Bagnolo e Barge.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Bricherasio

La pista ciclabile asfaltata nel tratto Bricherasio-Campiglione-Fenile-Bibiana



- BRICHERASIO
km 0,0
- CAMPIGLIONE FIENILE
km 2,6
- BAGNOLO PIEMONTE
km 7,2
- BARGE
km 11,5

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Pinerolo-Torre Pellice
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	11,5 km di cui 6,5 km di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	DPR n. 140 del 18 aprile 1984
Proprietario	FS SpA – Provincia di Torino
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 fabbricati viaggiatori – 2 fabbricati merci – 1 fabbricato servizi 10 case cantoniere – 1 garitta
Rilevanti opere d'arte	6 ponti

Airasca-Cavallermaggiore

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea Airasca-Moretta-Cavallermaggiore, della lunghezza di circa 34 km, rappresenta un segmento del tracciato passante orizzontale, con il quale sul finire dell'800 si intendeva collegare, su una direttrice Ovest-Est, Pinerolo ad Alessandria. La linea collegava la Torino-Pinerolo (si diramava dalla stazione di Airasca, tutt'ora in esercizio) alla linea Torino-Fossano-Savona (si diramava dalla stazione di Cavallermaggiore, tutt'ora in esercizio).

La realizzazione della linea Airasca-Cavallermaggiore venne suddivisa in due tronchi: l'Airasca-Moretta (di circa 20 km) e la Moretta-Cavallermaggiore (di circa 13 km). L'apertura al traffico della tratta Airasca-Moretta avvenne nel 1885, per la tratta Moretta-Cavallermaggiore si attese l'anno successivo. La linea era destinata solo al transito di treni con trazione diesel. Caratterizzata da un livello basso di traffico, dovuta alla natura prettamente agricola del territorio attraversato, già nel 1959, per la forte passività di esercizio, la linea fu proposta per la chiusura al traffico, che avvenne definitivamente nel 1986. La dismissione definitiva della linea era stata già sancita nel 1961 per il tratto Cavallermaggiore-Moretta e fu decretata successivamente nel 1987 per il tratto Moretta-Airasca. L'armamento è stato completamente rimosso su tutta la linea.

Le stazioni dismesse sono le sei intermedie di Scalenghe, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta,

Villanova-Solaro e Cavallerleone, più la fermata di Cercenasco. La linea presenta numerosi fabbricati (una cinquantina) e opere d'arte, tra le quali la più imponente è il ponte a cinque archi a sesto ribassato di luce 17 m sul Torrente Pellice situato al km 13,3.

Nel 2011 è stata realizzata una pista ciclo-pedonale asfaltata, completamente pianeggiante, in due tratti consecutivi Airasca-Villafranca Piemonte (circa 16 km a cura della Provincia di Torino) e Villafranca Piemonte-Moretta (circa 5 km a cura della Provincia di Cuneo).

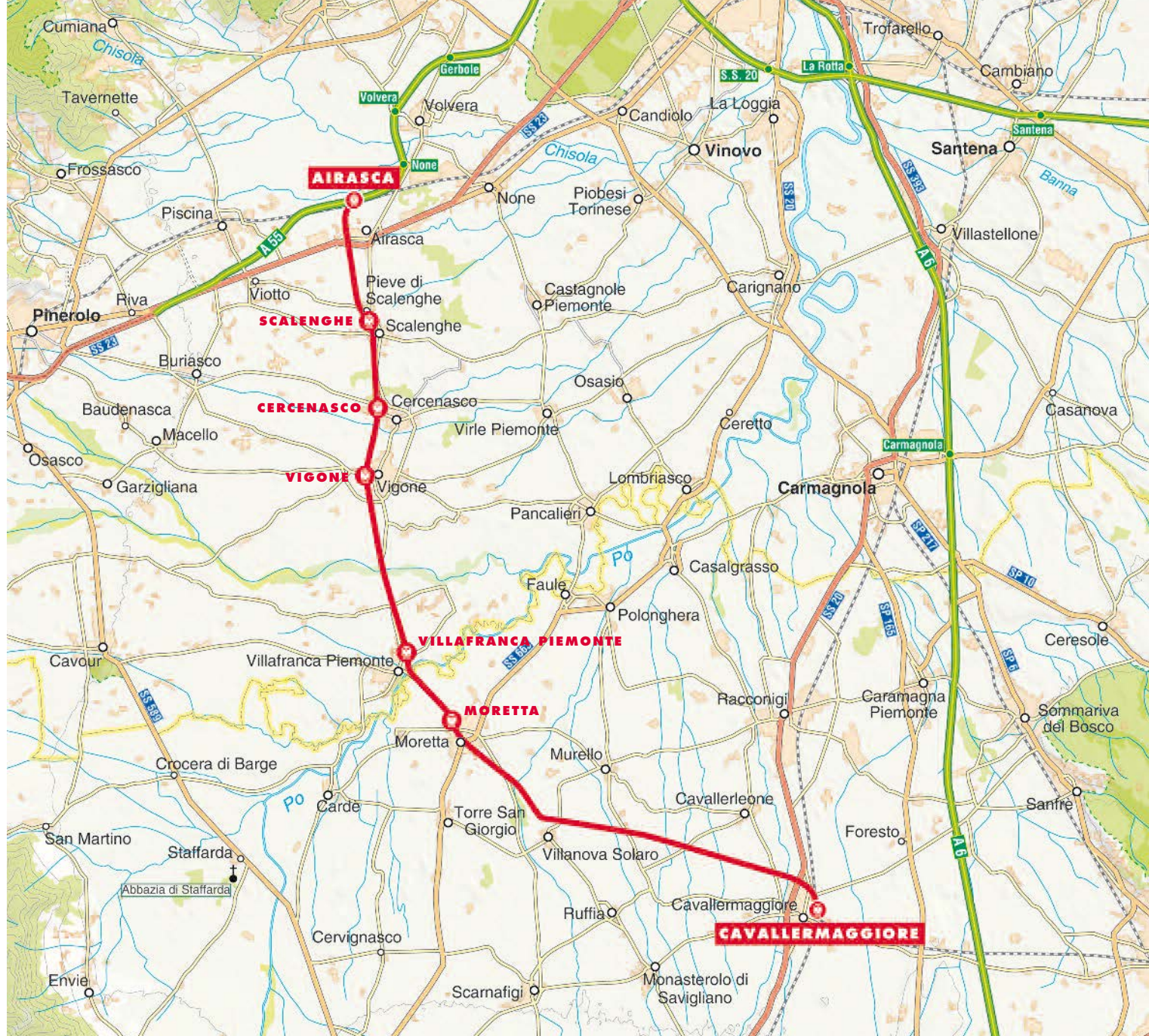
La pista ciclabile è stata denominata dal 2014 *Via delle Risorgive*, per la presenza di numerose sorgenti naturali tipiche delle pianure alluvionali. La pista risulta inserita in una rete di altri percorsi ciclabili che consentono di raggiungere numerosi punti di interesse turistico che caratterizzano quel territorio.

La linea dismessa è attualmente di proprietà di FS SpA. Il tracciato della linea interessa i Comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta, Villanova Solaro, Murello, Cavallerleone e Cavallermaggiore.

I beni ricadenti nella Provincia di Torino sono stati quasi interamente alienati. Per quelli nella Provincia di Cuneo, sono stati alienati per intero i beni ricadenti nei Comuni di Moretta e Murello; parzialmente i beni ricadenti nei Comuni di Villanova Solaro e Cavallermaggiore.

Foto, in alto

La pista ciclabile ricavata nella sede ferroviaria della tratta da Airasca fin quasi alla stazione di Villafranca Piemonte



- AIRASCA
km 0,0
- SCALENGHE
km 4,5
- CERCENASCO
km 7,6
- VIGONE
km 10,0
- VILLAFRANCA PIEMONTE
km 16,3
- MORETTA
km 19,3
- CAVALLERMAGGIORE
km 33,9

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Airasca-Moretta-Cavallermaggiore
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	33,9 km di cui 17,9 km di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	Tratta Airasca-Moretta: D.M. n. 73/T del 15 aprile 1987 Tratta Moretta-Cavallermaggiore: DPR n. 373 del 31 marzo 1961
Proprietario	FS SpA – Provincia di Torino
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	7 fabbricati viaggiatori – 1 fabbricato merci – 3 fabbricati servizi 30 case cantoniere – 5 garitte – 1 rimessa
Rilevanti opere d'arte	6 ponti

Moretta-Saluzzo

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea ferroviaria Moretta-Saluzzo, a singolo binario e non elettrificata, si estende per circa 14 km con uno sviluppo prevalentemente rettilineo. La linea venne realizzata tra il 1882 e il 1886 dopo che con Legge del 29 luglio 1879 furono inserite fra le ferrovie complementari da realizzarsi in Piemonte la linea Airasca-Moretta-Cavallermaggiore e in particolare la linea Moretta-Saluzzo, che costituiva la diramazione della prima verso Cuneo. Nella stazione di Saluzzo, ancora regolarmente in esercizio, la Moretta-Saluzzo si collegava all'attuale linea secondaria in esercizio Savigliano-Saluzzo-Cuneo. L'itinerario ferroviario Airasca-Moretta-Saluzzo (con la prosecuzione verso Cuneo o verso Savigliano) venne realizzato con l'intendimento originario di collegare la zona delle valli alpine con il mare. Analogamente alla linea Airasca-Moretta-Cavallermaggiore, anche la Moretta-Saluzzo fu caratterizzata, per il territorio attraversato essenzialmente agricolo, da bassi livelli di traffico (il traffico merci riguardava materiali da costruzione, prodotti agricoli e caseari, bestiame, cui era interessata soprattutto la zona di Saluzzo). Ne derivò anche per questa linea la chiusura al traffico commerciale dal 1° gennaio 1986. La linea venne poi definitivamente dismessa nel 1987 (assieme alla tratta Airasca-Moretta).

Fino a qualche tempo fa è stata comunque utilizzata per l'inoltro di materiale rotabile (non come

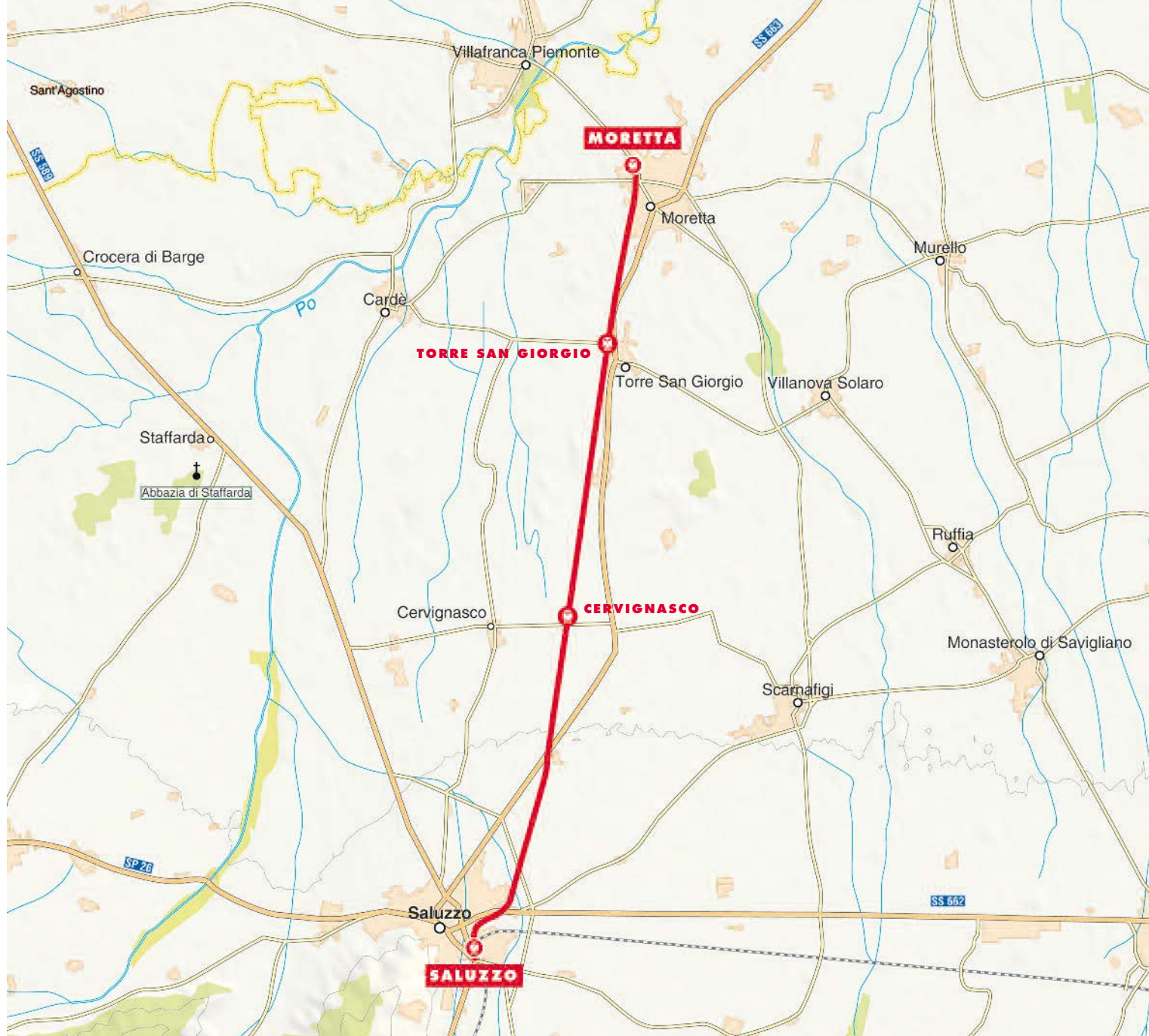
treno ma con circolazione in "regime di raccordo merci", quindi al di fuori della rete in esercizio di RFI) al fine di raggiungere le officine della Meccanica Moretta (Gruppo GTT), officine specializzate nella riparazione di rotabili ferroviari, raccordate con la ex-stazione di Moretta. Da un po' di tempo il servizio non viene più svolto, per l'attuale stato di inattività delle officine.

L'armamento è presente per tutta l'estensione della linea, mentre non sono presenti impianti tecnologici né passaggi al livello. A partire dalla stazione di Saluzzo, in esercizio, le stazioni dismesse sono Cervignasco, Torre San Giorgio e Moretta (in comune con la Airasca-Moretta). Sono presenti fabbricati e opere d'arte generalmente in buone condizioni di efficienza. Il sedime della linea interessa i Comuni di Saluzzo, Torre San Giorgio e Moretta (tutti nella Provincia di Cuneo).

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Torre San Giorgio

Uno dei 61 ponticelli
presenti lungo la linea



- MORETTA
km 0,0
- TORRE SAN GIORGIO
km 2,9
- CERVIGNASCO
km 7,7
- SALUZZO
km 13,8

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (dismessa)	Airasca-Saluzzo
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	13,8 km
Dismissione definitiva	D.M. 73/T del 15 aprile 1987
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari per tutta l'estensione della linea – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	7 fabbricati – 1 fabbricato viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	4 ponti

Busca-Dronero

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea Busca-Dronero, costruita all'inizio del secolo scorso e aperta all'esercizio nel 1913, fu richiesta fortemente dal Comune di Dronero per realizzare un collegamento in corrispondenza della stazione di Busca con la linea Cuneo-Saluzzo, al fine di superare l'isolamento della zona della Val Maira favorendone così lo sviluppo economico. Caratterizzata da un traffico non rilevante, dal 1966 non fu più effettuato il servizio viaggiatori; rimase l'utilizzo per il trasporto di merci e a scopi militari, fino alla chiusura definitiva della linea nel 1982 e alla dismissione definitiva avvenuta nel 1987.

La Busca-Dronero si innestava sulla linea Cuneo-Saluzzo-Savigliano, tutt'ora in esercizio, a circa 600 m dalla stazione di Busca. La linea ha una lunghezza di circa 12 km e una pendenza media del 10 per mille. L'armamento è stato in gran parte asportato. Parte del sedime risulta ricoperto da vegetazione. Erano presenti 23 passaggi a livello totalmente rimossi. Il tracciato della linea interessa i Comuni di Busca e Dronero, ambedue in Provincia di Cuneo. Nel tempo si è provveduto all'alienazione di alcuni fabbricati. In particolare per gli edifici della stazione di Dronero, di una certa rilevanza, si sta procedendo con attività finalizzate alla vendita. Negli anni 2000 la linea è stata oggetto di iniziative per la promozione del recupero del tracciato con finalità turistiche e culturali; tra queste, l'associazione Amici della Ferrovia Turistica della Valle Maira ha proposto di



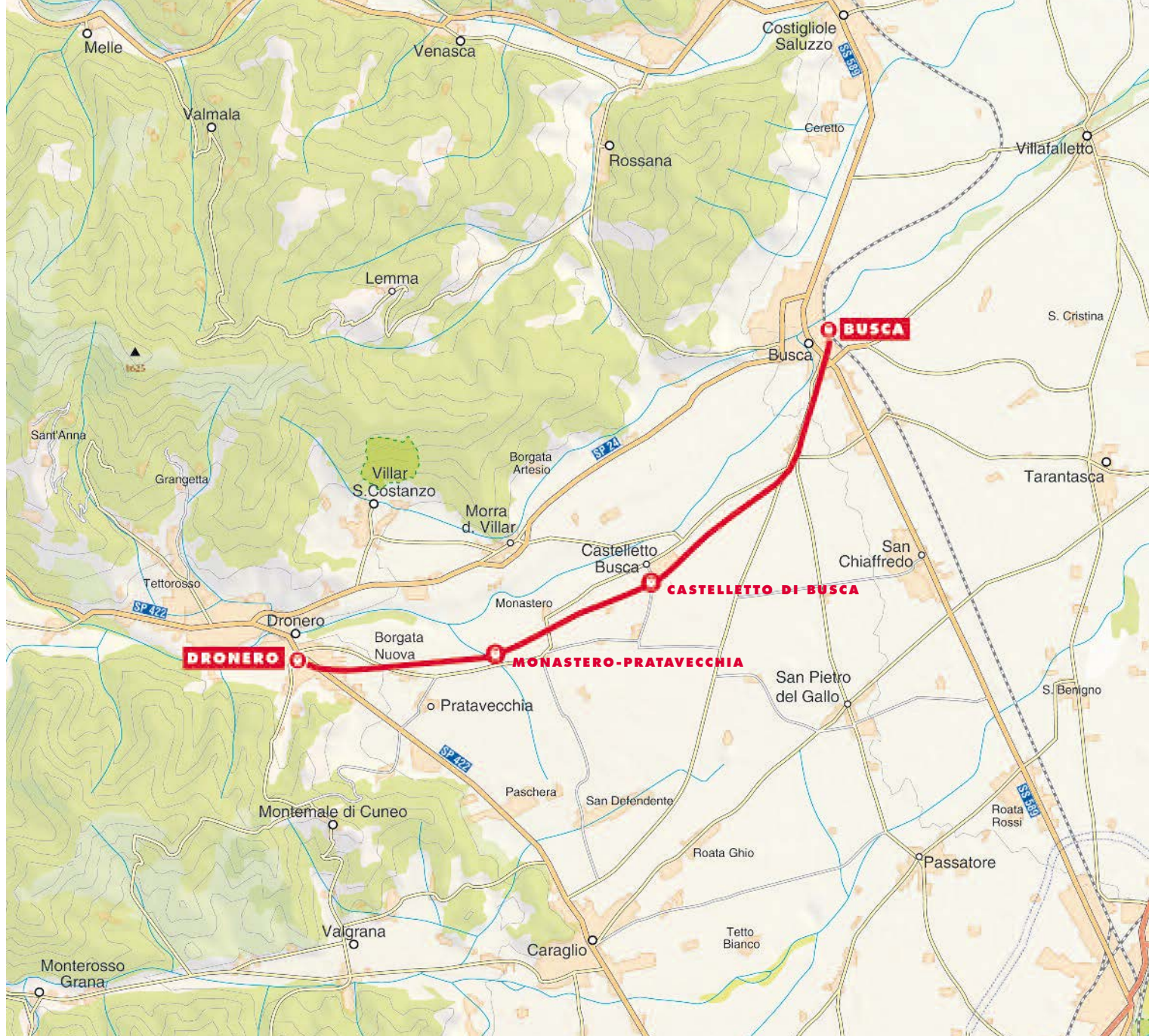
attivare la circolazione di veicoli leggeri a pedale del tipo *velorail*, sfruttando i tratti di binario che risultano ancora integri e in opera sul sedime della linea. Interessante in generale la possibilità di riuso per la migliore fruizione delle attrattive naturalistiche e storiche della Val Maira; da segnalarsi ad esempio la presenza nelle zone limitrofe di percorsi ciclabili già realizzati che potrebbero essere interconnessi con il sedime della ex linea.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Dronero

La rimessa locomotive di Dronero

La casa cantoniera a Busca



- BUSCA
km 0,0
- CASTELLETTO DI BUSCA
km 6,2
- MONASTERO-PRATAVECCHIA
km 9,1
- DRONERO
km 12,0

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Savigliano-Saluzzo-Cuneo
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	12 km
Dismissione definitiva	D.M. del M.I.T. prot. 0000239 del 26 maggio 2014
Proprietario	FS SpA – Vari privati
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari a tratti – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 fabbricati viaggiatori – 9 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	1 sottovia – 1 ponte

Tratta Brà-Narzole della linea Brà-Ceva

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea dismessa Brà-Ceva ha un'estensione complessiva di circa 50 km. Faceva parte della linea Savona-Ceva-Brà-Carmagnola, realizzata alla fine del XIX secolo, per collegare Torino con Savona e quindi con il mare. Questa linea costituì l'unica relazione ferroviaria fra Torino e Savona fino al 1933, anno in cui fu attivata la nuova "direttissima del Piemonte", con un tratto a doppio binario Fossano-Mondovì-Ceva, con la quale si istituì un collegamento tra Torino e Savona più lineare e veloce rispetto alla vecchia linea. La conseguenza fu la perdita di importanza della linea Brà-Ceva. Nonostante l'aggiunta dell'elettrificazione, avvenuta nel 1935, e vari successivi interventi di ammodernamento, la linea continuò infatti ad avere un interesse limitato all'ambito locale, con volumi di traffico necessariamente ridotti. Gli ingenti danni conseguenti all'alluvione che colpì il Piemonte nel 1994 provocarono la definitiva interruzione dei servizi ferroviari passeggeri e merci. L'intera linea Brà-Ceva fu definitivamente soppressa nel maggio 2001.

Una porzione della linea dismessa, la tratta Brà-Cherasco-Narzole della lunghezza di circa 14 km, è di proprietà di RFI SpA. Di questa, il tratto Brà-Cherasco (circa 7 km) è ad oggi utilizzato come raccordo ferroviario merci e presenta quindi un'infrastruttura ferroviaria efficiente. Il tratto successivo Cherasco-Narzole (sempre di

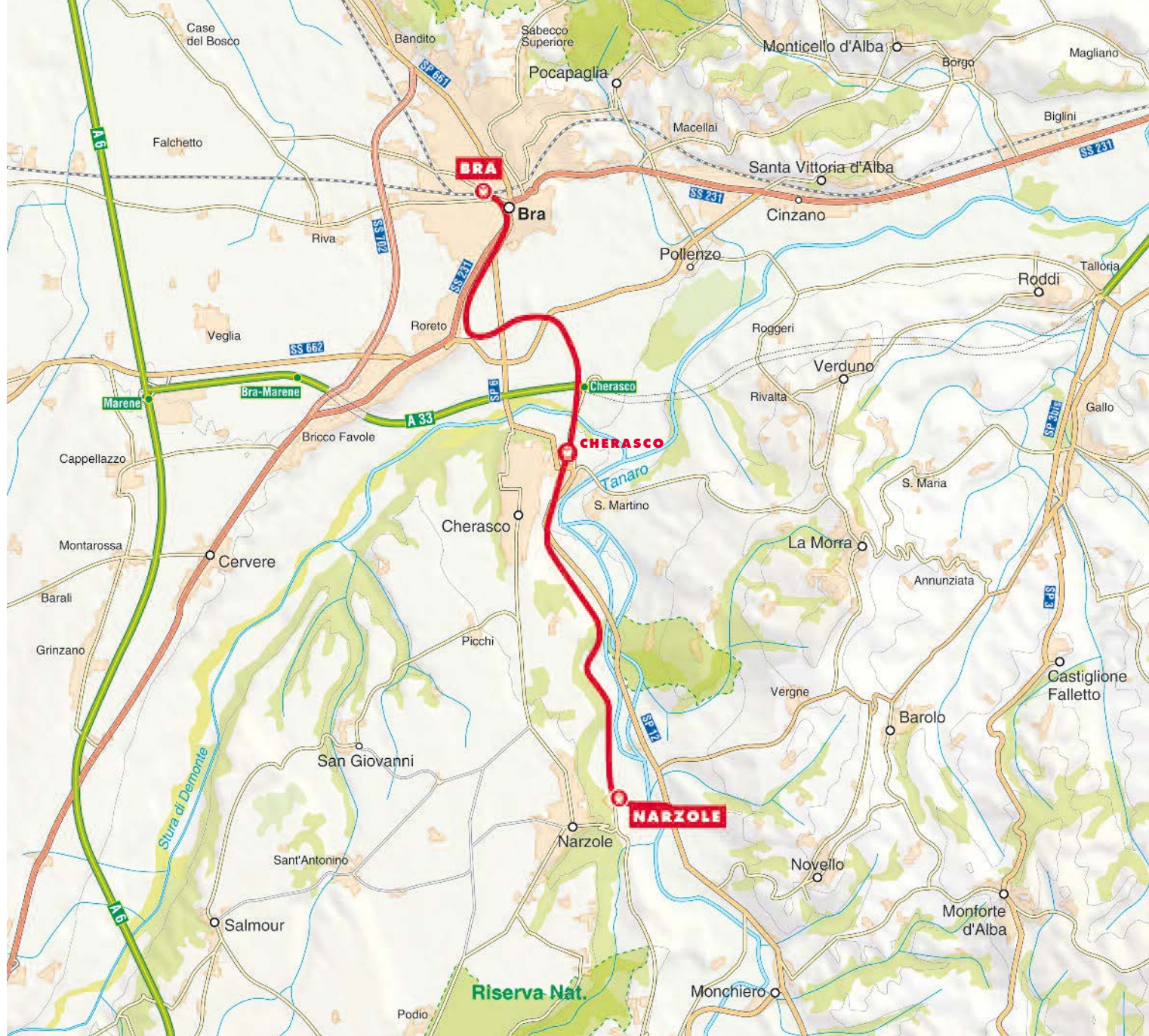
circa 7 km) è in disuso, con avvenuta eliminazione degli impianti di trazione elettrica. La stazione di Brà è situata nel punto di interconnessione fra il tratto di linea della vecchia direttrice Nord-Sud che è rimasto in esercizio, Carmagnola-Brà, e la linea secondaria trasversale Ovest-Est verso Alessandria Cavallermaggiore-Brà-Castagnole della Lanze-Cantalupo.

Il tratto Brà-Cherasco-Narzole presenta un tracciato a singolo binario con sviluppo essenzialmente curvilineo; non sono presenti passaggi a livello. Partendo da Brà in direzione di Narzole, la ferrovia attraversa il fiume Stura di Demonte con un ponte in muratura a sei archi di 20 metri di luce ciascuno, l'opera d'arte più rilevante, per poi raggiungere la stazione di Cherasco. Quest'ultima è servita da tre binari antistanti il fabbricato viaggiatori ed è dotata di uno scalo merci costituito da alcuni binari tronchi. Fra questa stazione e quella successiva di Narzole, si trova la galleria più lunga dell'intero tracciato, la "Trifoglietto" di 518,7 metri. La stazione di Narzole è servita dal solo binario di corsa; accanto al fabbricato viaggiatori è presente una tettoia molto probabilmente in passato adibita a ricovero per le biciclette dei viaggiatori; è presente inoltre un magazzino merci.

Il tracciato del tratto di linea Brà-Narzole interessa i Comuni di Narzole, Cherasco e Brà, tutti in provincia di Cuneo.

Foto, in alto

Il fabbricato merci
alla stazione di Narzole



- BRA
km 0,0
- CHERASCO
km 7,0
- NARZOLE
km 13,5

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Carmagnola-Brà
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	13,5 km
Dismissione definitiva	D.M. 78/T del 29 maggio 2001
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari per tutta l'estensione della linea – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori – 11 fabbricati
Rilevanti opere d'arte	2 ponti – 3 gallerie – 4 sottovia

Tratta Narzole-Ceva della linea Brà-Ceva

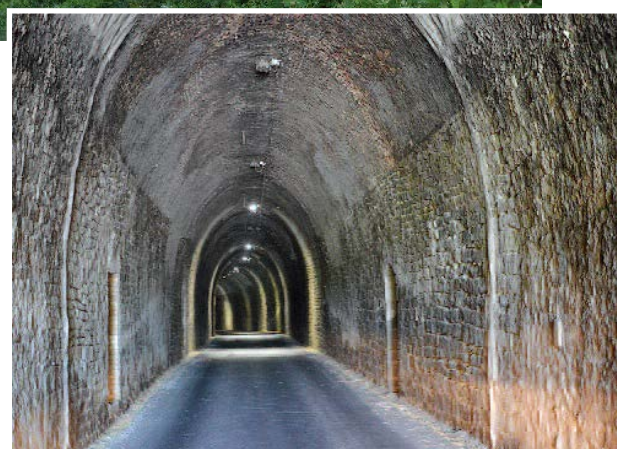
PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta ferroviaria Narzole-Ceva, di circa 36 km, costituisce, rispetto alla Brà-Cherasco-Narzole di proprietà di RFI, la seconda parte interamente di proprietà di FS SpA della linea dismessa Brà-Ceva. Ricordiamo che la linea Brà-Ceva fu realizzata alla fine dell'800 quale collegamento Nord-Sud da Torino a Savona; le successive realizzazioni di linee più veloci fecero progressivamente perdere importanza alla linea, fino all'interruzione dei servizi conseguente all'alluvione del 1994, nonché la definitiva dismissione decretata nel 2001. La stazione di Ceva è in esercizio sulla linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona. L'infrastruttura ferroviaria risulta completamente asportata (come nel tratto che precede, Cherasco-Narzole), anche in considerazione dei gravi danni apportati dall'alluvione, inclusi un vero e proprio stravolgimento del tracciato nei luoghi interessati dallo straripamento del Tanaro. Il sedime è caratterizzato da uno sviluppo prevalentemente curvilineo, con pendenza media del 7 per mille. Le opere d'arte tuttora esistenti sono numerose, nonostante alcune di esse siano state demolite, ricostruite o crollate (totalmente o parzialmente) a seguito degli eventi alluvionali.

La tratta comprende otto stazioni/fermate dismesse – Narzole, Monchiero Dogliani, Farigliano, Carrù Clavesana, Bastia Mondovì, Niella Tanaro, Rocca Cigliè e Castellino Tanaro – i cui fabbricati viaggiatori si trovano in buone condizioni.

L'ex-ferrovia Brà-Ceva è da tempo oggetto di at-

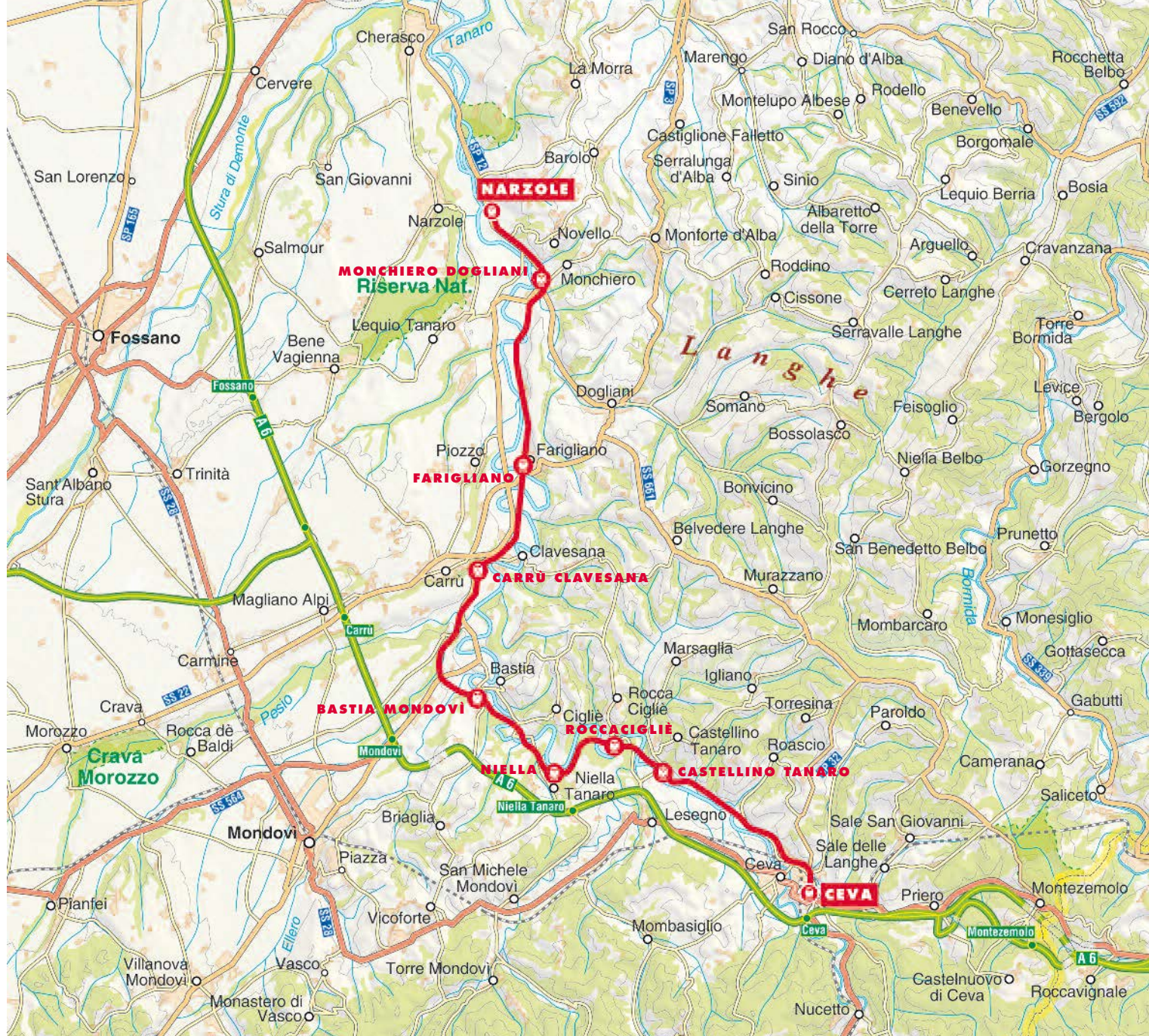


tenzioni da parte degli enti locali che si sono mostrati interessati a idee e progetti di valorizzazione della linea, anche rivolti in direzioni opposte tra loro, andando dal ripristino di un servizio ferroviario a carattere locale, alla realizzazione di una pista ciclabile per recuperare il sedime della ex-linea con finalità di sviluppo turistico a beneficio del territorio della valle del Tanaro. Riguardo al progetto di pista ciclabile, nel 2008 era stata già definita un'ipotesi progettuale da parte della Provincia di Cuneo; recentemente la Regione ha finanziato lo studio di fattibilità della cosiddetta "Via del mare", pista ciclabile delle Langhe, con l'idea di poterne finanziare la realizzazione con fondi europei. L'ipotesi prevede poi il collegamento a rete con altre piste ciclabili della Liguria e del Piemonte. I Comuni interessati dal tracciato della linea, tutti in provincia di Cuneo, sono: Narzole, Novello, Monchiero, Lequio Tanaro, Farigliano, Clavesana, Carrù, Mondovì, Bastia, Cigliè, Niella, Roccacigliè, Castellino e Ceva.

Foto, dall'alto in basso

Il viadotto Braia

La galleria Guglielmini Greuse



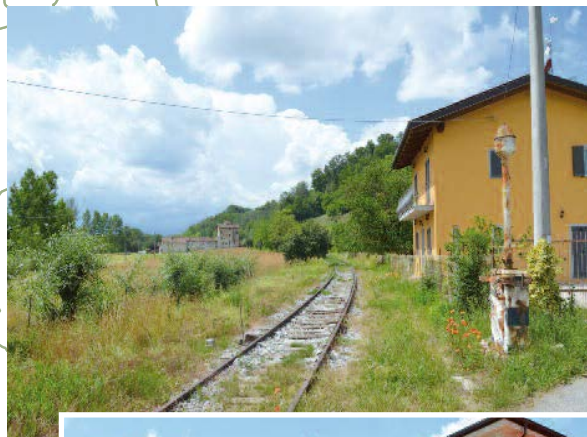
- NARZOLE
km 0,0
- MONCHIERO DOGLIANI
km 4,6
- FARIGLIANO
km 11,4
- CARRÙ CLAVESANA
km 15,7
- BASTIA MONDOVI
km 21,4
- NIELLA
km 25,5
- ROCCACIGLIÈ
km 28,4
- CASTELLINO TANARO
km 30,5
- CEVA
km 36,2

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Torino-Fossano-Savona
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	36,2 km
Dismissione definitiva	D.M. 78/T del 29 maggio 2001
Proprietario	Tratti di proprietà di FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No per tutta l'estensione della tratta
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	27 case cantoniere – 8 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	21 ponti – 1 viadotto – 11 cavalcavia – 8 gallerie

Bastia Mondovì-Mondovì

PROPRIETÀ
FS SpA

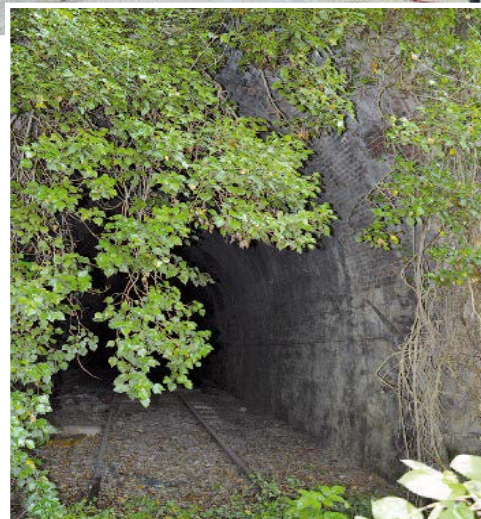


La tratta ferroviaria Bastia Mondovì-Mondovì si estende per circa 12 km ed è a singolo binario con un tracciato che presenta uno sviluppo prevalente in curva. I lavori di costruzione della ferrovia iniziarono nel gennaio del 1874 e, poiché ostacolati dalle lunghe pratiche espropriative dei terreni e anche dai lavori causati dalle piene del torrente Ellero, vennero ultimati alla fine dell'ottobre del 1875. Con apposito decreto venne autorizzata l'apertura della linea all'esercizio, avvenuta il 15 novembre dello stesso anno.

Il breve tratto compreso fra la futura stazione di Mondovì e quella di Mondovì Breo che costituiva l'ultimo spezzone del secondo lotto della linea Cuneo Gesso-Mondovì Breo, è stato aperto al traffico il 18 febbraio 1888. Il 1° gennaio 1986 è stata disposta la chiusura al traffico e, in seguito, formalmente sono stati soppressi i servizi viaggiatori e merci con D.M. 73/T del 15 aprile 1987. Attualmente è presente armamento per buona parte della linea, ad eccezione di alcuni tratti di lunghezza complessiva di circa 2 km.

La stazione di Mondovì rappresentava il punto di diramazione della linea che partiva da Fossano, dal quale era possibile proseguire in due direzioni, Bastia (tratta oggetto del presente lavoro) e Ceva, ad oggi in esercizio.

In seguito alla dismissione della linea le proprietà, un tempo adibite al trasporto ferroviario, hanno subito una trasformazione funzionale a servizio della comunità di Mondovì. Il fabbricato



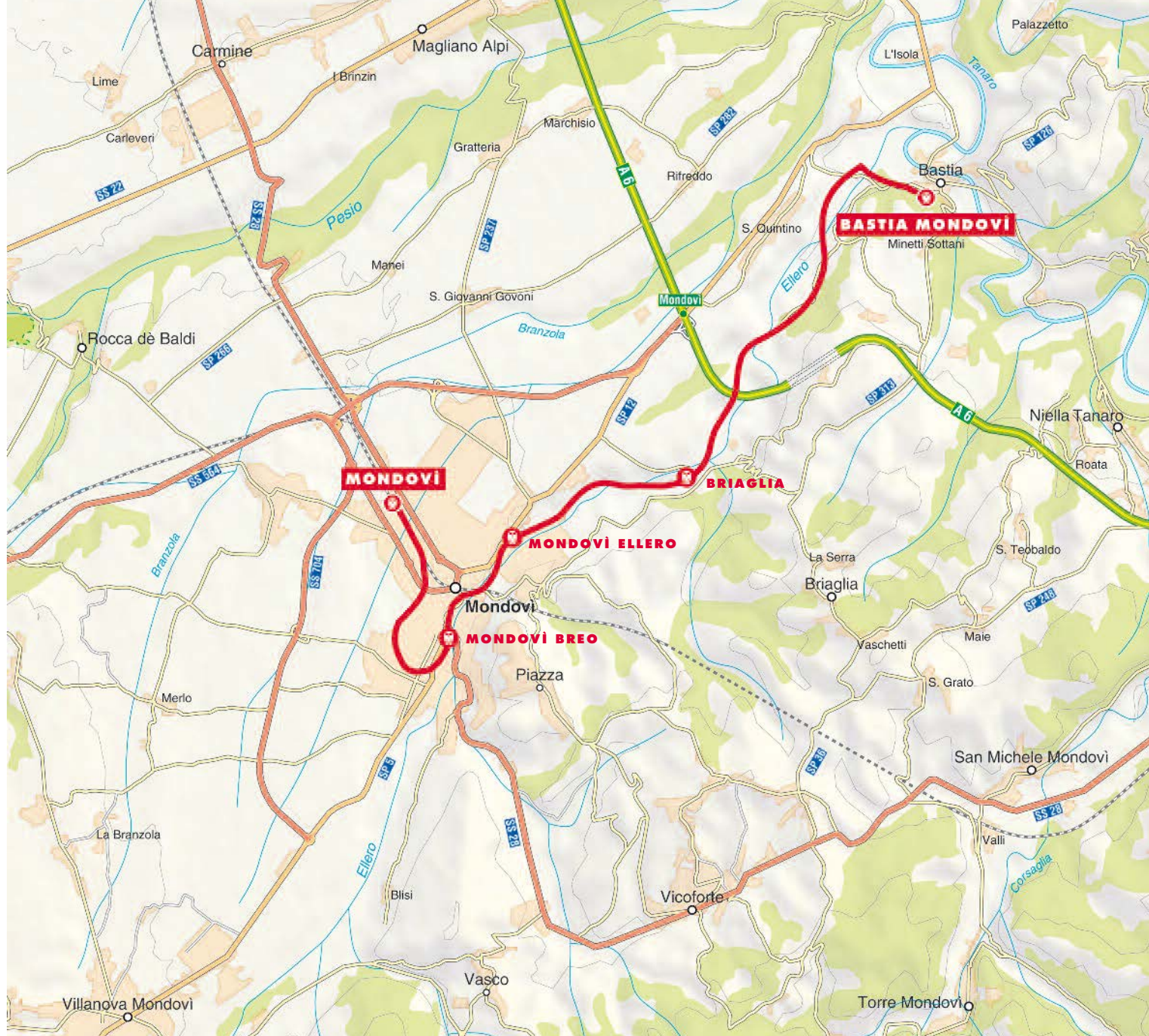
viaggiatori, interamente ristrutturato, è sede di attività commerciali e il piazzale è adibito a parcheggio auto. A lato del fabbricato, in direzione della stazione di Mondovì nuova, si colloca un fabbricato, mantenuto in ottime condizioni, ospitante i servizi. La galleria di Mondovì è l'opera d'arte più imponente dell'intera tratta e si estende per 1,1 km seguendo una traiettoria elicoidale. I Comuni interessati sono Bastia e Mondovì.

Foto, dall'alto in basso

Una delle case cantoniere
lungo il tracciato

La stazione di Mondovì,
oggi sede di attività commerciali

L'ingresso della galleria di Mondovì



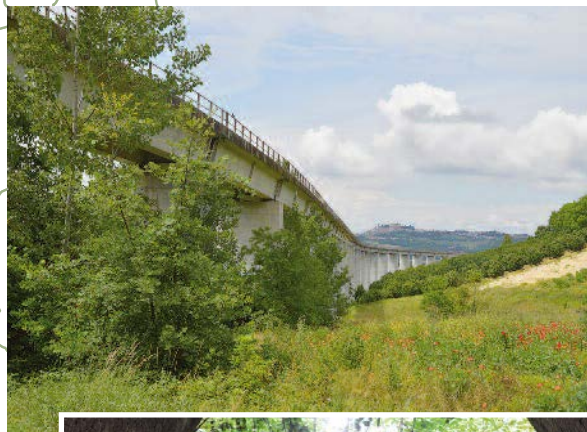
- BASTIA MONDOVI
km 0,0
- BRIAGLIA
km 5,7
- MONDOVI ELLERO
km 8,0
- MONDOVI BREO
km 9,6
- MONDOVI
km 11,9

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Mondovi Breo-Bastia di Mondovi (8,7 km) e tratto Mondovi-Mondovi Breo (2,2 km) appartenente alla linea sospesa Cuneo Gesso - Mondovi Breo
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	11,9 km
Dismissione definitiva	D.M. 73/T del 15 aprile 1987 data fine esercizio 31 dicembre 1985
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari a tratti – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	3 fabbricati viaggiatori – 9 case cantoniere – 2 garitte
Rilevanti opere d'arte	4 gallerie – 3 ponti

Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze

PROPRIETÀ
RFI SpA



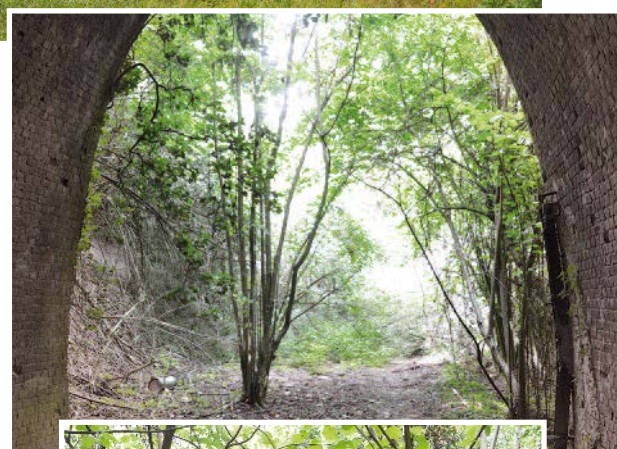
La tratta Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze si estende per circa 4,6 km e appartiene alla linea ferroviaria Castagnole-Asti-Mortara a semplice binario non elettrificato che collega il nodo ferroviario di Castagnole delle Lanze a quello di Asti e Mortara passando per Casale Monferrato.

Il tratto ferroviario presenta uno sviluppo caratterizzato da diversi tratti curvilinei e una pendenza media di circa l'8,2‰.

La linea fu costruita nel 1870 e nel 1988 le stazioni di Castel d'Agogna, Cozzo, Ponzano Monferrato e Zeme furono declassate a fermate. L'anno seguente subirono la stessa sorte le stazioni di Castell'Alfero, Ozzano Monferrato, Penango, San Giorgio Casale e Terranova Monferrato.

Il tracciato originario tra Castagnole delle Lanze e Motta di Costigliole, interrotto a causa di movimenti franosi, venne definitivamente abbandonato alla fine degli anni '80 e nel 1990 fu attivata una lunga variante in viadotto di circa 4 km e due tratti a mezzacosta. Nel 2012 l'intera linea fu definita a bassa frequentazione dalla Regione Piemonte, pertanto il servizio ferroviario venne sospeso.

La sovrastruttura ferroviaria originaria (armamento e *ballast*) è stata totalmente rimossa. Lungo il percorso non sono presenti fabbricati, ma si trovano alcuni ponti e due importanti gallerie: la galleria Bongiovanni e la galleria di



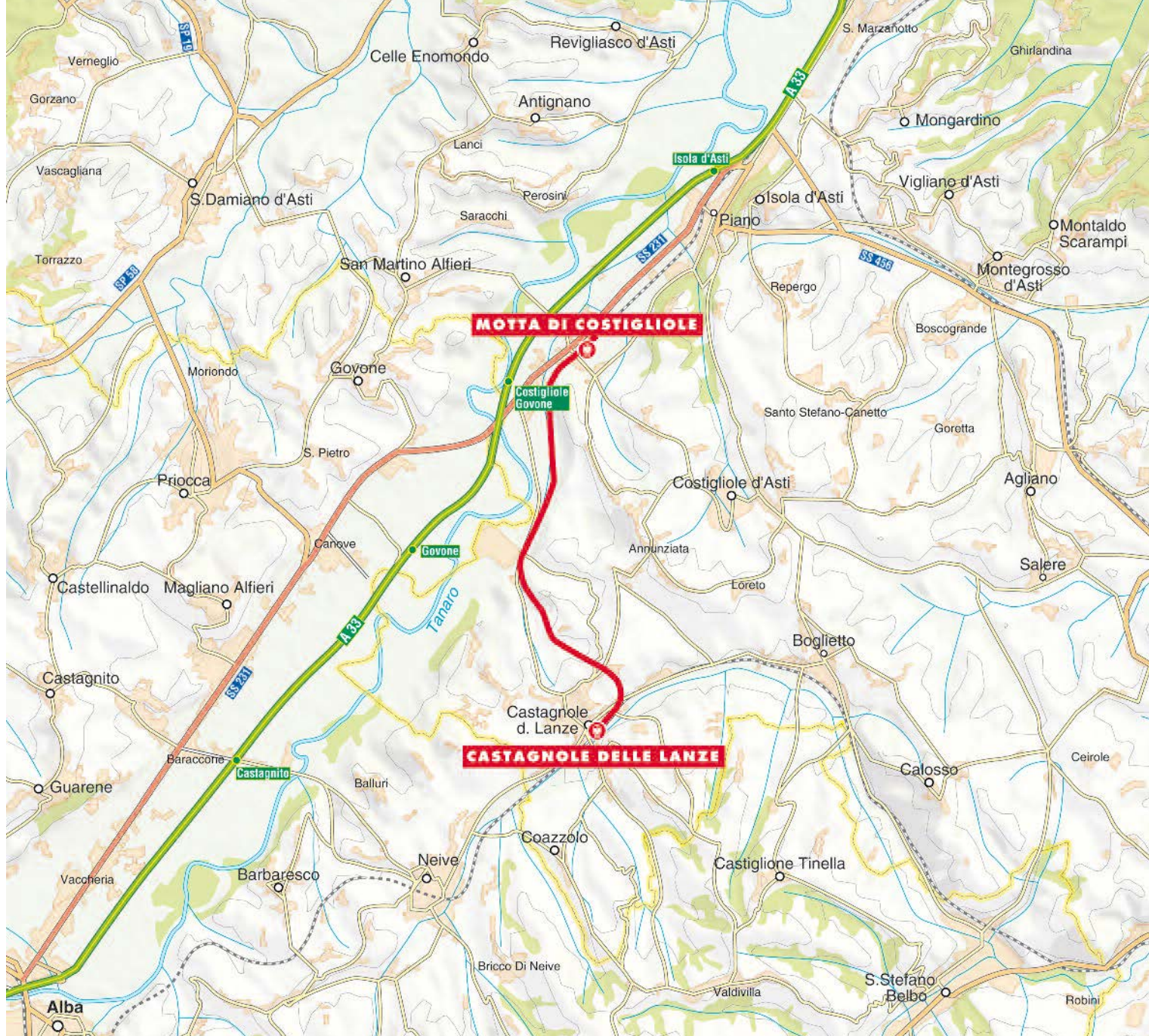
Francia, entrambe di forma ovoidale, realizzate in mattoni pieni.

La tratta interessa i comuni di Castagnole delle Lanze e Costigliole d'Asti, in Provincia di Asti.

Foto, dall'alto in basso

Viadotto a Castagnole delle Lanze

Due immagini della Galleria Bongiovanni



- MOTTA DI COSTIGLIOLE
km 0,0
- CASTAGNOLE DELLE LANZE
km 4,6

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Castagnole delle Lanze - Asti - Mortara
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	4,6 km
Dismissione definitiva	Variante di tracciato del 1985
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari - No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	2 ponti - 2 gallerie

Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate

PROPRIETÀ
RFI SpA



Il tratto dismesso, Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate si estende per circa 8 km (non comprendendo i tratti interni alle stazioni di Olgiate-Calco-Brivio e il tratto terminale di Calolziocorte-Olginate, comuni con gli attuali binari in esercizio). La tratta venne inaugurata nel 1873 ed era a binario unico con scartamento ordinario, solo in seguito elettrificato.

Il tratto è stato dismesso nel periodo tra gli anni 2000-2009 a seguito delle varie attivazioni del nuovo tracciato, compreso il raddoppio di parte dei binari, della linea ferroviaria Monza-Lecco-Colico-Tirano. A seguito della interruzione della circolazione è stata rimossa tutta la parte di impianti nonché demolito l'armamento, escluso il pietrisco che è ancora in sede.

Il tratto dismesso si sviluppa a mezza costa con un caratteristico andamento alto-planimetrico che presenta un tracciato con curve e lievi pendenze; le relative opere d'arte sono tipiche del periodo di costruzione, cioè tratti in gallerie, ponticelli in muratura, muri di sostegno in pietra e inoltre diversi attraversamenti a raso stradali e pedonali. Nel corso degli anni sono state realizzate opere di attraversamento tipo cavalcavia in quanto la linea attraversa aree soggette a un notevole sviluppo sia economico che demografico. Inoltre è presente anche un ponte a travate metalliche sul fiume Adda, che attualmente è stato inserito in un percorso ciclo-pedonale gestito dalla Provincia di Lecco.



Foto, dall'alto in basso

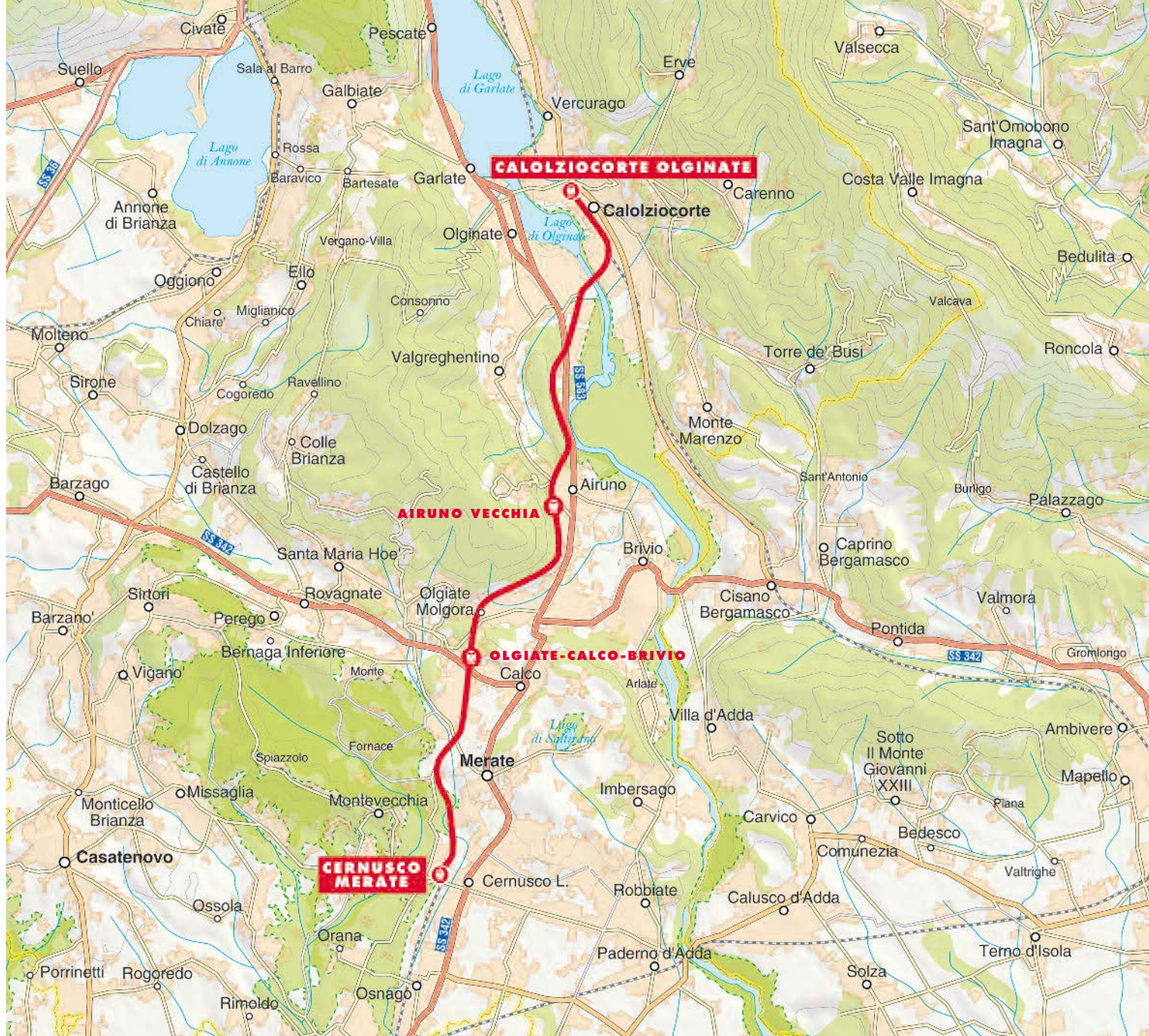
Il tratto unisce diversi nuclei abitati del territorio: da qui l'interesse a convertirlo in percorso ciclo-pedonale

L'andamento altimetrico presenta curve e lievi pendenze che hanno reso necessaria la costruzione di muri di sostegno in pietra

Un ponticello di sostegno. L'intero tracciato è coperto di pietrisco, residuo dell'antico armamento

Sia l'Amministrazione della Provincia di Lecco sia le Amministrazioni dei Comuni attraversate dall'ex sedime hanno più volte manifestato l'interesse comune a utilizzare l'intero tracciato per la realizzazione di un collegamento ciclo-pedonale di tutti i territori.

I Comuni interessati sono: Merate, Olgiate Molgara, Brivio, Airuno e Olginate.



- CALOLZIOCORTE OLGINATE
km 0,0
- AIRUNO VECCHIA
km 5,7
- OLGiate-CALCO-BRIVIO
km 9,6
- CERNUSCO MERATE
km 13,5

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Linea Milano-Lecco-Colico. Tratta Monza-Calolziocorte
Regione	Lombardia
Lunghezza della linea	7,8 km (esclusi i binari in esercizio in comune con la tratta dismessa)
Dismissione definitiva	Variante di tracciato del 2000-2009
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari, presente pietrisco – No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	3 ponti – 2 gallerie

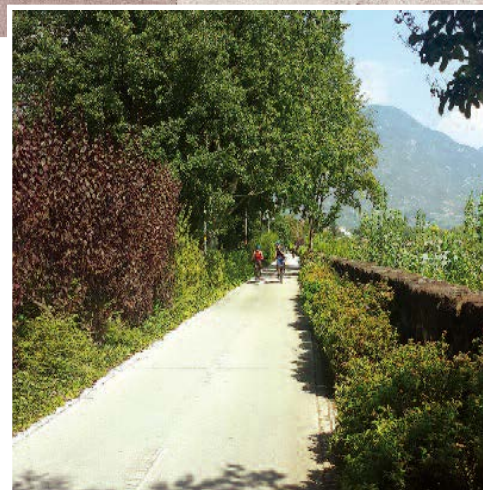
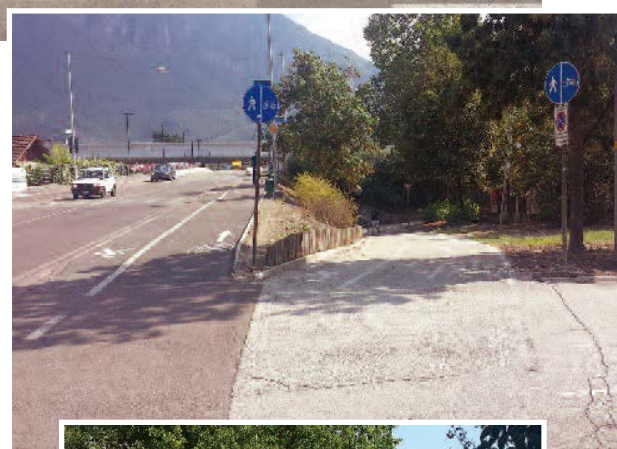
Bolzano-Bivio per l'Oltradige

PROPRIETÀ
RFI SpA



Il tratto della linea Bolzano-Bivio per l'Oltradige, dismesso per variante di tracciato sulla linea Bolzano-Merano, corre per circa 5 km all'interno del centro storico di Bolzano, con un percorso tortuoso a Nord del fiume Isarco. È stato dismesso a seguito della realizzazione, negli anni '70 circa, di una variante di tracciato da parte dell'allora FS e della Provincia Autonoma di Bolzano. Il nuovo percorso fu realizzato a valle del fiume, attraversando la zona industriale con una ampia curva di innesto in direzione Ovest verso Merano. Successivamente alla dismissione, a seguito degli accordi definiti tra le parti, sono stati dismessi gli impianti ferroviari e la quasi totalità delle aree dismesse fu ceduta agli enti locali per il miglioramento viario della città, per la realizzazione di percorsi ciclopedonali, zone verdi e altre aree di interesse pubblico.

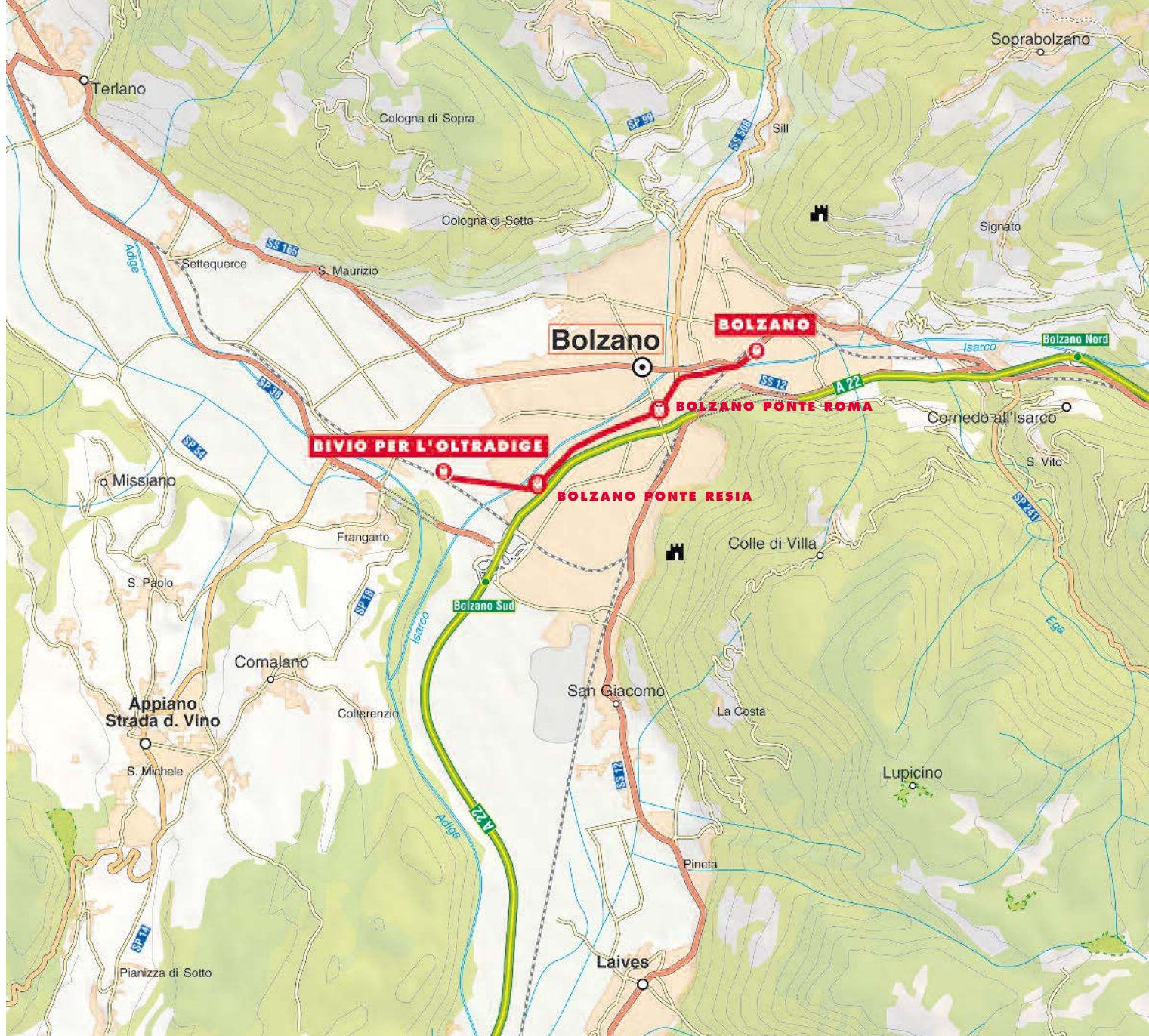
Attualmente non esistono più infrastrutture ferroviarie in quanto, a seguito dei lavori eseguiti, tutti i beni sono stati inseriti nel tessuto urbano della città, nello specifico sia terreni che due ponti in ferro sul torrente Talvera; rimangono da definire solamente alcune porzioni di immobili situati nella zona tra il ponte Palermo e la zona Bivio, quale atto conclusivo dell'intera operazione con il Comune di Bolzano. Dalla planimetria generale si nota l'enorme differenza e il miglioramento avuto dalla realizzazione di detta variante, a tutto guadagno della percorrenza dei treni e della fluidità dei collegamenti tra le città di Bolzano e Merano. Il Comune interessato è Bolzano.



Foto, dall'alto in basso

Vista dei due ponti in ferro sul torrente Talvera riconvertiti in pista ciclabile e percorso pedonale

Scorci di percorsi ciclopedonali che si innestano nella viabilità ordinaria del tessuto urbano e in zone verdi di interesse paesaggistico



- BOLZANO
km 0,0
- BOLZANO PONTE ROMA
km 1,5
- BOLZANO PONTE RESIA
km 3,3
- BIVIO PER L'OLTRADIGE
km 4,6

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bolzano-Merano
Regione	Trentino Alto Adige
Lunghezza della linea	4,6 km
Dismissione definitiva	1971
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari per 1 km circa – No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	2 ponti

P.C. Dolcè-Domegliara Sant' Ambrogio

PROPRIETÀ
RFI SpA



Il tratto di linea P.C. Dolcè-Domegliara Sant' Ambrogio, che si estende per circa 7 km a Nord della città di Verona, è stato dismesso nel 1998 a seguito della realizzazione di una variante di tracciato in galleria di circa 4,3 km sulla linea attualmente in esercizio Bologna-Verona-Brennero. Più precisamente ha inizio oltre 1,7 km dopo la stazione di Domegliara-Sant' Ambrogio e termina 1,5 km prima della fermata di Dolcè (ambidue in esercizio sulla Verona-Brennero), comprendendo anche un'unica stazione dismessa che è Ceraino (comunque soppressa qualche anno prima della realizzazione della variante).

Il tracciato fu realizzato parte in trincea e parte in rilevato; presenta opere d'arte quali vari muraglioni di sostegno, due ponti e la vecchia galleria di Ceraino, tutte in buono stato di conservazione. La sede ferroviaria oggi, pur se priva dell'armamento e in alcuni tratti invasa dalla vegetazione, risulta ben riconoscibile sul territorio. Il tracciato interessa anche porzioni montagnose caratterizzate da fenomeni franosi, da cui il fatto che risultano inserite tra le zone a rischio dissesto idrogeologico. I fabbricati della ex stazione di Ceirano, non più utilizzati, sono in discrete condizioni, con gli accessi che sono stati però murati. Il sedime della linea risulta inserito nella più ampia e pregevole Val d'Adige, percorsa e modellata dal fiume Adige. Nella zona di Ceraino il fiume percorre una spettacolare gola (Chiusa di

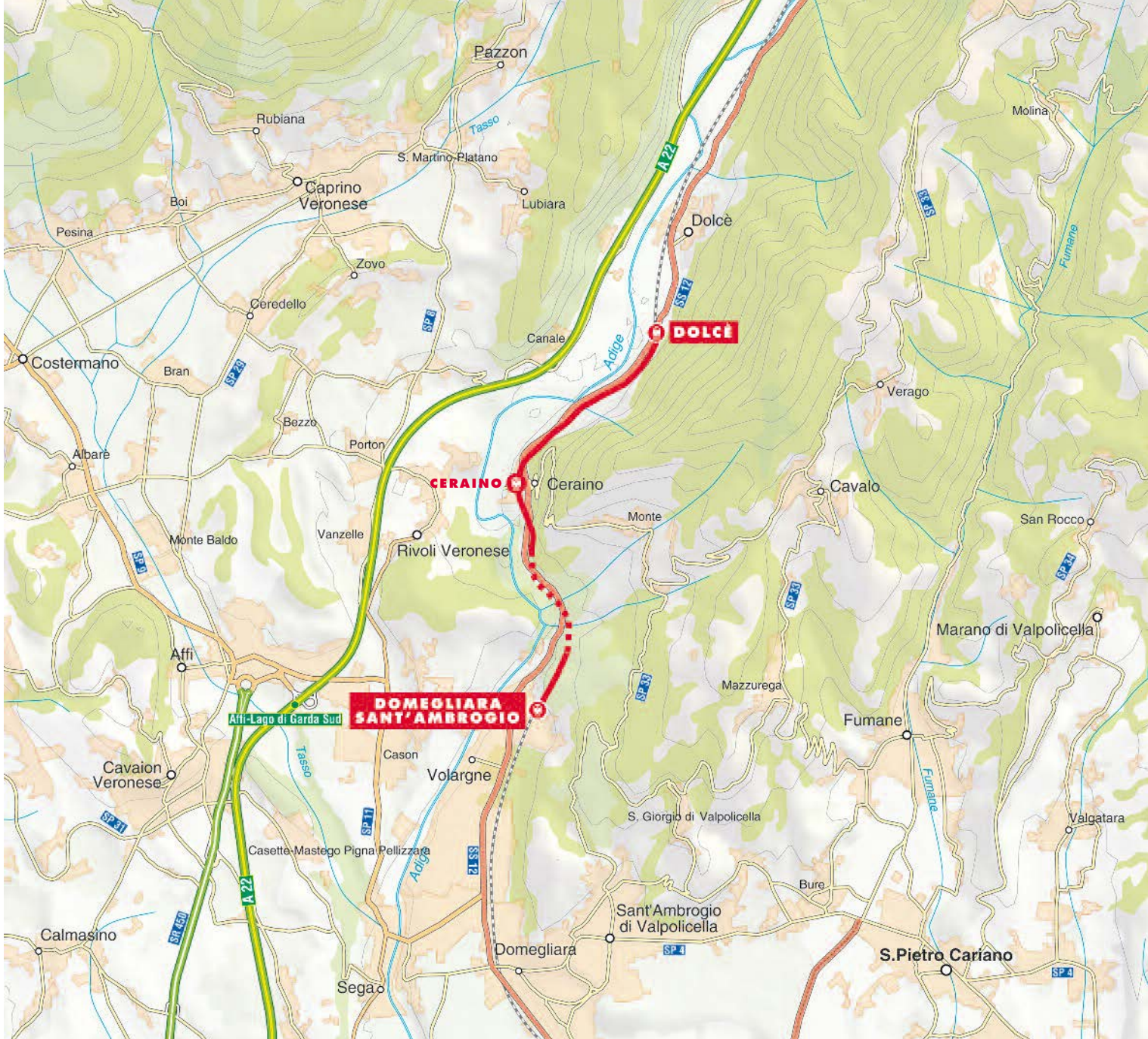
Ceraino), che è caratterizzata da pareti di calcare oolitico, roccia particolarmente resistente all'erosione.

Si potrebbe immaginare un riuso del sedime in pista ciclabile, da inserire nel Progetto di itinerario ciclabile europeo "Eurovelo 7 – Il percorso del Sole", concepito in direzione Nord-Sud da Capo Nord a Malta, co-finanziato dall'Unione Europea e sviluppato dall'ECF (European Cyclists' Federation); questa destinazione favorirebbe la fruizione del sistema geografico naturalistico della Chiusa di Ceraino, nell'ambito del quale si può accedere al suggestivo percorso della strada militare austriaca, realizzata alla metà dell'800, che va da Ceraino in Val d'Adige ai forti di Ceraino e di Monte Sant' Ambrogio nei pressi della Chiusa Veronese, che completavano la piazzaforte di Rivoli-Ceraino. Il tracciato della linea interessa i Comuni di Sant' Ambrogio di Valpolicella e Dolcè.

Foto, dall'alto in basso

Il vecchio tracciato parallelo all'imbocco della nuova galleria di Ceraino

Opera d'arte sovrastante il vecchio tracciato nel territorio di Dolcè



- DOLCÈ
km 0,0
- CERAINO
km 4,6
- DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO
km 7,8

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Verona-Brennero
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	7,8 km
Dismissione definitiva	1998
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori nella ex stazione di Ceraino 1 ex fabbricato di servizio
Rilevanti opere d'arte	2 ponti – 1 galleria lunga 700 m

Dossobuono-Isola della Scala

PROPRIETÀ
RFI SpA



La tratta ferroviaria Dossobuono-Vigasio-Isola della Scala si estende per 17 km. La linea ferroviaria fu costruita e completata nel periodo fra il 1851 e il 1877 e consentiva il collegamento con la stazione di Rovigo, mentre ora tale collegamento avviene attraverso la linea Verona-Bologna fino a Isola della Scala.

Il traffico sul tronco Dossobuono-Isola della Scala è stato soppresso nel 1986, mentre la dismissione è stata ufficializzata con decreto del Ministero dei Trasporti n. 73 del 15 aprile 1987.

Il sedime nel frattempo è stato invaso dalla vegetazione spontanea ma resistono ancora: l'armamento ferroviario, le stazioni, le case cantoniere e tutti i ponti e i manufatti.

Il vecchio tracciato esistente consente di collegare Dossobuono (a 5 km da Verona, sulla direttrice Verona Villafranca-Mantova) con la pianura veronese; da Isola della Scala si può proseguire lungo il fiume Tartaro verso Sud, il tutto si presterebbe a diventare una piacevole *green way* che attraversa una pianura ancora oggi prevalentemente agricola e che presenta paesaggi incontaminati di naturale bellezza. La presenza delle due stazioni ferroviarie alle teste, Dossobuono e Isola della Scala, favorirebbe anche percorsi con Bici + Treno.

I Comuni interessati sono: Villafranca-Dossobuono, Castel d'Azzano, Vigasio e Isola della Scala.



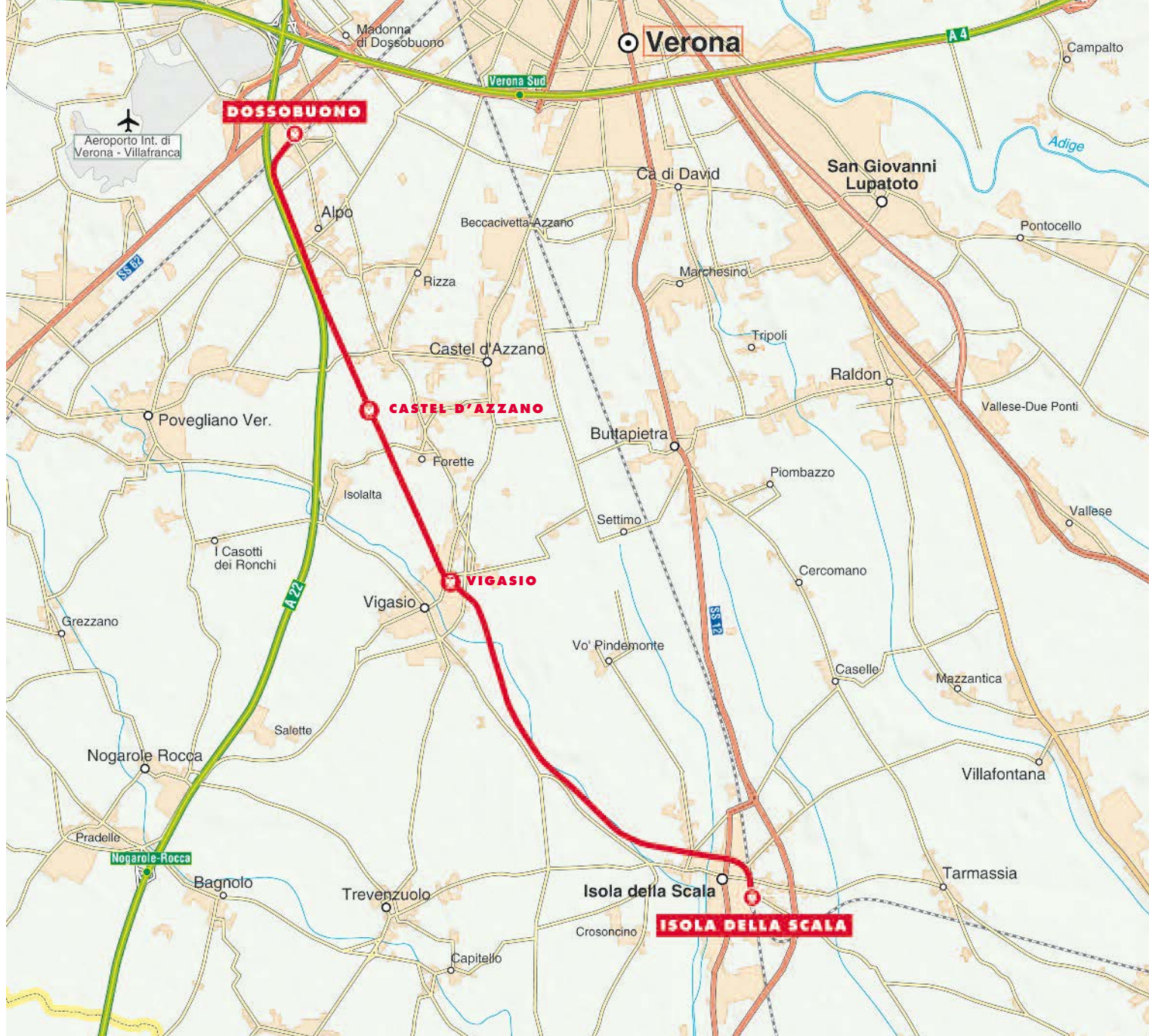
Foto, dall'alto in basso

La stazione di Castel d'Azzano

La stazione di Vigasio

La stazione di Dossobuono

Parte del sedime
a Isola della Scala



- DOSSOBUONO
km 0,0
- CASTEL D'AZZANO
km 5,4
- VIGASIO
km 8,8
- ISOLA DELLA SCALA
km 17

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Verona-Rovigo
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	17 km
Dismissione definitiva	D.M. n. 73/T del 15 aprile 1987
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	1 sottovia

Grisignano di Zocco-Ostiglia

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea ferroviaria Grisignano di Zocco-Ostiglia si estende per circa 67 km e costituisce la porzione iniziale, rimasta ancora di proprietà di RFI, della linea Treviso-Ostiglia che per il resto è stata ormai quasi interamente alienata. La Treviso-Ostiglia, con la sua originaria lunghezza di 118 km, è la linea dismessa più lunga d'Italia. Fu realizzata per fini militari di trasporto truppe verso l'Austria in diverse fasi tra il 1925 e il 1941. Fu poco sfruttata nella sua interezza e solo per trasporto di merci a fini bellici, in quanto danneggiata dai bombardamenti della Seconda Guerra Mondiale, con conseguente completa cessazione della circolazione. Nel dopoguerra non fu mai più riattivata la porzione Treviso-Grisignano di Zocco, definitivamente soppressa nel 1959. Fu ripristinato il solo tratto Grisignano di Zocco-Ostiglia, che con un discreto flusso di traffico passeggeri e merci contribuì allo sviluppo di quel territorio prettamente agricolo. Anche questo tratto fu però dismesso definitivamente, per tratte e in anni diversi: Ostiglia-Legnago nel 1972, Legnago-Cologna Veneta nel 2014, Cologna Veneta-Grisignano nel 1984. Nel 2005 la Regione Veneto ha inserito l'intera ex linea Treviso-Ostiglia in un piano per la realizzazione di una pista ciclabile, oggi denominato Progetto Strategico *Green Tour* – Verde in Movimento. Sul tratto Treviso-Grisignano quasi interamente alienato (al Comune di Grisignano, alla Provincia di Padova e alla Regione Veneto) sono stati già realizzati circa 50 km di pista ciclabile, da

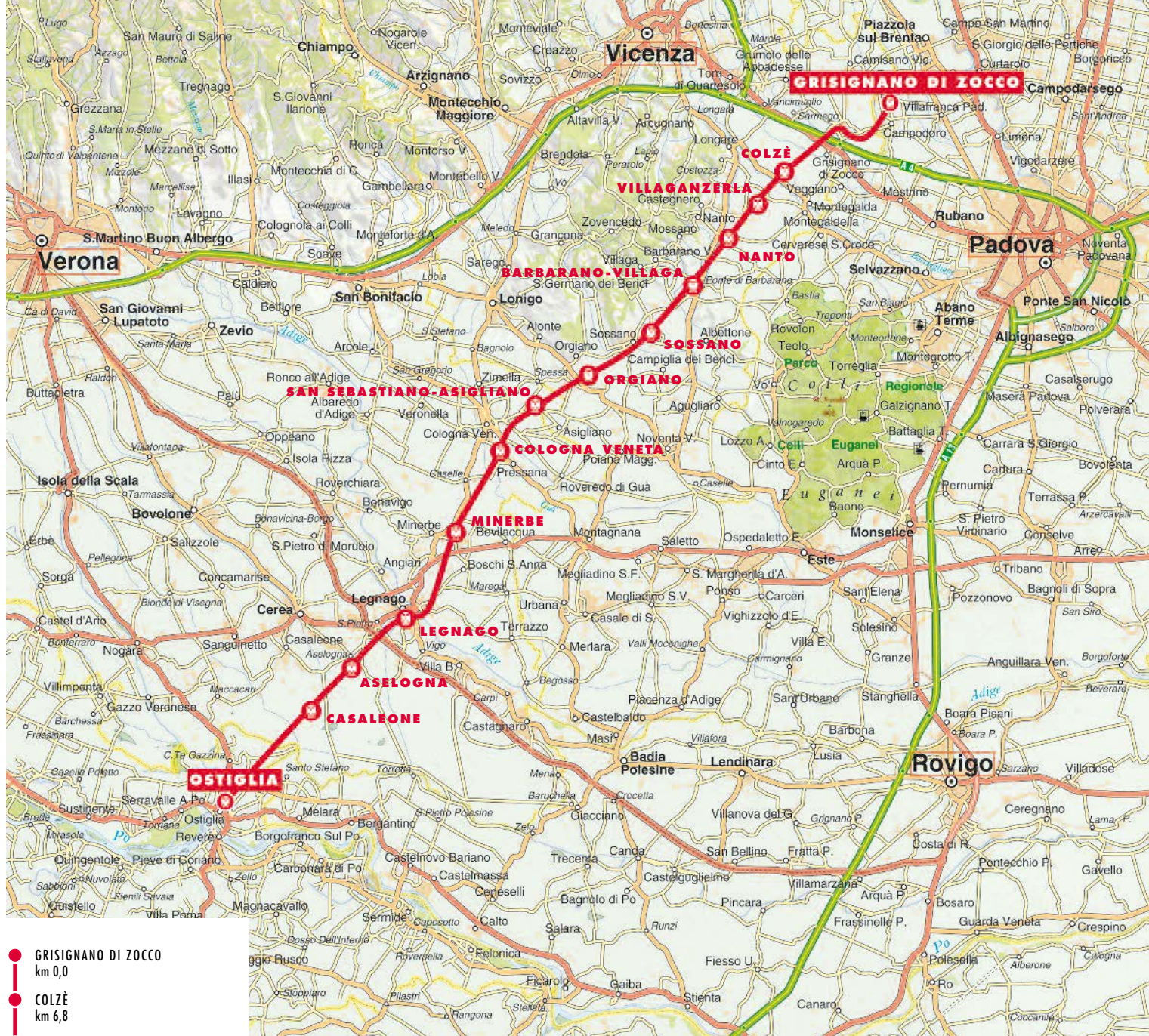


Quinto di Treviso all'ex stazione di Badoere fino al confine con la Provincia di Vicenza. Per il tratto Grisignano di Zocco-Ostiglia assieme a un'area residuale nel comune di Treviso, ancora di proprietà di RFI, è stato firmato un Protocollo di intesa con la Regione Veneto che prevede in una prima fase la cessione in comodato alla stessa da parte di RFI dei detti beni dismessi, seguita dal loro sub-comodato ai Comuni interessati, il tutto finalizzato al completamento del percorso ciclabile tra Ostiglia e Treviso nell'ambito del progetto regionale *Green Tour*. È poi previsto il passaggio definitivo di proprietà dei beni a titolo oneroso ai Comuni o alla Regione. Attualmente RFI sta dando corso al comodato con la Regione. La linea Grisignano di Zocco-Ostiglia interessa i comuni di: Grisignano di Zocco, Montegalda, Montegaldella, Castegnero, Nanto, Mossano, Villaga-Barbarano Vicentino, Sossano, Orgiano, Cologna Veneta, Pressana, Minerbe, Legnago, Cerea, Casaleone e Ostiglia.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Cologna Veneta

La stazione di Orgiano



- GRISIGNANO DI ZOCCO
km 0,0
- COLZÈ
km 6,8
- VILLAGANZERLA
km 9,2
- NANTO
km 12,3
- BARBARANO-VILLAGA
km 16,3
- SOSSANO
km 20,9
- ORGIANO
km 26,3
- SAN SEBASTIANO-ASIGLIANO
km 30,2
- COLOGNA VENETA
km 34,7
- MINERBE
km 41,2
- LEGNAGO
km 48,3
- ASELOGNA
km 53,8
- CASALEONE
km 58,1
- OSTIGLIA
km 67,5

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Mantova-Legnago-Monselice Milano-Vicenza-Grisignano-Padova-Venezia
Regione	Lombardia – Veneto
Lunghezza della linea	67,5 km
Dismissione definitiva	DPR n. 777 del 12 settembre 1972 DPR n. 140 del 18 aprile 1984 DPR n. 242 del 26 maggio 2014
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari per circa 50 km – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	7 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	16 ponti

Pinzano-Casarsa

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



La linea Casarsa-Pinzano, a scartamento ordinario, ha una lunghezza di circa 29 km.

Le fermate previste erano: Pinzano, Valeriano, Spilimbergo, Provesano, San Giorgio della Richinvelda, San Martino al Tagliamento, Valvasone e Casarsa. Da Pinzano la tratta proseguiva fino a Gemona del Friuli collegandosi con la linea Sacile-Gemona. La tratta Casarsa-Spilimbergo è stata inaugurata nel gennaio 1893 e, nel gennaio 1912, fu inaugurata quella Spilimbergo-Pinzano. Il completamento della linea, con l'ultimo tratto da Pinzano a Gemona del Friuli, è stato inaugurato nel novembre del 1914.

Nel corso delle due Guerre Mondiali la linea ebbe notevole importanza nella movimentazione militare e successivamente nello spostamento di passeggeri tra la Pedemontana e la pianura friulana. La sola tratta Casarsa-Pinzano fu chiusa al traffico passeggeri nel 1967 e definitivamente chiusa nel 1987.

Attualmente la linea è armata ed è oggetto di studio per una possibile riqualificazione come pista ciclabile o come ferrovia turistica.

I comuni interessati sono: San Giorgio della Richinvelda e Spilimbergo.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Pinzano

La stazione di Spilimbergo

La Stazione di Valeriano

La casa cantoniera
 a San Giorgio della Richinvelda



- PINZANO
km 0,0
- VALERIANO
km 4,5
- SPILIMBERGO
km 10,2
- PROVESANO
km 15,2
- SAN GIORGIO DELLA RICHINVELDA
km 17,5
- SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO
km 20,3
- VALVASONE
km 22,5
- CASARSA NORD
km 26,6
- CASARSA
km 28,6

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Casarsa-Pinzano-Gemona
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	28,6 km
Dismissione definitiva	D.M. n. 73/T del 1987, D.M. n. 01T del 14 gennaio 2005
Proprietario	FS SpA – RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Si binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	5 fabbricati viaggiatori – 12 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	Circa 30 ponti

Gonars - San Vito al Torre

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea avrebbe dovuto tagliare in direzione Est-Ovest il Friuli Venezia Giulia per agevolare lo spostamento di truppe da Palmanova. La linea originaria doveva essere lunga 46 km circa. I lavori iniziarono nel 1925 e furono definitivamente interrotti nel 1953. La linea a scartamento ordinario prevedeva le seguenti fermate: Bertoliolo, Talmassons, Mortegliano, Castions, Gonars, Visco, Ialmicco-San Vito al Torre, Medea, Mariano del Friuli, Villanova di Farra-Farra, Gorizia Savogna per terminare a Sasseto (attuale Saksid in Slovenia).

Durante la Prima Guerra Mondiale l'esercito italiano avviò la costruzione di una ferrovia Codroipo-Bertiolo-Palmanova per favorire il raggiungimento di Palmanova, sede logistica della Terza Armata.

Realizzate la sede ferroviaria e le opere d'arte nel tratto Bertiolo-Palmanova, i lavori si interruppero in quanto lo spostamento del fronte sul fiume Piave fece perdere importanza alla linea.

Negli anni '20, in virtù delle mutate esigenze strategico-militari, la linea rientrò nel piano regolatore delle Ferrovie e doveva essere realizzata direttamente su finanziamento statale. La costruzione della nuova ferrovia Teglio Veneto-Bertiolo-Palmanova-Gorizia Savogna-Sasseto avrebbe riutilizzato il tratto Bertiolo-Palmanova della precedente linea incompiuta. Anche questa linea rimase incompiuta a causa del sopraggiungere della Seconda Guerra Mondiale e nel 1953,



Foto, dall'alto in basso

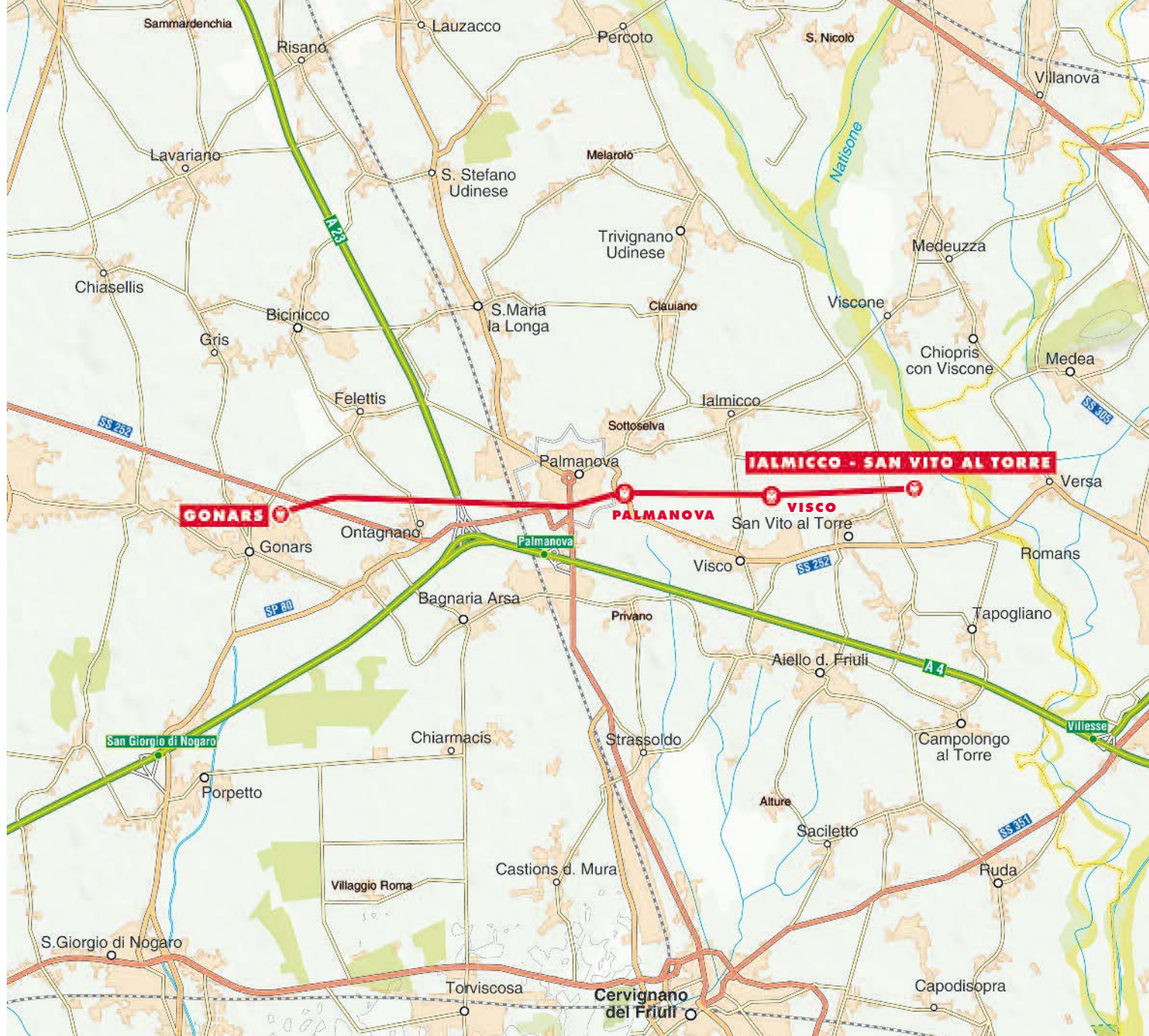
L'antica sede ferroviaria oggi è in parte riutilizzata come carreggiata stradale

Il canale scolmatore in cui è stata recentemente trasformata la tratta tra Palmanova e Nogaredo al Torre, per molti anni utilizzata per il transito di mezzi militari corazzati

vista la nuova configurazione del confine orientale italiano, le Ferrovie decisero di dare priorità al collegamento Teglio Veneto-Bertiolo-Udine.

Il tratto effettivamente realizzato si estende per 29 km circa, da Bertiolo al greto del fiume Torre. Durante gli anni '60 sono state rimosse tutte le strutture ferroviarie realizzate ad eccezione di un ponte, ancora visibile, in località Nogaredo al Torre. La sede ferroviaria, fra Bertiolo e Palmanova, è stata in gran parte riutilizzata come carreggiata stradale. La tratta da Palmanova a Nogaredo al Torre, per molti anni utilizzata come transito di mezzi corazzati, è stata recentemente trasformata in un canale scolmatore.

I Comuni interessati sono: Bagnaria Arsa, Gonars, Palmanova, Santa Maria e San Vito al Torre.



- GONARS
km nd
- PALMANOVA
km nd
- VISCO
km nd
- IALMICCO-SAN VITO AL TORRE
km nd

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Portogruaro-Sassetto
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	Non disponibile
Dismissione definitiva	D.M. n. 953 del 25 giugno 1962 D.M. n. 1158 del 21 gennaio 1976
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari - No impianti tecnologici

Palmanova-San Giorgio di Nogaro

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea ferroviaria dismessa Palmanova-San Giorgio di Nogaro è stata attivata nel 1888. Era una linea della lunghezza di circa 10 km a singolo binario, non elettrificata, che collegava le linee Udine-Cervignano e Venezia-Trieste, diramandosi dalle due stazioni di estremità oggi in esercizio sulle medesime linee ferroviarie.

La linea faceva parte di un progetto più ampio che prevedeva la costruzione di una ferrovia fra Trieste e Venezia. La relazione Palmanova-San Giorgio di Nogaro fu interessata quasi sempre da una scarsa domanda di traffico passeggeri e di carattere prettamente locale. La linea fu gravemente danneggiata durante la Prima Guerra Mondiale, per cui rimase interrotta dal 1918 al 1921, quando fu ripristinata. Negli anni '50 del secolo scorso furono eseguiti importanti lavori di potenziamento tecnologico che cambiarono il volto della stazione di San Giorgio di Nogaro, tra i quali la realizzazione dell'elettrificazione, alla quale si decise però di non collegare la linea Palmanova-San Giorgio Nogaro considerato lo scarso traffico da cui era interessata. Gli eventi sismici del 1976, che colpirono gran parte del Friuli, contribuirono al decremento della domanda di trasporto e quindi dell'utilizzazione della linea. Nel 1997 la linea fu chiusa al traffico viaggiatori, mentre venne dismessa definitivamente nel 2004. Dopo la chiusura della linea, l'armamento è stato parzialmente rimosso; la sede è comunque facilmente rinvenibile.



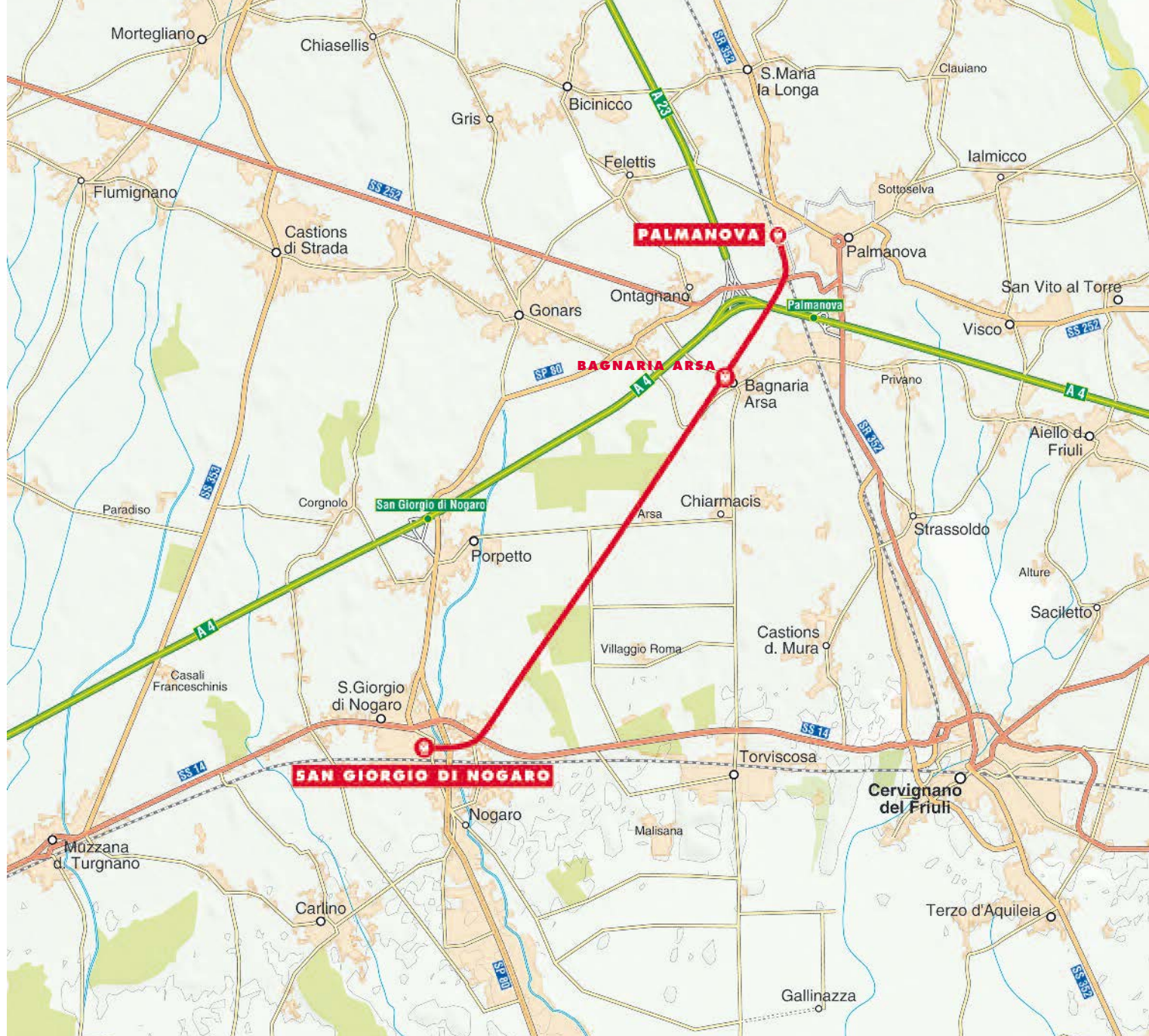
Foto, dall'alto in basso

La stazione di Bagnara Arsa

Un casello lungo il tracciato

Gli antichi binari
e il passaggio a livello
a San Giorgio di Nogaro

Non sono presenti impianti tecnologici e le opere d'arte visibili, un ponte e alcuni ponticelli, sono in buone condizioni. I fabbricati, ad eccezione di quelli adibiti ad abitazione privata (in affitto o alienati) sono da ristrutturare. I Comuni interessati dal sedime della linea sono Gonars e Palmanova, ambedue in provincia di Udine.



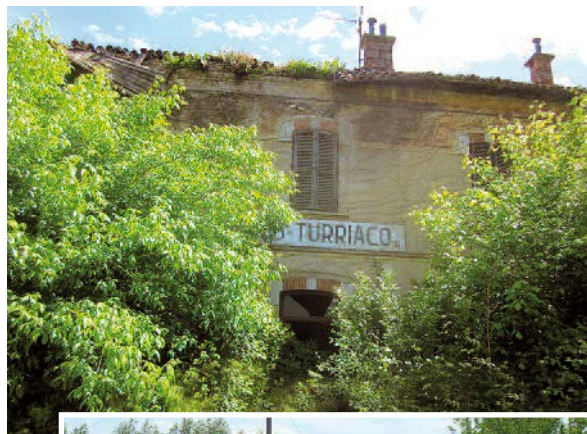
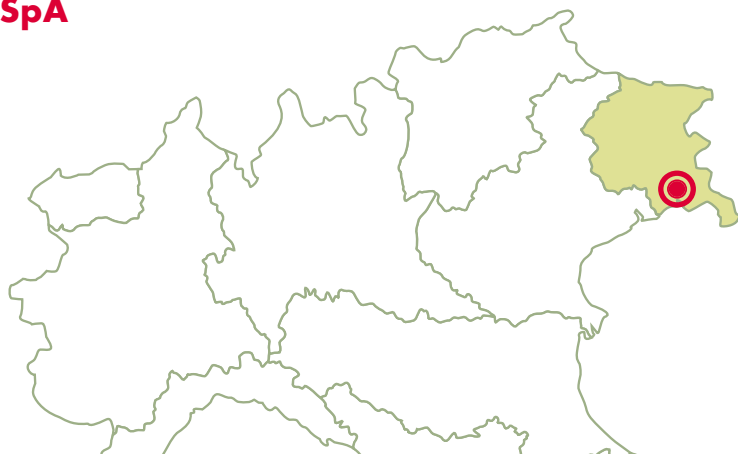
- PALMANOVA
km 0,0
- BAGNARIA ARSA
km 2,8
- SAN GIORGIO DI NOGARO
km 10

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Udine-Palmanova-Cervignano / Venezia-Trieste
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	10 km
Dismissione definitiva	2004
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	6 fabbricati
Rilevanti opere d'arte	1 ponte

Cervignano-Pontile per Grado

PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta ferroviaria a singolo binario non elettrificata si estende per circa 12 km, con fermate previste a Terzo di Aquileia, Aquileia e Belvedere.

La linea ferroviaria fu costruita nel 1909 e aperta al pubblico nel 1910 sotto la guida delle Imperial Ferrovie Statali Austriache con treni provenienti dalle principali località dell'Impero Austro-Ungarico.

A seguito dell'occupazione italiana del settore dell'Isonzo, all'inizio della Prima Guerra Mondiale, nel maggio 1915 la linea fu provvisoriamente gestita dalla Società Veneta. Con il trattato di Saint Germain en Laye la linea entrò a far parte del territorio italiano. Nel 1920 le Ferrovie dello Stato acquisirono l'esercizio mentre la proprietà della linea fu mantenuta dalla Società Ferroviaria Friulana.

Il servizio sulla linea fu soppresso nel 1937 a seguito dell'inaugurazione del ponte stradale per Grado che favorì il traffico stradale e la ferrovia fu brevemente riutilizzata durante la Seconda Guerra Mondiale a seguito delle restrizioni di carburante. Tra gli eventi da ricordare la partenza dalla stazione di Aquileia, il 29 ottobre 1921, della salma del Milite Ignoto che dopo un lungo viaggio per l'Italia è stata tumulata nell'Altare della Patria a Roma.

La linea è stata ufficialmente dismessa nel 26 maggio 2014; successivamente l'armamento è stato quasi completamente rimosso.

La linea è stata utilizzata per circa 8 km per una

pista ciclo-pedonale inaugurata nel 2015, oggi di proprietà della Regione Friuli Venezia Giulia.

Compiono, a tratti, parti di binario, in alcuni casi occupati da vegetazione spontanea e in altri trasformati in giardini. I fabbricati viaggiatori sono fatiscenti anche se ubicati in aree ben collegate e turisticamente appetibili.

I Comuni interessati sono Aquileia e Cervignano del Friuli.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Terzo di Aquileia

Scorcio di pista ciclabile

La stazione di Belvedere



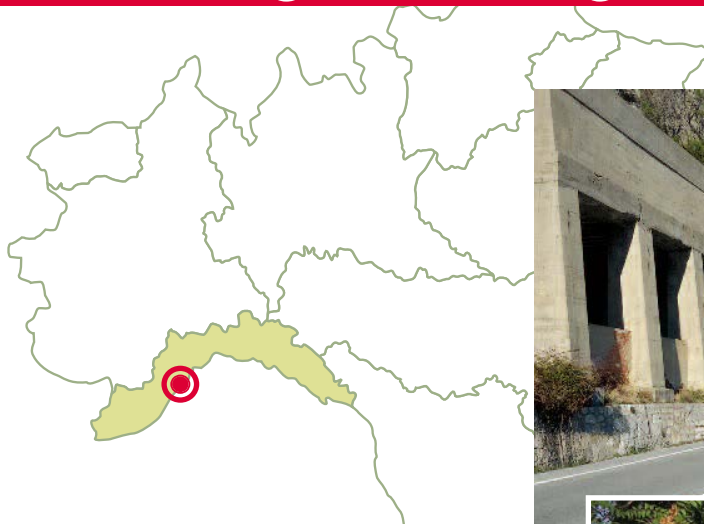
- CERVIGNANO DEL FRIULI
km 0,0
- TERZO D'AQUILEIA
km 3,3
- AQUILEIA
km 6,5
- BELVEDERE
km 11,7
- PONTILE PER GRADO
km 12,3

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Cervignano-Aquileia-Pontile per Grado
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	12,3 km di cui 4,3 km di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	D.M. prot. 0000238 del 26 maggio 2014
Proprietario	FS SpA – RFI SpA – Regione Friuli Venezia Giulia
Presenza di binari e/o tecnologie	No
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	3 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	15 ponti

Finale Ligure-Varigotti

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



La tratta ferroviaria Finale Ligure-Varigotti si estende per circa 7 km. Questa era parte della linea Genova-Ventimiglia che è da tempo interessata dalla realizzazione, per tratte, di una linea raddoppiata con nuovo tracciato a monte della linea costiera, che rende disponibili per il riuso i corrispondenti sedimi dismessi della vecchia linea. Il tratto dismesso Finale Ligure-Varigotti origina dalla realizzazione del nuovo tratto a doppio binario Varazze-Savona-Finale Ligure (intervento completato nel 1977).

I beni ricompresi in questo tratto discontinuo, sono di proprietà di FS SpA e di RFI SpA e sono ubicati in particolare nel territorio compreso tra la zona urbana di Finalpia e la frazione di Varigotti. Il tratto, privo di armamento e di impiantistica ferroviaria, presenta le gallerie denominate: Finalmarina (il cui tratto, lato Ponente, è stato inglobato nella sede attuale in esercizio), Costastelli di 870 m, Varigotti di 94 m, Porto di Varigotti di 60 m e Malpasso di 210 m, mentre non sono presenti fabbricati viaggiatori. Il tracciato della sede ferroviaria dismessa, nei tratti extraurbani, risulta in parte in stato di abbandono e in parte recuperato e adibito a parcheggi. All'interno della frazione di Varigotti è assorbito dal tessuto urbano e utilizzato a viabilità e parcheggi. Vendita a privati la galleria San Donato di circa 1 km. Il tracciato interessa i comuni di Finale Ligure e Noli.



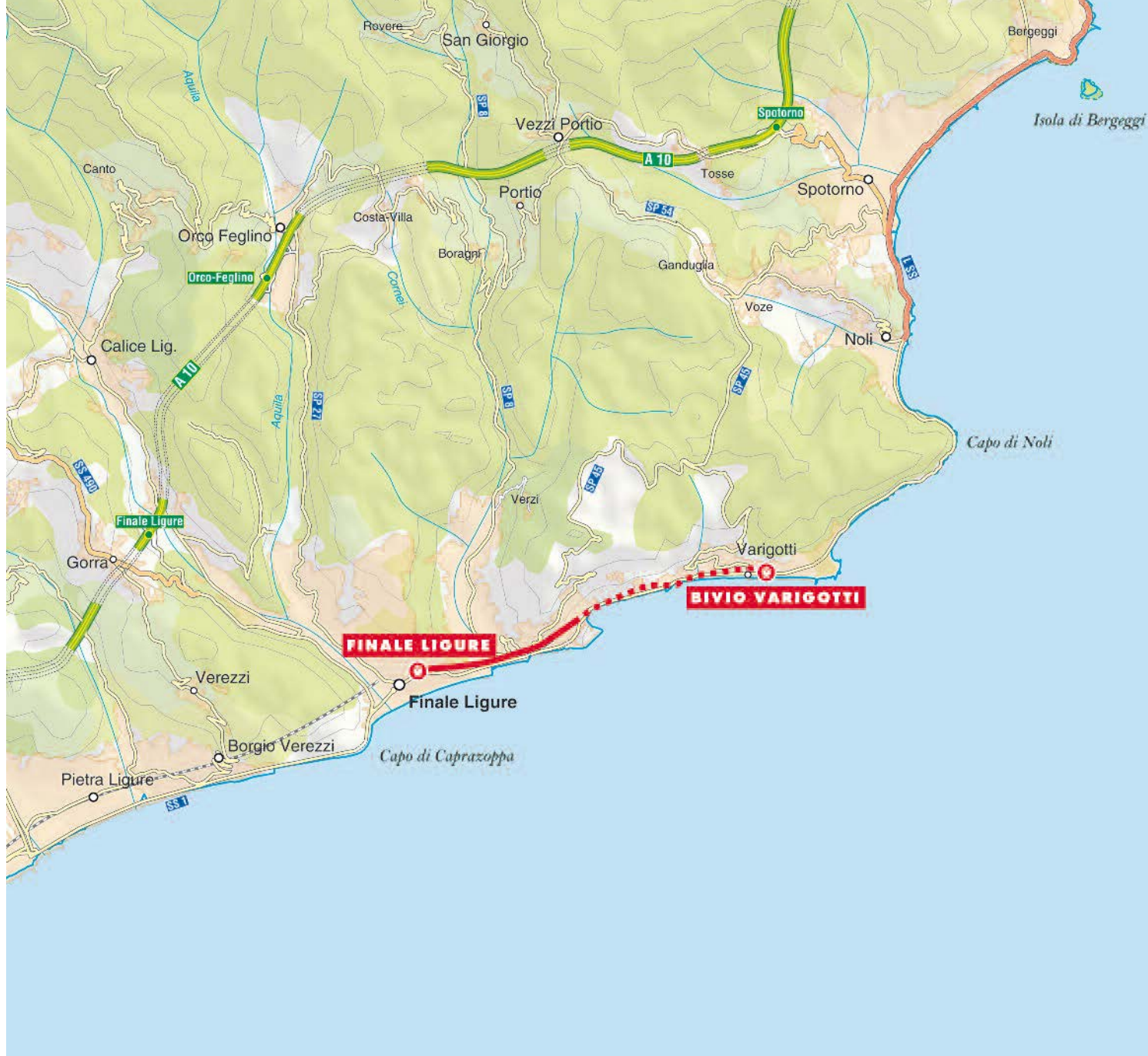
Foto, dall'alto in basso

L'imbocco della galleria Malpasso

Sedime nella frazione di Varigotti

La galleria Marigotti

Tratti di antichi binari a Vado



- FINALE LIGURE MARINA
km 0,0
- FINALE LIGURE VARIGOTTI
km 7,0

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Savona-Finale Ligure
Regione	Liguria
Lunghezza della linea	7 km dei quali 3,5 km di proprietà di FS SpA e 2,5 km di proprietà di RFI SpA
Dismissione definitiva	Dismesso per variante di tracciato
Proprietario	FS SpA – RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari presenti in parte – No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	3 gallerie

Andora-San Lorenzo al Mare

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea Genova-Ventimiglia (linea del Ponente ligure) è da tempo interessata da un progetto di potenziamento che ha previsto, per le tratte ancora a singolo binario, il raddoppio su un nuovo tracciato che attraversa l'entroterra ligure a monte della preesistente linea costiera. L'intervento si sta realizzando per tratte, per le quali si rendono progressivamente disponibili per il riuso i sedimi della vecchia linea dismessi con eliminazione del binario. Una porzione importante della vecchia linea, tra Ventimiglia e Savona, è costituita dal tratto Ospedaletti-San Lorenzo al Mare-Andora-Finale Ligure, già interessato dalla realizzazione della nuova linea raddoppiata, fatta eccezione per il tratto Andora-Finale Ligure ancora in fase di progettazione.

Il raddoppio del tratto Ospedaletti-San Lorenzo al Mare è stato completato nel 2001. Il corrispondente tratto di ex-linea, di circa 24 km, non è più di proprietà del Gruppo FS: nel dicembre 2003 infatti veniva ceduto da Ferrovie Real Estate SpA (Gruppo FS Italiane) alla Regione Liguria; successivamente la proprietà passava alla società mista a maggioranza pubblica Area 24 SpA, nonché al Comune di Sanremo per i beni ricadenti nel proprio territorio. Area 24 ha previsto per questo tratto di circa 24 km la realizzazione di un parco lineare (Parco Costiero Riviera dei Fiori) con pista ciclo-pedonale (ad oggi completata tra San Lorenzo e Sanremo per circa 20 km), assieme a opere collaterali per la fruizione turistica e la sistemazione urbana.



La pista primeggia a livello nazionale per il particolare pregio paesaggistico derivante dalla felice posizione costiera del tracciato.

Il successivo tratto San Lorenzo al Mare-Andora, oggetto della scheda, di circa 18,5 km, è in via di dismissione con l'entrata in esercizio nel 2016 del nuovo tratto di raddoppio a monte della linea attuale. Si tratta di 115.000 mq complessivi di aree da dismettere, interessanti per le possibilità di trasformazione urbana che potranno offrire. Il 15 ottobre 2010 è stato sottoscritto con il Comune di Imperia un verbale di intenti che ipotizza il riutilizzo delle aree dismesse della tratta in questione ricadenti nel Comune di Imperia. I Comuni interessati dal tracciato della vecchia linea tra San Lorenzo e Andora sono: San Lorenzo al Mare, Imperia, Diano Marina, Cervo, San Bartolomeo al Mare e Andora.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Cervo

La stazione di Diano Marina

La stazione di Imperia



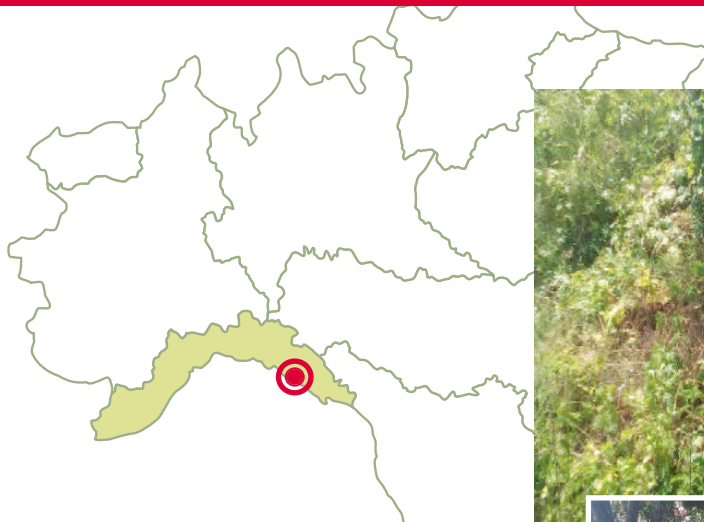
- ANDORA
km 0,0
- CERVO SAN BARTOLOMEO
km 4,5
- DIANO MARINA
km 7,5
- IMPERIA ONEGLIA
km 12,7
- IMPERIA PORTO MAURIZIO
km 14,8
- SAN LORENZO AL MARE
km 18,5

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Genova-Ventimiglia
Regione	Liguria
Lunghezza della linea	18,5 km
Dismissione definitiva	2016
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	5 fabbricati viaggiatori

Cavi-Manarola

PROPRIETÀ
RFI SpA



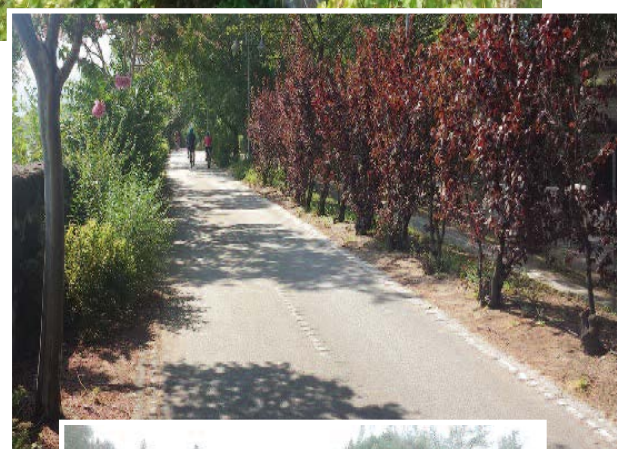
La tratta è parte della linea Cavi-Manarola di complessivi 27,8 km. È stata dismessa per variante di tracciato e si estende per 7 km; è costituita da una porzione discontinua, compresa tra Levanto e Riomaggiore, del tracciato originario della linea Ventimiglia-Genova-La Spezia-Massa. Venne inaugurata nel 1874 e costruita quasi interamente a binario unico per le difficoltà tecniche e il contenimento dei costi.

Il tracciato è tortuoso e attraversa, con gallerie naturali o artificiali oppure in trincea, la parte rocciosa dei promontori che formano il litorale; nei tratti non in galleria la linea corre parallela alle spiagge a pochi metri dal mare e in molti tratti risulta attigua alla via Aurelia.

I beni non comprendono fabbricati e ricadono in vari Comuni: in particolare si segnalano piccole porzioni di terreno ubicate nei Comuni di Levanto, Riomaggiore e Framura. Sono presenti gallerie presso Vernazza, Macereto, Corniglia, Manarola e Mesco (il cui tracciato, dopo circa 500 m dall'ingresso, coincide con la linea in esercizio); le stesse sono ubicate nei Comuni di Vernazza, Corniglia e Levanto.

Il tracciato è visibile quasi per la sua totalità; le gallerie, i ponti e le altre opere sono in discreto stato di conservazione.

In alcuni tratti il tracciato è stato convertito in pista ciclopedonale, in altri è stato assorbito dal nuovo raddoppio.



Foto, dall'alto in basso

Un ponticello
lungo la linea

Un tratto della linea
convertito
in pista ciclopedonale

Una delle 5 gallerie



- CAVI
- SESTRI LEVANTE
- RIVA TRIGOSO
- MONEGLIA
- DEIVA MARINA
- FRAMURA
- BONASSOLA
- LEVANTO
- MONTEROSSO
- VENZAZZA
- CORNIGLIA
- MANAROLA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Genova-La Spezia
Regione	Liguria
Lunghezza della linea	27,8 km di cui 7 km circa di proprietà RFI SpA
Dismissione definitiva	Dismessa per variante di tracciato
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	5 gallerie

Nogara-Tavernelle

PROPRIETÀ
RFI SpA



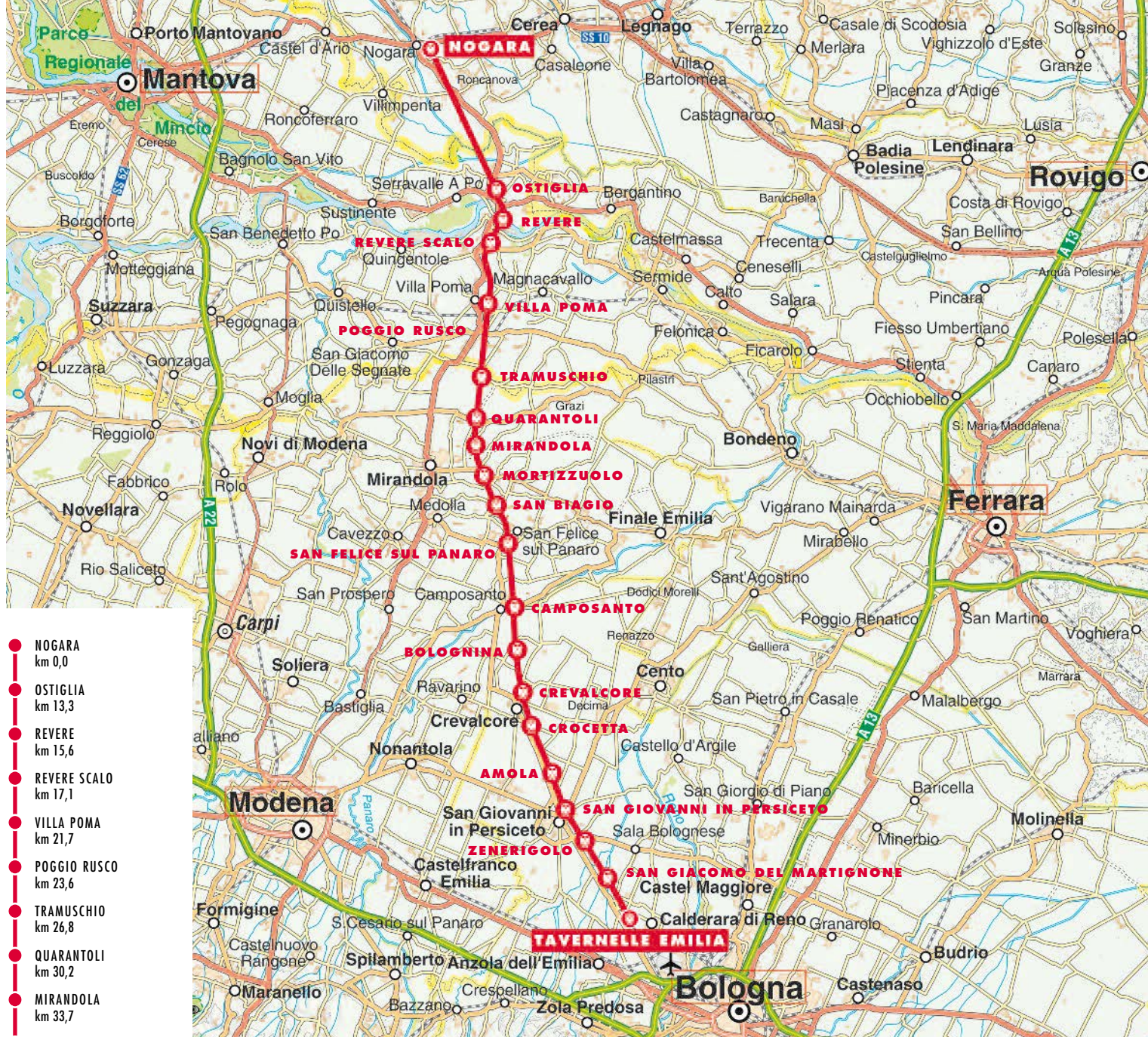
La linea ferroviaria Bologna-Verona fu progettata e iniziata a essere realizzata sul finire del XIX secolo, per sopperire all'esigenza di un nuovo asse di collegamento tra Verona e Bologna che sostituisse quello passante per Mantova e Modena, già completato nel 1875. In origine la ferrovia avrebbe dovuto essere costruita interamente a doppio binario e come tale fu realizzata tra Bologna e Tavernelle d'Emilia. Nella parte successiva, difficoltà realizzative dovute alla natura dei luoghi (soprattutto per la presenza di numerose falde acquifere che rendevano instabili i terreni) fecero sì che si decidesse per la prosecuzione con una infrastruttura ferroviaria a singolo binario. Causa la lentezza dei lavori, l'attivazione del ponte sul Po e della stazione di Ostiglia avvenne solo nel 1911. L'intera linea fino Verona fu completata nel 1924. L'esigenza del raddoppio della linea Bologna-Verona, dopo varie ipotesi progettuali, portò all'inizio dei relativi lavori nei primi anni '90 del XX secolo.

Il progetto prevedeva, per una parte rilevante, la costruzione di nuovi tratti di linea a doppio binario in variante di tracciato, alcuni in affiancamento alla linea esistente, altri su nuovi tracciati. L'intervento di raddoppio del binario è stato completato nel 2009.

Con l'entrata in esercizio delle nuove varianti di tracciato, sono stati dismessi alcuni tratti di sedime della vecchia linea a singolo binario, per un to-

tale di circa 50 km, ricadenti nel tratto Tavernelle-Ostiglia-Nogara. Su questi tratti di sedime è stata asportata l'infrastruttura ferroviaria (tranne che nella parte del ponte sul Po). Sono presenti lungo il tracciato dismesso numerosi fabbricati, case cantoniere e ponti.

Un primo tratto di sedimi dismessi, nel territorio dell'Emilia Romagna, costituito dall'itinerario Posto Movimento Tavernelle Emilia-San Giovanni in Persiceto-Crevalcore-Mirandola, è stato oggetto di due Protocolli di Intesa sottoscritti da RFI, Province e Comuni interessati, che hanno portato nel 2010 alla cessione in comodato d'uso da parte di RFI alle Province di Modena e Bologna delle aree di sedime dismesse della linea Bologna-Verona; era prevista inoltre la cessione in sub-comodato delle medesime aree ai Comuni interessati: Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Crevalcore, Sala Bolognese, Sant'Agata Bolognese, San Felice sul Panaro, San Giovanni in Persiceto, Camposanto, Mirandola e San Felice sul Panaro. La previsione è di realizzare un collegamento ciclopeditonale sull'ex rilevato ferroviario della lunghezza complessiva di circa 37 km. Il collegamento progettato è inserito nel sistema delle 15 ciclovie nazionali Bicalitalia e in particolare va a costituire una parte del tracciato della cosiddetta *Ciclopista del Sole* Bologna-Verona-Brennero, principale itinerario ciclopeditonale di collegamento nazionale. Concluso il progetto definitivo, i lavori di realizzazione della pista ciclopeditonale devono essere ancora avviati. Non si registrano analoghe iniziative per i tratti dismessi ricadenti, più a Nord, in Lombardia e Veneto. La Provincia di Mantova ha mostrato comunque interesse a una prosecuzione del progetto della pista ciclabile, considerata anche la possibilità di realizzare un collegamento con la ciclovia, in parte realizzata e in parte in fase di progetto, che collegherà Ostiglia a Treviso attraverso il sedime della ex-linea ferroviaria oggi completamente dismessa.



- NOGARA
km 0,0
- OSTIGLIA
km 13,3
- REVERE
km 15,6
- REVERE SCALO
km 17,1
- VILLA POMA
km 21,7
- POGGIO RUSCO
km 23,6
- TRAMUSCHIO
km 26,8
- QUARANTOLI
km 30,2
- MIRANDOLA
km 33,7
- MORTIZZUOLO
km 34,6
- SAN BIAGIO
km 38,6
- SAN FELICE SUL PANARO
km 40,5
- CAMPOSANTO
km 45,7
- BOLOGNINA
km 48,7
- CREVALCORE
km 53,5
- CROCETTA
km 56,0
- AMOLA
km 58,4
- SAN GIOVANNI IN PERSICETO
km 62,4
- ZENERIGOLO
km 64,3
- SAN GIACOMO DEL MARTIGNONE
km 67,0
- TAVERNELLE EMILIA
km 71,1

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Verona
Regione	Emilia Romagna – Lombardia – Veneto
Lunghezza della linea	71,1 km complessivi di cui 48 km dismessi
Dismissione definitiva	2009
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari nella parte del ponte sul Po– No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 fabbricati viaggiatori – 5 altri fabbricati
Rilevanti opere d'arte	55 tra ponti, ponticelli e sottovie

TRATTA DISMESSA PER VARIANTE**Gozzano-Bolzano Novarese****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Vignale-Domodossola
Regione	Piemonte
Lunghezza della linea	3,6 km
Dismissione definitiva	2011
Presenza di binari e/o tecnologie	Alcune attrezzature di segnalamento
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori – 2 edifici
Rilevanti opere d'arte	1 cavalcaferrovia

Variante di tracciato "Gobba di Gozzano" sulla linea Vignale-Domodossola
 Il Comune di Gozzano è interessato ad acquisire il sedime e i fabbricati dismessi

**TRATTA DISMESSA PER VARIANTE****Milano Rogoredo-Poasco-Sorigherio****PROPRIETÀ****FS SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Milano-Genova
Regione	Lombardia
Lunghezza della linea	3,5 km
Dismissione definitiva	2007
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata
Rilevanti opere d'arte	19 ponti in muratura

Il Comune di Milano è interessato ad acquisire il sedime dismesso

**TRATTE DISMESSE PER VARIANTE****San Cassiano-Chiavenna-Prata Camportaccio****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Tratte dismesse per varianti di tracciato sulla linea Colico-Chiavenna
Regione	Lombardia
Lunghezza della linea	1,9 km
Rilevanti opere d'arte	3 gallerie – 11 ponti in muratura



LINEA DISMESSA

Brescia-Iseo

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Milano-Venezia
Regione	Lombardia
Lunghezza della linea	2,5 km
Dismissione definitiva	1931

Beni quasi completamente alienati. Rimangono di proprietà di RFI SpA brevi tratti della vecchia linea in prossimità di Iseo e di Passirano



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Dormelletto-Sesto Calende

PROPRIETÀ

FS SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Arona-Domodossola
Regione	Lombardia
Lunghezza della linea	0,5 km
Rilevanti opere d'arte	2 ponti



LINEA DISMESSA

Desenzano del Garda-Sirmione-Desenzano Porto

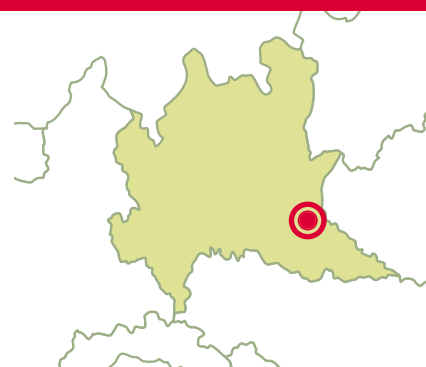
PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Brescia-Iseo (vecchia)
Regione	Lombardia
Lunghezza della linea	3,6 km
Dismissione definitiva	1969

Il Comune di Desenzano del Garda è interessato ad acquisire i beni di RFI SpA



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE**Perarolo di Cadore-Viadotto Boite-Sottocastello-Tai****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Treviso-Belluno-Calalzo
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	2,9 km
Dismissione definitiva	2003
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Fabbricato viaggiatori della ex fermata di Sant'Andrea
Rilevanti opere d'arte	4 gallerie - 11 ponti
Stato dei luoghi	Medio

Tratto dismesso per realizzazione della "variante di Monte Zucco" (include la vecchia galleria di Monte Zucco)

**TRATTA DISMESSA PER VARIANTE****Venezia Mestre-ex Bivio Orgnano****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Mestre-Trento
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	3,2 km
Dismissione definitiva	2010
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea non più armata
Rilevanti opere d'arte	13 ponti in muratura
Stato dei luoghi	Medio

Tratto dismesso per variante di tracciato sulla linea Mestre-Trento. Accordo tra RFI e Regione Veneto per la permuta dell'area con altre ricadenti nel Comune di Venezia su cui insistono impianti ferroviari

**TRATTA DISMESSA PER VARIANTE****Isola della Scala-Buttapietra****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Bologna-Verona
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	1,4 km
Rilevanti opere d'arte	2 sottovia

Tratto residuale a seguito del raddoppio della linea Verona-Bologna



LINEA DISMESSA**Cerea-Bivio Nogara****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Bologna-Verona / Mantova-Monselice
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	0,7 km

**LINEA DISMESSA****Verona Porta Nuova Nodo-Bivio Bologna****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza	Nodo di Verona
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	2,5 km
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata

Tratto dismesso nell'ambito del nodo di Verona ex linea Verona-Bologna
 Contratto di comodato con il Comune di Verona in fase di rinnovo

**LINEA DISMESSA****Montebelluna-Susegana****PROPRIETÀ****FS SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza	Treviso-Belluno / Venezia-Udine
Regione	Veneto
Lunghezza della linea	18,5 km
Dismissione definitiva	1966
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea parzialmente armata
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Le ex fermate di Nervesa e Volpago 5 case cantoniere
Stato dei luoghi	Scadente



Tricesimo-San Pelagio-Tarcento

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Udine-Tarvisio
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	3,1 km
Dismissione definitiva	1985/1987/2000
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 case cantoniere

Richiesta da parte della Provincia di Udine per la realizzazione di una pista ciclabile



LINEA DISMESSA

Trieste-Bivio Greta

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Linea Trieste-Venezia. Raccordo dismesso del nodo di Trieste
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	1,1 km
Presenza di binari e/o tecnologie	Si binari – Si impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	1 galleria



LINEA DISMESSA

Monfalcone-Portorosega

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Venezia-Mestre
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	1,0 km
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea con binari parzialmente presenti

Raccordo della stazione di Monfalcone con Portorosega (porto di Monfalcone)
Parte dei beni già alienati



Trieste Campo Marzio-Villa Opicina-Fernetti-Trieste Barcola

PROPRIETÀ
RFI SpA
SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Venezia Mestre-Nodo di Trieste
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	2,7 km


TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Torviscosa-Cervignano

PROPRIETÀ
RFI SpA
SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Venezia-Trieste
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	1 km


TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Codroipo-Casarsa

PROPRIETÀ
RFI SpA
SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Venezia-Pordenone-Casarsa-Udine
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	0,9 km



Sevegliano-Cervignano-Aquileia-Grado

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Udine-Palmanova-Cervignano
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	1,0 km
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Vecchia stazione di Strassoldo



TRATTE DISMESSE PER VARIANTE

Bivio Pradamano-Udine-Bivio Vat

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Cintura di Udine
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	2 km
Dismissione definitiva	2015
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – Sì impianti tecnologici

Tratto dismesso per variante di tracciato sulla circinvallazione ferroviaria di Udine



LINEA DISMESSA

San Giorgio di Nogaro-Porto Nogaro

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Venezia-Trieste
Regione	Friuli Venezia Giulia
Lunghezza della linea	2,1 km
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea con presenza di binari
Rilevanti opere d'arte	1 ponte in pietra

Linea di raccordo con il piccolo porto fluviale di Porto Nogaro e la stazione di San Giorgio di Nogaro (Udine)



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Genova Voltri-Savona

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Genova-Savona
Regione	Liguria
Lunghezza della linea	2,2 km



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

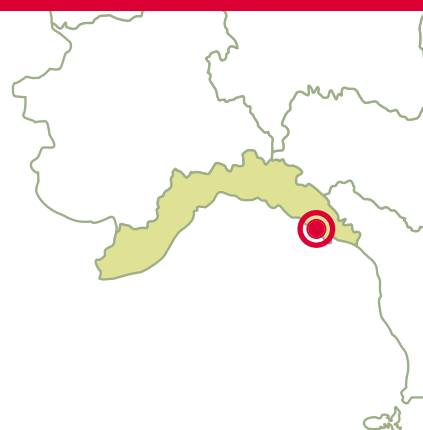
Levanto-Monterosso-Galleria "Mesco"

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Linea Genova-La Spezia variante di tracciato in galleria (galleria "Mesco")
Regione	Liguria
Lunghezza della linea	2,5 km
Rilevanti opere d'arte	Galleria "Mesco"



Parte dell'intero tratto dismesso Cavi-Manarola. L'intera tratta coincide in parte con la nuova e in parte è stata alienata per la realizzazione di un percorso ciclopedonale



Ponte sulla linea Bricherasio-Barge



Il ponte sul fiume Mignone

A large steel truss bridge with a red 'Centro' label. The bridge features a complex network of steel beams and girders, with a prominent diagonal member in the foreground. The deck is covered in a grid of steel grating. The bridge spans a valley with a dense forest of green trees in the background under a blue sky with scattered white clouds. A red rectangular label with the word 'Centro' in white text is positioned in the upper right quadrant of the image.

Centro

Modena - Rubiera

PROPRIETÀ
RFI SpA



Il tratto dismesso Modena-Rubiera, che ricade completamente nel comune di Modena, si estende per circa 8 km ed era parte della linea Bologna-Milano, inaugurata nell'anno 1859.

A seguito all'apertura della "Rilocata", nel novembre del 2014, la variante di tracciato Modena-Rubiera, realizzata per liberare alcuni quartieri di Modena dalla ferrovia, venne definitivamente soppressa.

La dismissione della ferrovia è stata una grande occasione per Modena avendo liberato un grande canale di comunicazione tra il centro storico, la zona Madonnina e Cittanova. Proprio per questo, con un Accordo Procedimentale, nel 1997, è stato definito l'impegno a promuovere la costituzione di un Gruppo di Lavoro FS-Comune di Modena per individuare le modalità per il trasferimento di proprietà del sedime dismesso della linea ferroviaria Bologna-Piacenza nella tratta Modena-Cittanova, tenuto conto del vincolo di uso per pubblico interesse.

Sarà inoltre garantito il passaggio Est-Ovest dei veicoli con punti di connessione che interferiranno il meno possibile con il percorso protetto prioritariamente dedicato a pedoni, ciclisti e mezzi pubblici.

Attualmente l'armamento è stato già rimosso e si segnala la presenza lungo il tracciato di quattro fabbricati viaggiatori.

Il Comune interessato è Modena.



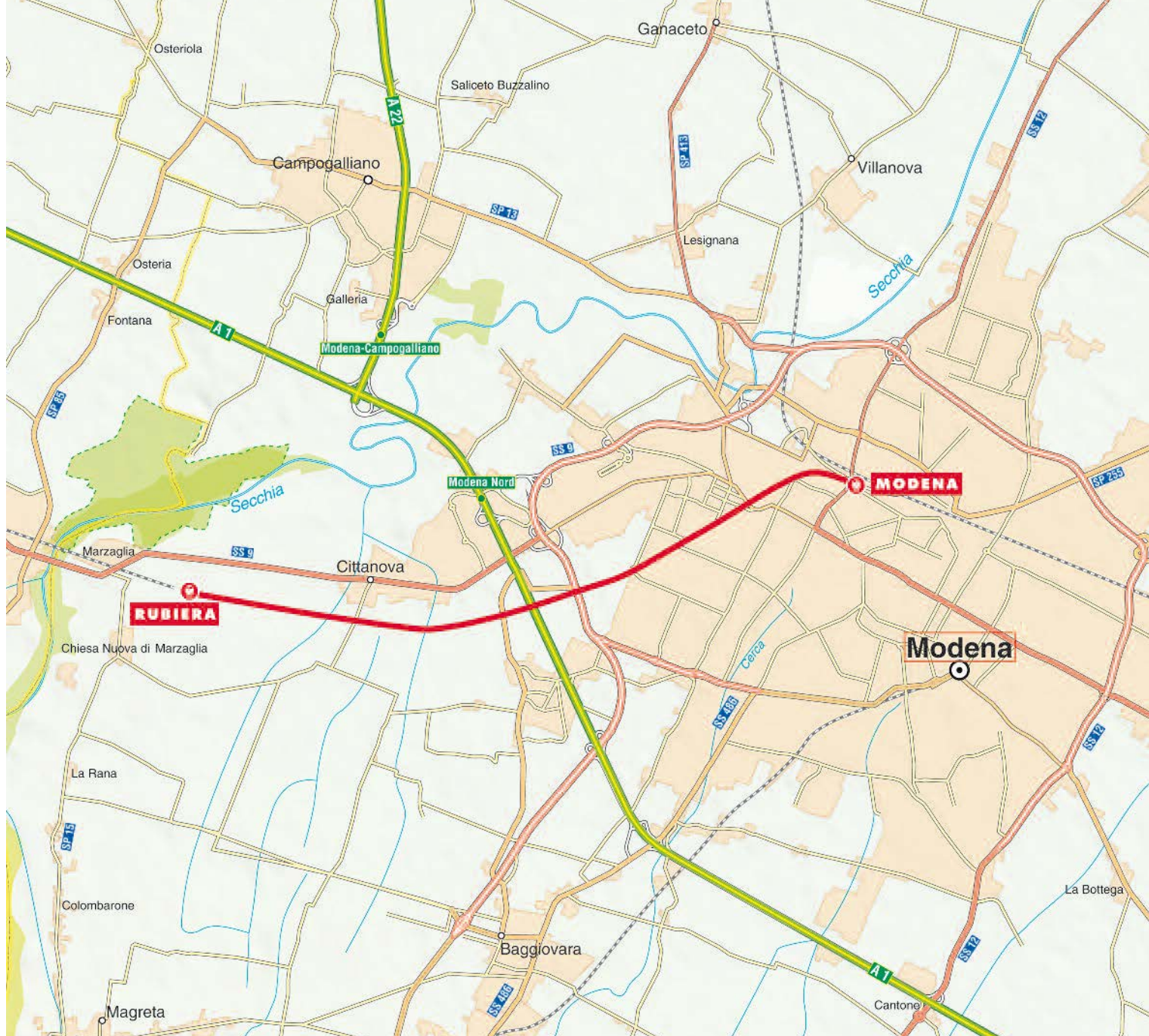
Foto, dall'alto in basso

Una casa cantoniera

Parte del vecchio tracciato

Una garitta
nei pressi di Modena

Una delle altre case cantoniere
lungo il tracciato



● MODENA
km 0,0
● RUBIERA
km 8,2

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Piacenza
Regione	Emilia Romagna
Lunghezza della linea	8,2 km
Dismissione definitiva	Variante, dicembre 2014
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Armamento già rimosso – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	16 tra ponti, cavalcavia e sottovie

Citerna Taro-Solignano-Berceto

PROPRIETÀ
RFI SpA

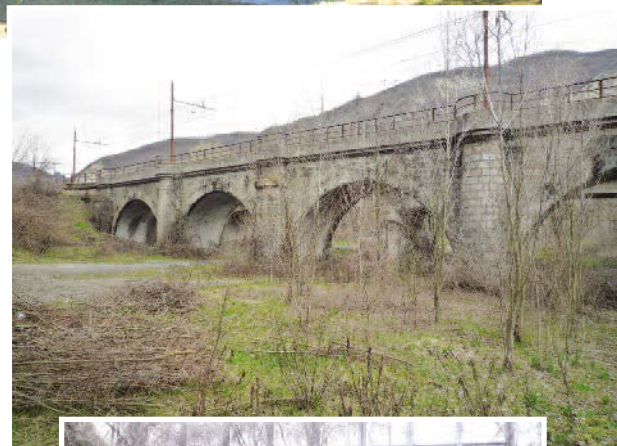


Le tratte dismesse che da Citerna portano a Solignano e da Solignano a Berceto, si estendono per circa 13 km. Le tratte facevano parte della linea ferroviaria Parma-La Spezia conosciuta come Pontremolese, pensata per necessità "strategiche militari" e per accrescere l'economia delle aree della Lunigiana e dell'Appennino Parmense.

Diminuite, dopo la Prima Guerra Mondiale, le necessità di tipo militare, la storiografia ha spostato le attenzioni della ferrovia sempre più sul suo ruolo sociale e come infrastruttura determinante per combattere l'isolamento degli abitanti dei settori di montagna attraversati. I lavori per la costruzione iniziarono nell'ottobre del 1880 e si protrassero per 14 anni.

A partire dagli anni '70 imprese ed enti locali sollecitarono le Ferrovie dello Stato a potenziare l'infrastruttura e accelerare i tempi di percorrenza della Parma-La Spezia. Tali "spinte" sortirono l'effetto desiderato e nel 1996 venne raddoppiato il tratto Solignano-Berceto e in seguito il tratto Citerna-Solignano. Le due tratte sono state definitivamente dismesse nel 2014.

Le caratteristiche principali sono quelle di una linea di montagna che si snoda lungo la valle del Taro in Emilia. Le opere d'arte sono numerose e di particolare rilievo architettonico e in alcuni casi di ardimento costruttivo. Il fabbricato viaggiatori della stazione di Valmozzola è locato a terzi per attività commerciali, mentre quello della



stazione di Selva del Bocchetto (denominata all'impianto Lesignano) è stata ceduta in comodato al Comune di Terenzo.

La pista ciclabile che si snoda dal km 37,753 al 44,069 è stata ceduta in locazione ai Comuni di Solignano, Berceto e Valmozzola nei tratti di loro competenza.

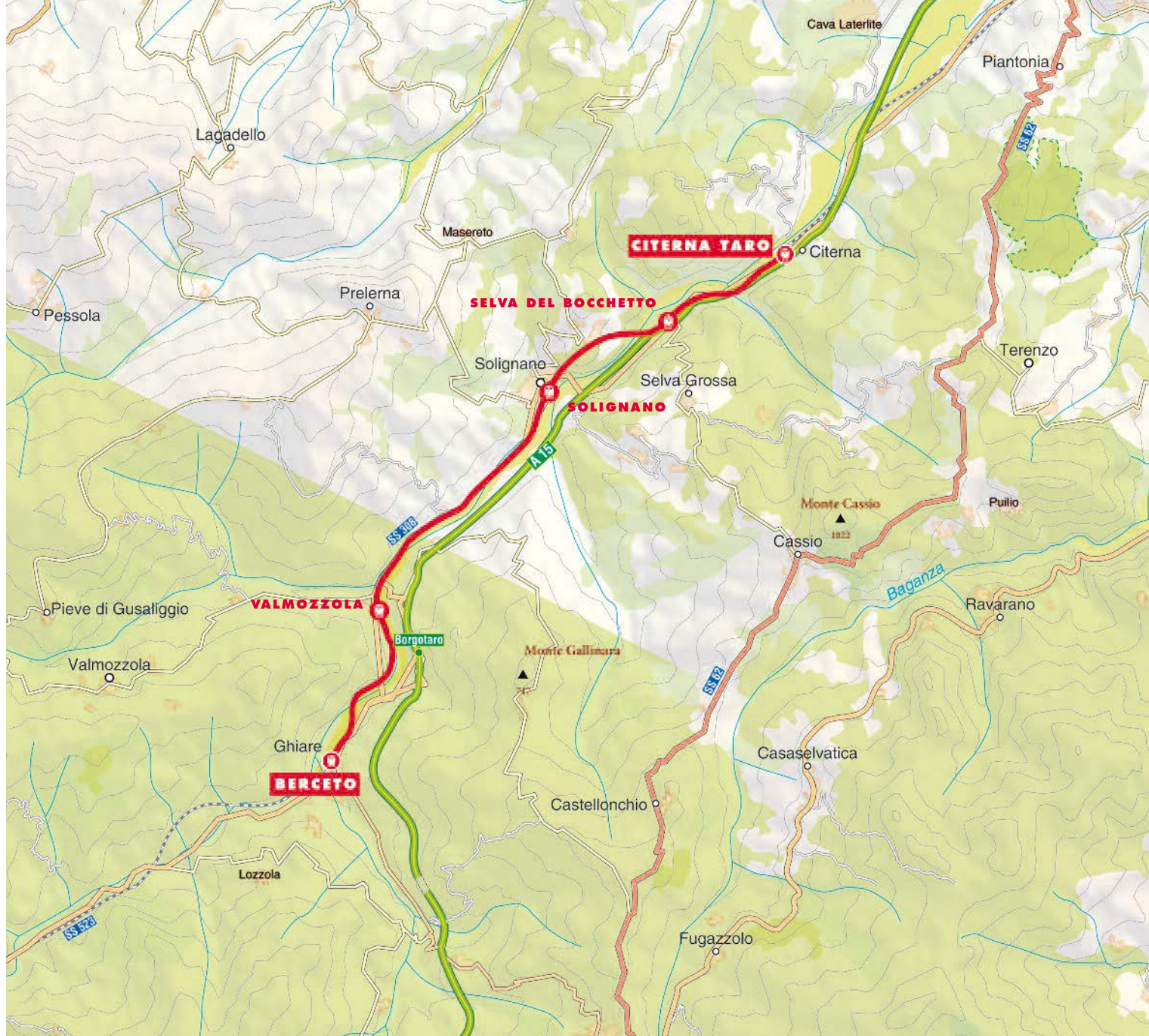
I Comuni interessati sono: Fornovo, Terenzo, Solignano, Valmozzola e Berceto.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Selva del Bocchetto

Il ponte sul torrente Vizzana

L'imbocco della galleria Bocchetto



- CITERNA TARÒ
km 0,0
- SELVA DEL BOCCHETTO
km 2,5
- SOLIGNANO
km 5,0
- VALMOZZOLA
km 10,0
- BERCETO
km 13,2

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Parma-La Spezia
Regione	Emilia Romagna
Lunghezza della linea	4,3 km per la Citerna-Solignano 7,7 km per la Solignano-Berceto
Dismissione definitiva	Varianti di tracciato del 1995 e del 2014
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori – 4 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	4 gallerie

Chiesaccia di Villafranca-Santo Stefano di Magra

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA

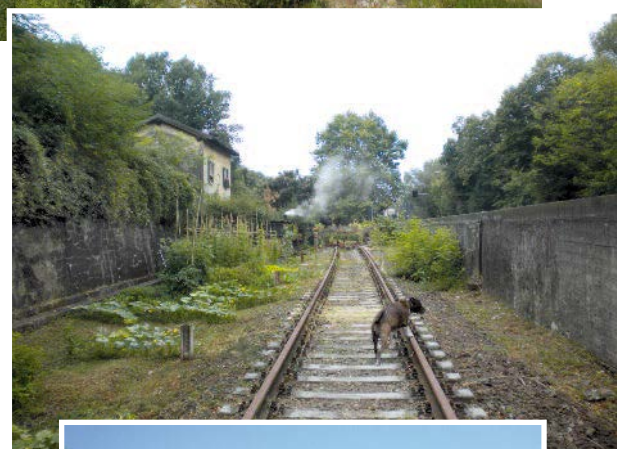


La linea Chiesaccia-Santo Stefano si estende per più di 13 km ed è una linea di montagna che si snoda lungo la valle del fiume Magra in Toscana. Anche questa linea, come la descritta linea Berceto-Citerna, era parte della linea ferroviaria Parma-La Spezia conosciuta come Pontremolese.

Già nel 1959 gli studi per il Piano Regolatore del porto di La Spezia prevedevano un potenziamento della Pontremolese che fu approvato nel 1981, mirante ad accrescere il traffico merci di collegamento tra i porti di Livorno e La Spezia con la pianura padana e l'Europa centrale. Nel dicembre 2005 è entrata in funzione la variante di tracciato Chiesaccia di Villafranca-Santo Stefano di Magra, con tracciato totalmente diverso da quello a binario unico esistente. Il nuovo tracciato ha reso necessario il riposizionamento della stazione di Aulla, attualmente più decentrata rispetto all'abitato, ma baricentrica rispetto agli altri Comuni che gravitano attorno. Con questi nuovi lavori sono rimasti dismessi dall'esercizio ferroviario i fabbricati viaggiatori di Terrarossa-Tresana, Aulla (vecchia) e Caprigliola-Albiano.

La tratta che si snoda dalla stazione di Terrarossa fino al ponte sul torrente Taverone è stata trasformata in pista ciclo-pedonale e inserita nel maggiore percorso della via Francigena.

Il tratto compreso dal km 98,1 al km 100,5 è stato venduto al Comune di Aulla nel 2013. L'atto regola il trasferimento dei terreni della vecchia sede dismessa, compresi tutti i fab-



Foto, dall'alto in basso

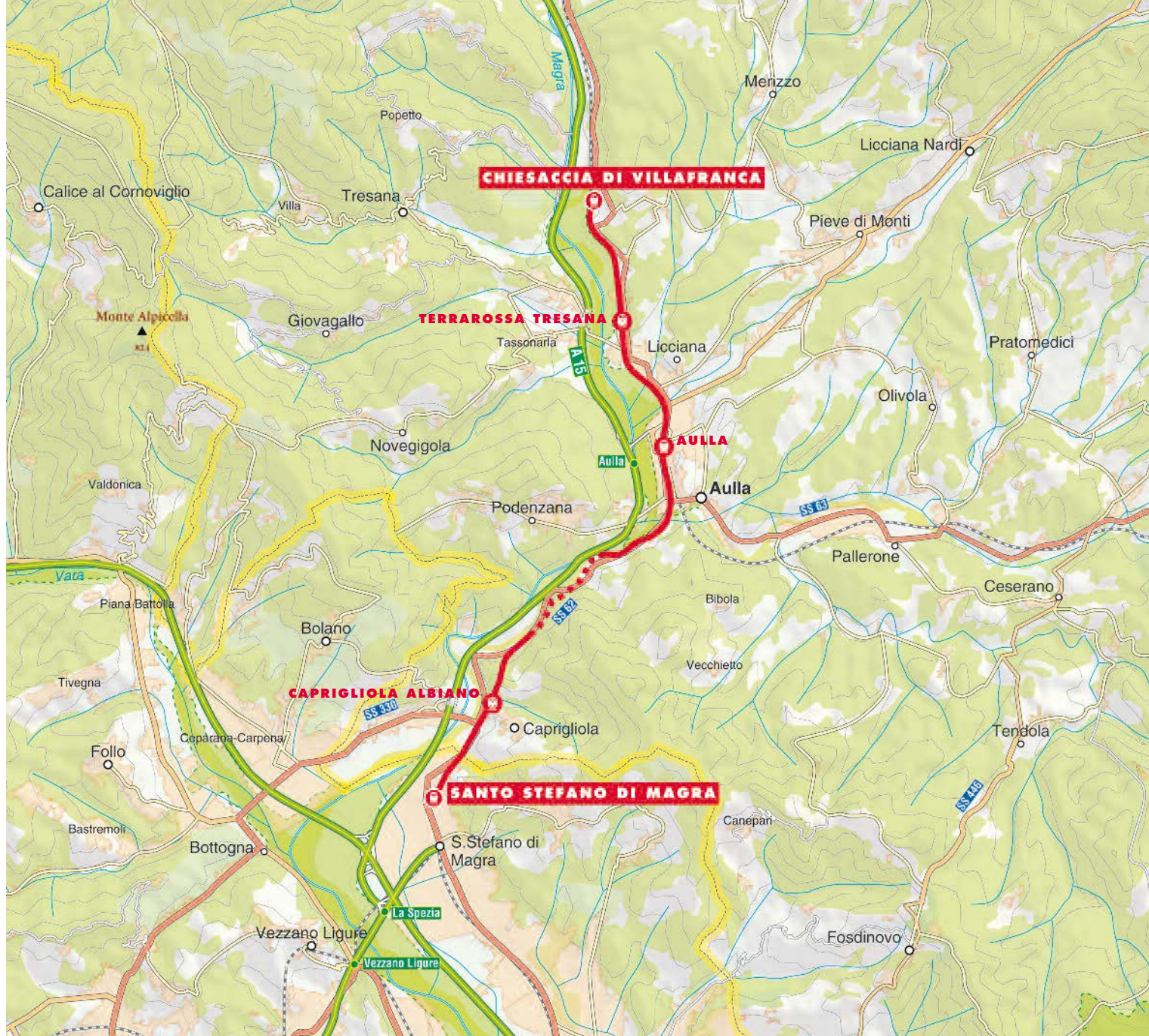
La valle del fiume Magra
percorsa dalla linea

Sedime del vecchio tracciato
ancora in armamento

Casa cantoniera
lungo il vecchio tracciato
tra Chiesaccia di Villafranca
e Aulla

bricati quali il fabbricato viaggiatori della vecchia stazione di Aulla, le case cantoniere, ecc. Le opere d'arte sono numerose e di particolare rilievo architettonico. Le opere d'arte del tratto dismesso, quali ponti e tombini presenti sulla tratta, sono in normale stato di conservazione. Le case cantoniere sono in stato di degrado.

I Comuni interessati sono: Villafranca in Lunigiana, Licciana Nardi, Aulla e Santo Stefano di Magra.



- CHIESACCIA DI VILLAGRANCA
km 0,0
- TERRAROSSA TRESANA
km 2,3
- AULLA
km 4,3
- CAPRIGLIOLA ALBIANO
km 12,9
- SANTO STEFANO DI MAGRA
km 13,4

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Parma-Vezzano
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	13,4 km di cui 12,3 di proprietà FS SpA
Dismissione definitiva	Varianti di tracciato
Proprietario	RFI SpA – FS SpA – Comune di Aulla
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori – 10 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	6 gallerie

Carrara San Martino-Carrara Avenza

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea ferroviaria tirrenica arrivò nella zona del comune di Carrara dopo il completamento, avvenuto nel 1863, del tratto tra l'attuale Massa Centro e Sarzana. Date le caratteristiche del tracciato, fu realizzata una fermata in località Avenza a circa 4,5 km dal centro cittadino. Da ciò l'idea di realizzare un tronco di collegamento tra Avenza e il centro città. Nel 1866 fu inaugurata la nuova linea Carrara San Martino-Avenza (quest'ultima oggi rinominata Carrara-Avenza e regolarmente in esercizio), a binario unico ed elettrificata, destinata al trasporto di passeggeri e merci. La linea fu trasferita alle Ferrovie dello Stato nel 1905. In particolare, il trasporto su ferro fu utilizzato per provvedere allo spostamento dei marmi verso il mare; rappresentò infatti la prima alternativa meccanizzata agli antichi metodi di movimentazione dei blocchi, che storicamente venivano trasportati con carri trainati da buoi e con la lizzatura. Dalla stazione di San Martino si diramava la cosiddetta ferrovia *Marmifera* (gestita da una società privata) che raggiungeva le cave di Colonnata. Si era in grado quindi di trasportare il marmo dalle cave alla stazione di Avenza e da questa verso il porto di Carrara; nel 1923 si ebbe il picco di questa attività, quando si raggiunsero le 500.000 tonnellate di marmo trasportato nell'anno.

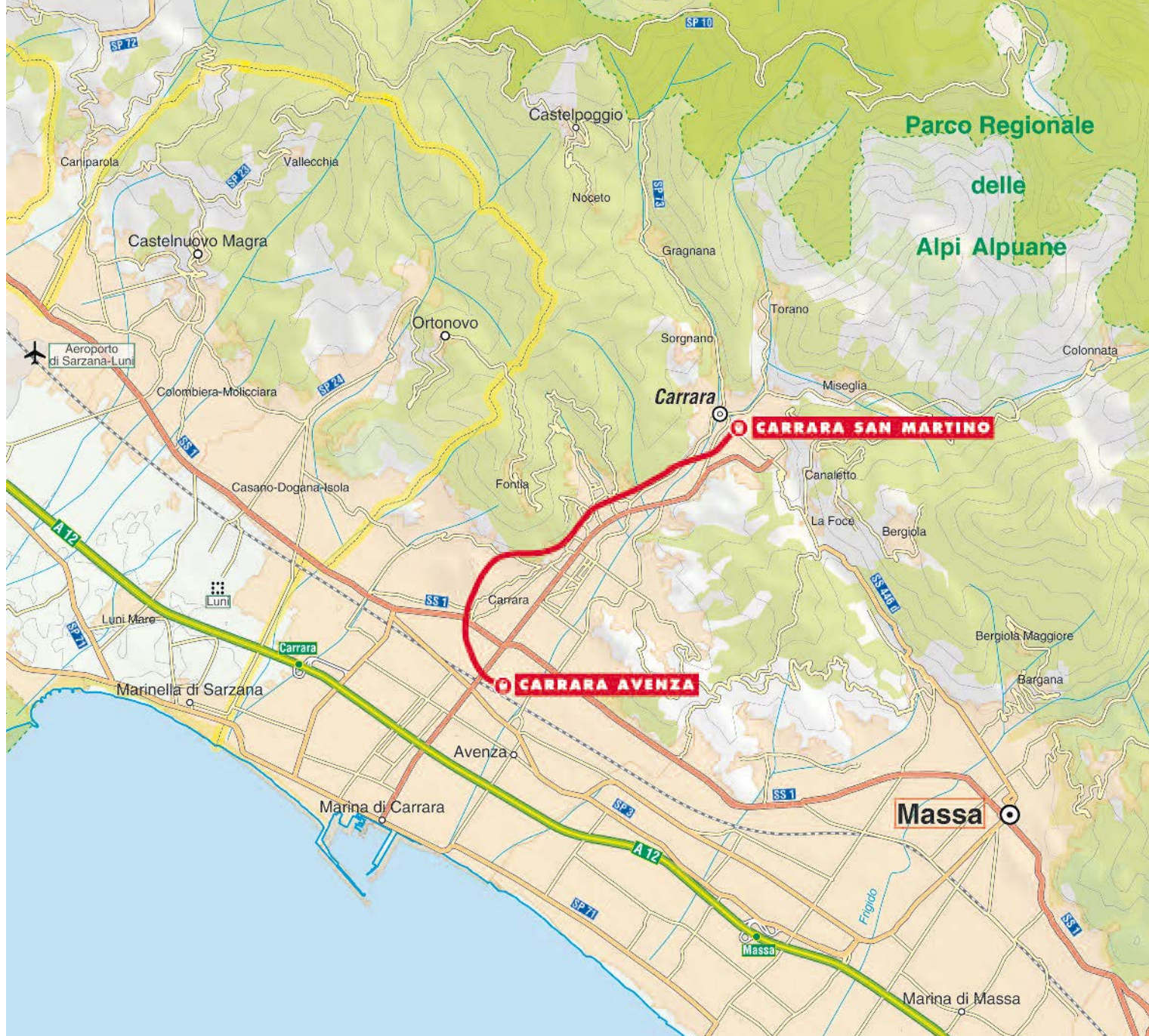
Con la Seconda Guerra Mondiale la linea subì pesanti danni a causa di azioni di sabotaggio

e bombardamenti, avvenuti nel 1945, che causarono la distruzione dei "ponti di Anderlino" (attraverso i quali il tracciato della linea, uscito da Avenza, scavalcava la strada statale Aurelia) e l'interruzione della linea. Ripristinati i ponti e la linea, nel dopoguerra, si manifestò una crescente concorrenza del trasporto su gomma, che portò alla definitiva soppressione della linea avvenuta nel 1970. Ad oggi non sono più presenti né binari né impiantistica ferroviaria. Tutta la linea ricade interamente nel Comune di Carrara. L'ampliamento del tessuto della città, che si è sviluppato nel periodo successivo alla dismissione della linea, ha di fatto portato, in alcuni tratti, all'integrazione della sede nell'ambito urbano, riutilizzata come viabilità. La stazione di Carrara San Martino ricade nell'ambito urbano del centro città di Carrara; una rilevante parte delle aree ferroviarie sono state trasformate con opere di urbanizzazione pubblica quali strade, parcheggi ed edificazioni di pubblica utilità.

Le opere d'arte quali ponti e tombini presenti sulla linea sono in normale stato di conservazione, eccettuati due ponti demoliti per consentire il transito di veicoli alti nelle strade che li sotto-attraversano. Non si è ancora concluso l'iter per il definitivo passaggio di proprietà di questi beni al Comune di Carrara.

Foto, in alto

Una delle 4 case cantoniere
lungo la linea



- CARRARA SAN MARTINO
km 0,0
- CARRARA AVENZA
km 4,4

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Genova-Pisa
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	4,4 km
Dismissione definitiva	1970
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari solo inizio linea Carrara Avenza – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori – 4 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	9 ponti

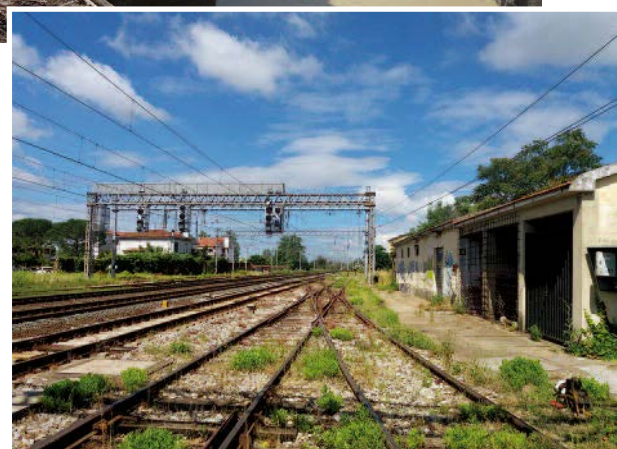
Lucca-Pontedera Bagni di Casciana

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea dismessa Lucca-Pontedera, che si estende per circa 25 km, era una linea non elettrificata e a binario unico. La sua realizzazione si rese possibile a seguito dell'emanazione nel 1919 della cosiddetta Legge Bonomi, con la quale si intendeva dare il via libera alla costruzione di nuove ferrovie locali già previste ma per le quali non si era mai dato inizio ai lavori, causa la Prima Guerra Mondiale. Il progetto fu presentato nel 1920 e la linea fu inaugurata nel 1928. Fu però la Seconda Guerra Mondiale a determinare la chiusura della linea nel 1944, a causa di pesanti bombardamenti che provocarono in particolare la distruzione del ponte sull'Arno. Nei decenni successivi, causa anche la crescente concorrenza del trasporto su gomma, non si procedette più con il ripristino della linea; fu abbandonata quindi anche l'idea iniziale di proseguire la linea da Pontedera fino a Saline di Volterra. Considerata la particolare onerosità dei lavori necessari per il ripristino, anche questa linea fu considerata un "ramo secco" e fu definitivamente soppressa nel 1958.

Le due stazioni di estremità della Lucca-Pontedera sono in esercizio, rispettivamente, sulle linee Firenze-Pistoia-Lucca-Viareggio e Firenze-Pisa. All'inizio degli anni 2000 la Regione, con l'idea di inoltrare il traffico locale che affollava la linea Firenze-Viareggio su un percorso alternativo, aveva preso in considerazione il ripristino della linea, per evitare l'intervento di raddoppio del



tratto Lucca-Pistoia sulla Firenze-Viareggio, intervento peraltro oggi in fase di attuazione.

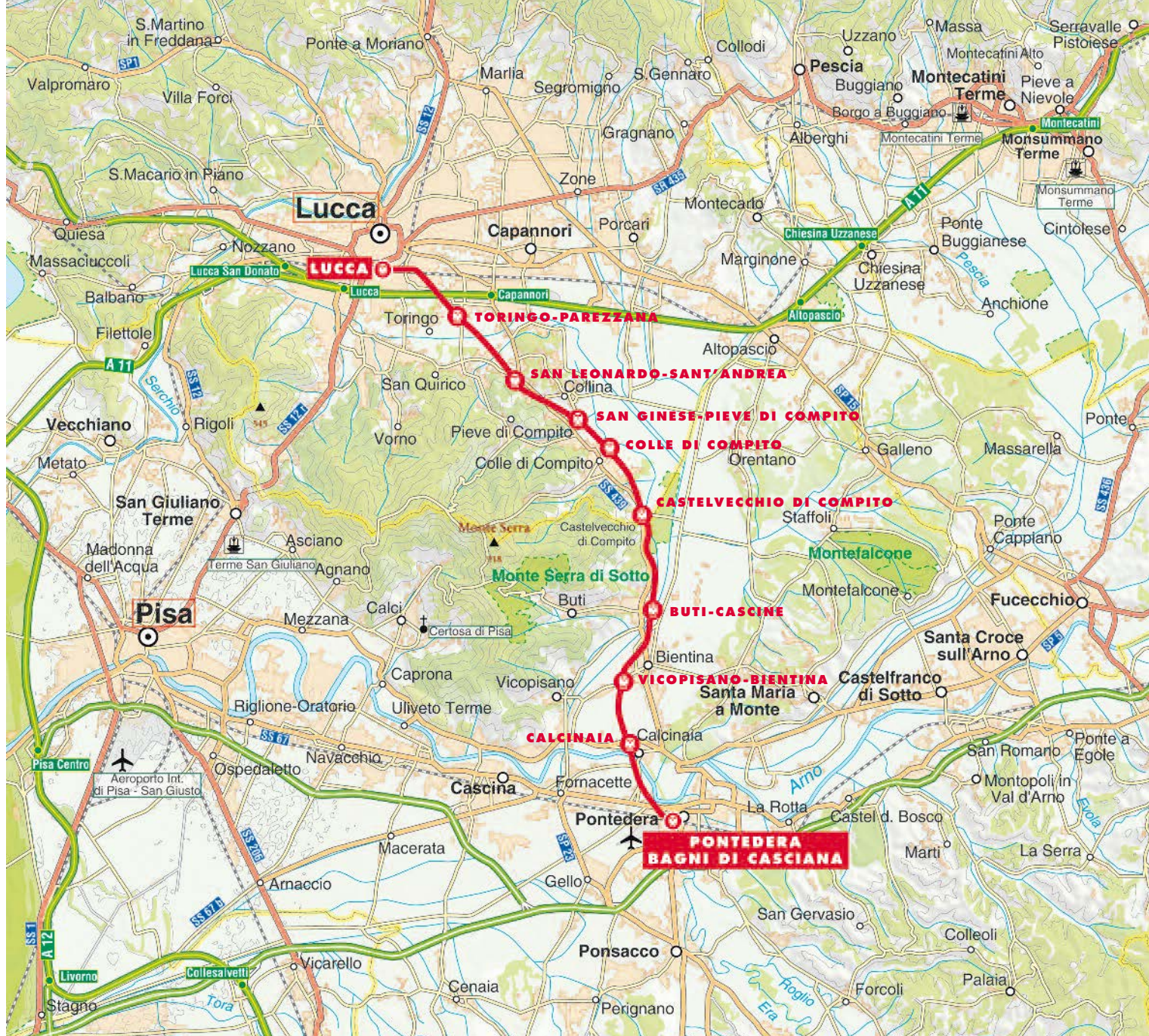
Ad eccezione di 2 km di tracciato, la linea è stata privata dell'armamento. Sono rimaste numerose opere d'arte lungo il tracciato: ponti, cavalcavia e gallerie. Da segnalare il ponte sull'Arno bombardato, a sei archi, ciascuno di 21 m. Numerosi anche i fabbricati viaggiatori, tra i quali si segnalano quelli di San Leonardo-Sant'Andrea, Buti-Cascine e Toringo-Parezzana, alcuni dei quali locati a privati per attività commerciali.

I Comuni interessati dal sedime della linea sono: Lucca, Capannori, Bientina, Buti, Vicopisano, Calcinaia e Pontedera. Si registra un interesse da parte delle comunità locali (in particolare da parte del Comune di Capannori, nel cui ambito ricadono circa 11 km della linea) per la trasformazione del sedime della linea in *greenway*, a scopo di valorizzazione turistica e ambientale del territorio attraversato.

Foto, dall'alto in basso

Il ponte sull'Arno a Calcinaia
(bombardato nel 1944)
al km 22,232

La stazione di Pontedera -
Attestazione linea da Lucca
(foto con spalle a Empoli)



- LUCCA
km 0,0
- TORINGO-PAREZZANA
km 3,1
- SAN LEONARDO-SANT'ANDREA
km 6,5
- SAN GINESE-PIEVE DI COMPITO
km 8,8
- COLLE DI COMPITO
km 10,7
- CASTELVECCHIO DI COMPITO
km 13,4
- BUTI-CASCINE
km 16,7
- VICOPISSANO-BIENTINA
km 19,6
- CALCINAIA
km 22,1
- PONTEDERA BAGNI DI CASCIANA
km 25,3

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Firenze-Viareggio / Firenze-Pisa
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	25,3 km
Dismissione definitiva	DPR n. 1037 del 14 ottobre 1958
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì per 2,3 km – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	5 fabbricati viaggiatori – 10 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	5 ponti

Livorno Calambrone-Collesalvetti

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea dismessa Livorno-Collesalvetti, che si estende per circa 18 km, è parte della storia della ferrovia "Maremmana" la cui costruzione consentì, nel 1864, il primo collegamento tra la Toscana e Roma, da Livorno a Civitavecchia, via Collesalvetti-Vada. La città di Pisa, per non restare tagliata fuori dal nuovo collegamento, chiese e ottenne la realizzazione di un tratto di linea che la collegasse a Collesalvetti e si crearono due tronchi di linea: la Pisa-Collesalvetti-Vada-Civitavecchia e la Livorno-Collesalvetti-Vada-Civitavecchia.

Tuttavia, se con questo assetto venivano garantiti i collegamenti tra la Toscana e il Lazio, restava irrisolto il problema dei collegamenti diretti Roma-Genova, che, di fatto, con la nuova linea, tagliavano fuori la stazione di Livorno, raggiungibile da Genova solo attraverso l'originario tronco di linea da Collesalvetti.

Questa situazione provocò non pochi malumori tra i cittadini e gli operatori economici, che temevano, a ragione, di restare tagliati fuori dalle rotte commerciali. Tuttavia si dovette attendere la fine del 1905 per vedere l'inizio dei lavori per la nuova ferrovia Pisa-Livorno-Vada che vennero completati nel 1912.

L'apertura della nuova linea, su un tracciato costiero, fece perdere sempre più importanza sia alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada che alla linea Livorno-Collesalvetti, e specialmente quest'ultima,



privata ben presto dei collegamenti diretti con Roma, instradati sulla nuova linea, vide contrarsi radicalmente il traffico. Difatti il servizio venne definitivamente sospeso il 2 settembre 1966 e dopo tre anni la linea fu ufficialmente soppressa. La linea non fu smantellata in quanto rimase in attività fino al 1996, come raccordo merci, a servizio delle Officine Meccaniche CMF (Costruzioni Metalliche Finsider). Nel 2007 iniziò la costruzione del nuovo interporto toscano Amerigo Vespucci di Guasticce, che venne collegato alla linea Livorno Calambrone-Collesalvetti facendola tornare, dopo anni di abbandono, a essere percorsa dai treni merci.

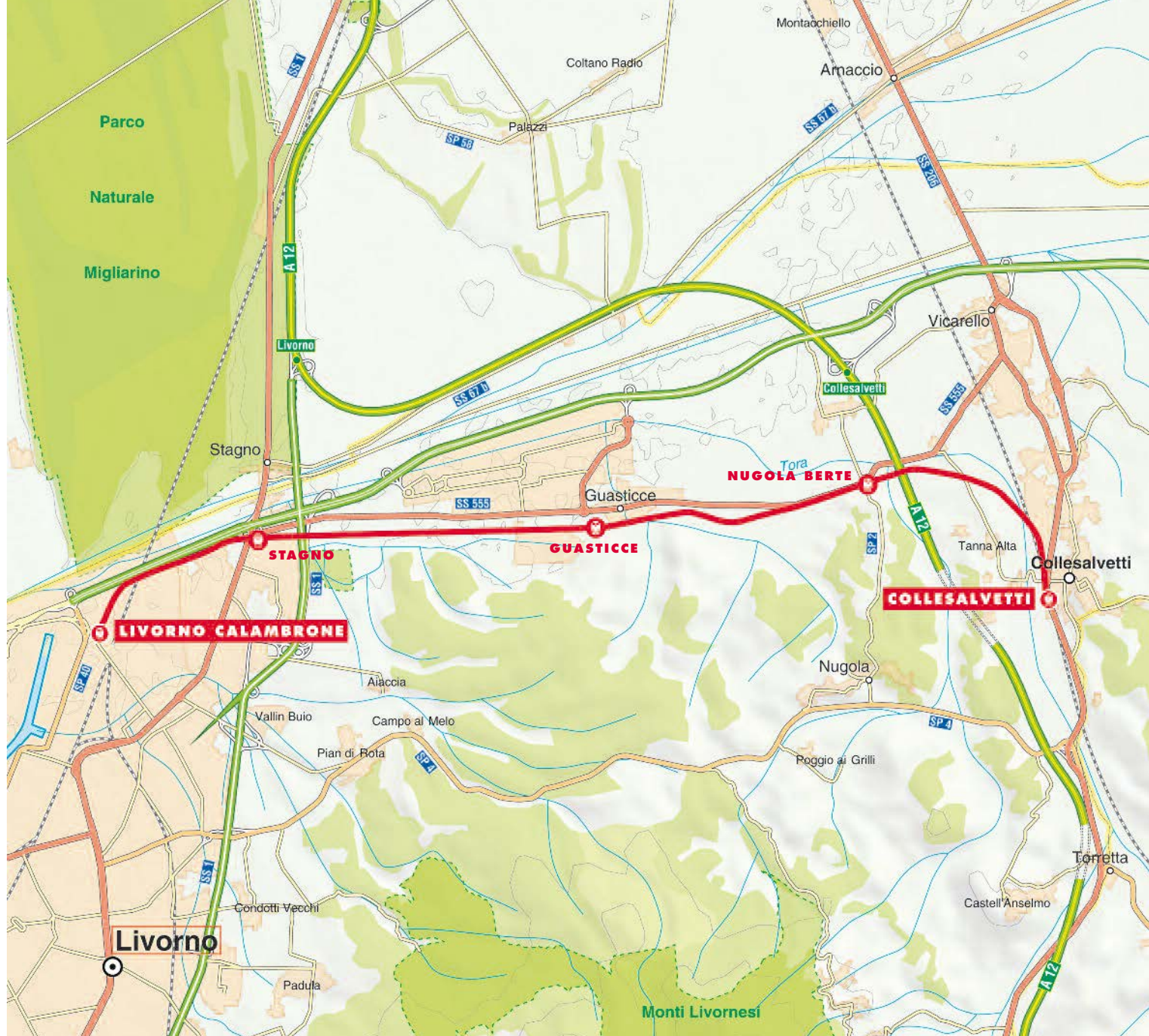
Per il futuro è prevista la ricostruzione della ferrovia oltre Guasticce per ricollegarla alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada all'altezza di Vicarello, ma una ripresa del servizio viaggiatori appare altamente improbabile, in quanto il tracciato è fuori dai centri abitati.

Il Comune interessato è Collesalvetti.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Stagno
con i binari e il passaggio a livello

Il fabbricato viaggiatori
della stazione di Guasticce



- LIVORNO CALAMBRONE
km 0,0
- STAGNO
km 2,4
- GUASTICCE
km 6,6
- NUGOLA BERTE
km 10,0
- COLLESALVETTI
km 18

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Livorno Calambrone - Guasticce
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	18 km
Dismissione definitiva	1966
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori – 2 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	2 ponti non più esistenti – 1 passaggio a livello

Volterra-Saline di Volterra

PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta ferroviaria dismessa Saline di Volterra-Volterra ha una lunghezza di circa 8 km. Più propriamente costituiva un tronco ferroviario di prolungamento della linea ad oggi in esercizio, di circa 30 km, Cecina-Volterra-Saline-Pomarance (attuale denominazione della stazione di Saline di Volterra), che è stata la prima a essere realizzata e attivata nel 1863. Saltate successivamente, sul finire del XIX secolo, le ipotesi di collegare con nuovi tratti ferroviari Saline di Volterra a Poggibonsi, Pontedera o Colle Val d'Elsa, la linea Cecina-Saline restò di importanza essenzialmente locale; svolse comunque un rilevante ruolo culturale, sociale ed economico nella storia della Val di Cecina, contribuendo con il trasporto merci allo sviluppo delle saline a Volterra, del polo geotermico a Larderello e del settore minerario a Montecatini. A seguito del forte interessamento dell'Amministrazione di Volterra, che considerava la stazione della frazione Saline troppo lontana rispetto al centro della città, si arrivò nel 1912 alla realizzazione del tratto in questione Saline di Volterra-Volterra, dotato di cremagliera data la pendenza del tracciato necessaria per superare il dislivello di oltre 400 metri tra Saline e Volterra. In questo modo anche l'antica città etrusca fu collegata alla rete ferroviaria, favorendo così anche il trasporto e il commercio dell'alabastro grezzo e lavorato. Il tratto in questione subì però un progressivo decadimento, causa l'obsolescenza tecnica della linea (non elet-



trificata e con elevati costi di manutenzione) e del materiale rotabile, nonché la sempre maggiore concorrenza del trasporto su gomma nel secondo dopoguerra. Sospesi i servizi nel 1958, il tronco ferroviario Saline di Volterra-Volterra fu definitivamente soppresso l'anno successivo e poi disarmato. La sede della linea, interamente ricadente nel comune di Volterra, si sviluppa inizialmente in pianura con un tratto oggi sterrato (anche se per 100 metri risultano ancora visibili le traversine), che poi si inerpica a mezza costa sul colle di Volterra, con una pendenza del sentiero che è mediamente del 10 per cento. Sono ben visibili le opere d'arte in muratura per il sostegno dei terreni circostanti. Nella stazione di Volterra sono presenti ancora i vari fabbricati di servizio: il fabbricato viaggiatori è ben conservato e in parte adibito a ufficio locale della Compagnia Pisana Trasporti (azienda pubblica di trasporti della Provincia di Pisa); l'ex rimessa è stata annessa a una struttura aggiuntiva e utilizzata come autorimessa per autobus.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Volterra

I binari rimasti nel sedime
del tratto iniziale della linea



- VOLTERRA
km 0,0
- SALINE DI VOLTERRA
km 8,3

SCHEDA TECNICA

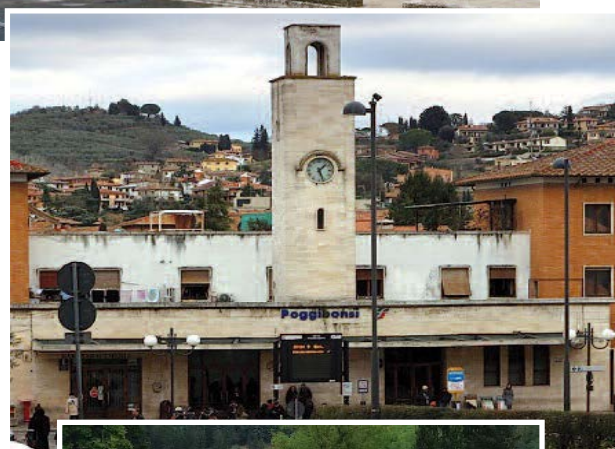
Linea di appartenenza	Cecina-Volterra
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	8,3 km
Dismissione definitiva	1959
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari solo nel tratto iniziale – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati – 4 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	2 ponti

Poggibonsi-Colle Val d'Elsa

PROPRIETÀ
RFI SpA



La Linea ferroviaria Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, non elettrificata e a binario unico, si estende per circa 8 km. Entrata in esercizio nel 1885, nacque per collegare Colle Val d'Elsa alla Ferrovia Centrale Toscana Empoli-Poggibonsi-Siena, tutt'ora in esercizio. La linea non ha mai presentato sufficienti livelli di traffico passeggeri e merci, quest'ultimo sfavorito negli anni '60 dall'allontanamento della zona industriale dalla stazione di Colle Val d'Elsa. Inoltre i numerosi passaggi a livello, in gran parte incustoditi, costituivano pericolo per il traffico stradale in costante crescita. I servizi passeggeri e merci sulla linea cessarono, rispettivamente, nel 1982 e nel 1987. Nel 2009 la linea è stata dismessa definitivamente con decreto ministeriale. La linea, già dal 2004 è stata concessa in uso al Comune di Poggibonsi e al Comune di Colle Val d'Elsa che hanno riconvertito il tracciato nei tratti urbani a viabilità, nella restante parte di sedime a pista ciclo-turistica. Intervento quest'ultimo inserito in un *Piuss - Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile*, presentato dai Comuni di Colle Val d'Elsa e Poggibonsi e finanziato dalla Regione Toscana con fondi comunitari Por, che prevede vari interventi finalizzati alla valorizzazione integrata e di promozione del territorio, cui la pista ciclabile fa da *trait d'union*. La pista ciclabile, realizzata in terra stabilizzata e materiali eco-compatibili, è stata aperta al pubblico nel 2011



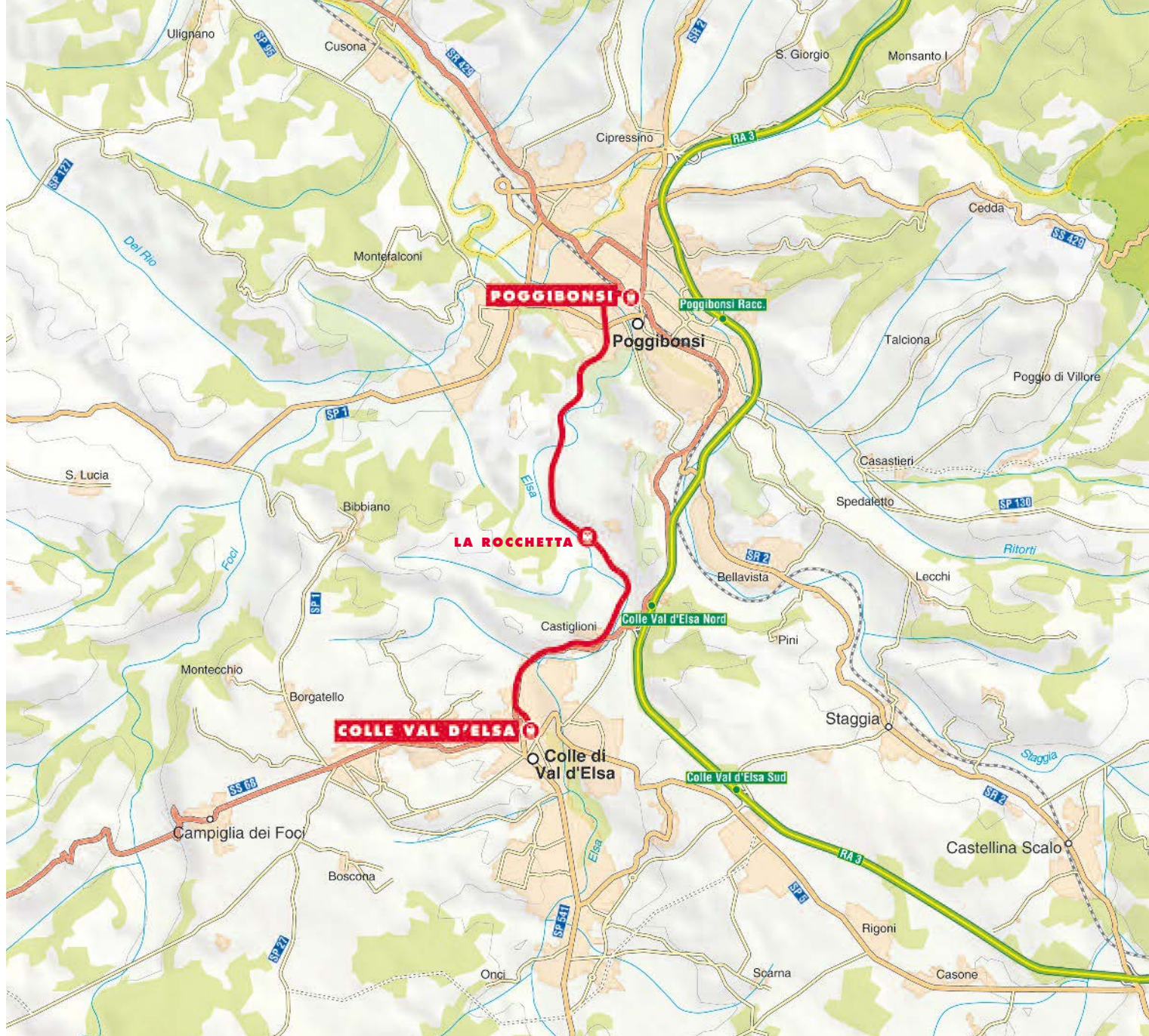
Foto, dall'alto in basso

La stazione di Colle Val d'Elsa

La stazione di Poggibonsi

La pista ciclabile
aperta al pubblico

ed è inserita nella rete di percorsi turistici *Val d'Elsa*. Attualmente la parte di sedime destinata a pista ciclabile, lungo circa 6 km, è locata da RFI alla società Colle Promozione SpA, azienda partecipata del Comune di Colle Val d'Elsa, che ha assunto anche l'obbligo di custodia delle restanti parti delle aree ferroviarie dismesse.



- POGGIBONSI
km 0,0
- LA ROCCHETTA
km 4,3
- COLLE VAL D'ELSA
km 7,8

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Poggibonsi-Empoli
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	7,8 km
Dismissione definitiva	2009
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	3 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	3 ponti

Fano-Fermignano-Urbino

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



La linea dismessa Fano-Urbino è a singolo binario, non elettrificata, e si estende per circa 49 km con una pendenza massima del 25 per mille tra le stazioni di Fermignano e Urbino, collegando l'entroterra delle Marche con la costa adriatica. Può essere distinta in due tratti principali: il primo che, diramandosi dalla linea ferroviaria Adriatica (Bologna-Ancona), parte da Fano e arriva, dopo aver percorso la valle del fiume Metauro attraversando la Provincia di Pesaro e Urbino, a Fermignano da Nord; il secondo parte in uscita, dal medesimo lato Nord, da Fermignano per arrivare a Urbino (cioè occorrerebbe una inversione di marcia a Fermignano per andare da Fano a Urbino). Infatti il secondo tratto è la parte finale del collegamento dismesso Fabriano-Pergola-Fermignano-Urbino, passante Fermignano da Sud a Nord.

Di quell'itinerario, resta attivo solo il tratto tra Fabriano e Pergola, mentre la Pergola-Fermignano è qui censita a parte come linea dismessa.

Storicamente, nel 1915 fu completato il tratto Fano-Fermignano, dove si congiunse con la già esistente linea Fabriano-Urbino (già realizzata nel 1898). Dopo alterne vicende, la ferrovia fu distrutta nel 1944 dai tedeschi in ritirata. Solo nel 1956 si riuscì a ripristinare il collegamento diretto Fano-Fermignano-Urbino.

La concorrenza dei trasporti su gomma portò prima alla sospensione della linea nel 1987, poi alla dismissione definitiva nel 2011.

Il tracciato da Fano a Fermignano è sostanzialmente rettilineo, il tratto successivo presenta invece curve di raggio anche particolarmente basso; numerose le opere d'arte che sono in stato discreto: ponti, gallerie e viadotti che scavalcano in più punti il fiume Metauro.

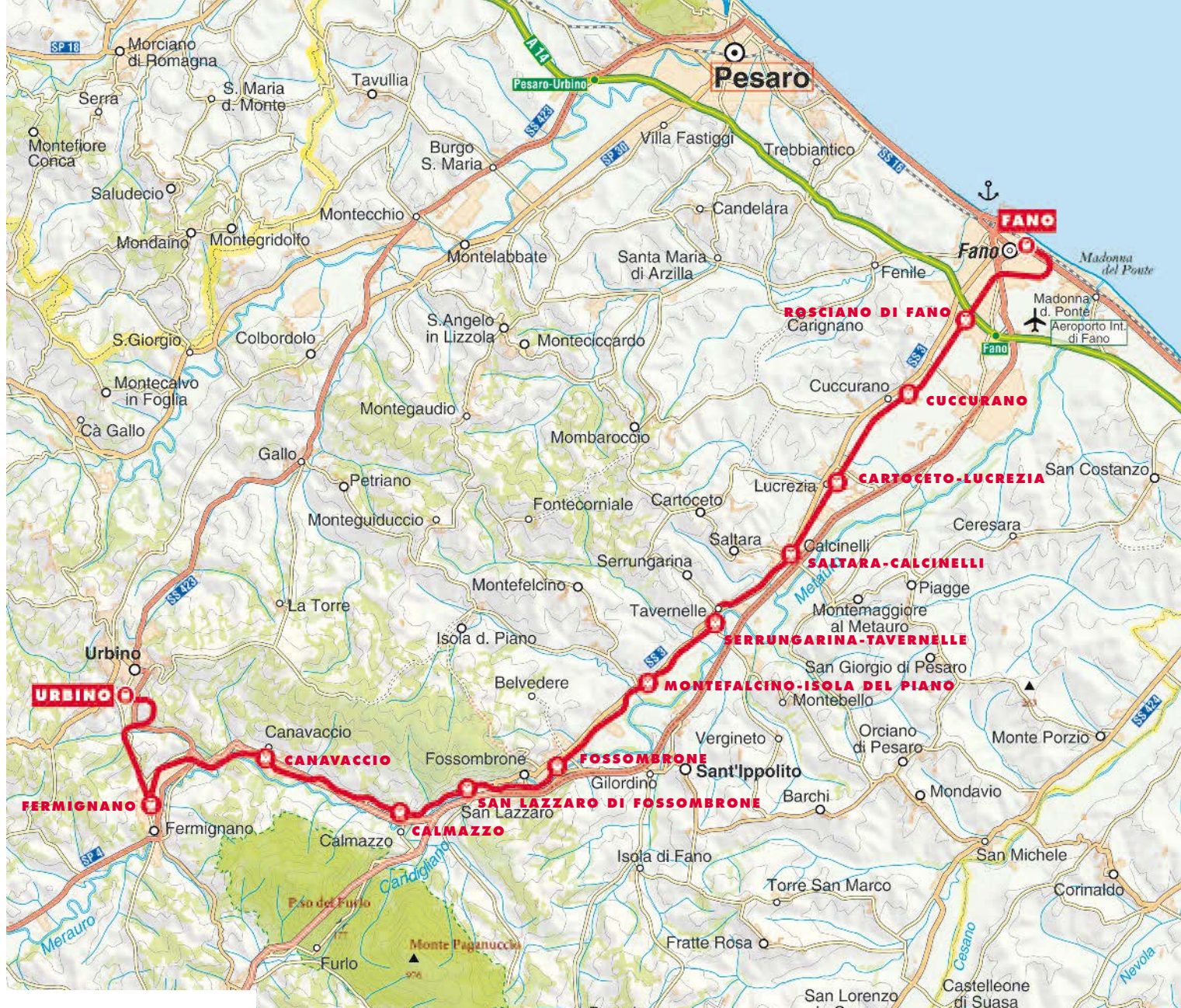
Il sedime della linea presenta ancora l'armamento in opera, ma con un elevato grado di vetustà e di degrado di materiali e apparecchiature. Non sono più presenti le tecnologie di segnalamento. In corrispondenza di molti passaggi a livello, particolarmente numerosi sull'intera linea, tutti privi di organi di manovra e segnalamento, è stato ricostituito il fondo stradale ricorrendo in molti casi all'asportazione di rotaie e traverse; alcuni di questi sono attraversati da strade provinciali con elevati volumi di traffico. Buono lo stato degli immobili, oggetto di varie locazioni.

Riguardo alla proprietà della linea, il tratto Fano-Cuccurano di circa 8 km, interamente nel comune di Fano, è di proprietà di RFI SpA. Il restante tratto Cuccurano-Urbino di circa 41 km è di proprietà di FS SpA, interessando i Comuni di Cartoceto, Saltara, Serrungarina, Montefelcino, Fossombrone, Calmazzo, Canavaccio, Fermignano e Urbino.

L'intera linea ricade nella Provincia di Pesaro e Urbino.

Foto, dall'alto in basso

Il ponte a 3 luci di 10 m ciascuna sul Rio Puto al km 22,4



- FANO
km 0,0
- ROSCIANO DI FANO
km 5,1
- CUCCURANO
km 8,3
- CARTOCETO-LUCREZIA
km 12,5
- SALTARA-CALCINELLI
km 15,1
- SERRUNGARINA-TAVERNELLE
km 18,9
- MONTEFALCINO-ISOLA DEL PIANO
km 22
- FOSSOMBRONE
km 26,3
- SAN LAZZARO DI FOSSOMBRONE
km 29,7
- CALMAZZO
km 32,3
- CANAVACCIO
km 37,4
- FERMIGNANO
km 43,7
- URBINO
km 49,1

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Fano-Urbino
Regione	Marche
Lunghezza della linea	49,1 km di cui 41 km di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	D.M. prot. n. 430 del 15 dicembre 2011
Proprietario	RFI SpA per la tratta Fano-Cuccurano FS SpA per la tratta Cuccurano-Urbino
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari per tutta la linea – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	7 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	7 gallerie – 25 ponti – 56 passaggi a livello

Fermignano-Pergola

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea dismessa Fermignano-Pergola è a singolo binario, non elettrificata, e ha una estensione di circa 42 km. Questo tratto costituisce la parte centrale del collegamento, oggi non più realizzabile per le dismissioni avvenute, Fabriano-Pergola-Fermignano-Urbino. La tratta Fabriano-Pergola fu aperta nel 1895, mentre l'intera linea da Fabriano a Urbino fu completata nel 1898. L'intento originario era di realizzare una nuova linea ferroviaria, la cosiddetta Ferrovia Subappennina, che costituisse un collegamento tra la linea Roma-Ancona (dalla stazione di Fabriano) e la linea Bologna-Ancona (collegandosi alla stazione di Santarcangelo di Romagna). Fu avviata anche la realizzazione del tratto in prosecuzione da Urbino verso Nord, ma i lavori furono sospesi tra gli anni Venti e Trenta del XX secolo, pur avendo completato varie opere d'arte e stazioni, per le difficoltà realizzative e i costi elevati. La linea da Fabriano-Urbino, così come la linea Fano-Fermignano, subì gravi danni nel 1994 a seguito della ritirata tedesca; nel dopoguerra si procedette però alla ricostruzione dei soli due tratti Fabriano-Pergola (1948) e Fano-Fermignano-Urbino (1955); il tronco intermedio Fermignano-Pergola non venne invece mai più riattivato, privando così di continuità l'originario collegamento tra Fabriano e Urbino.



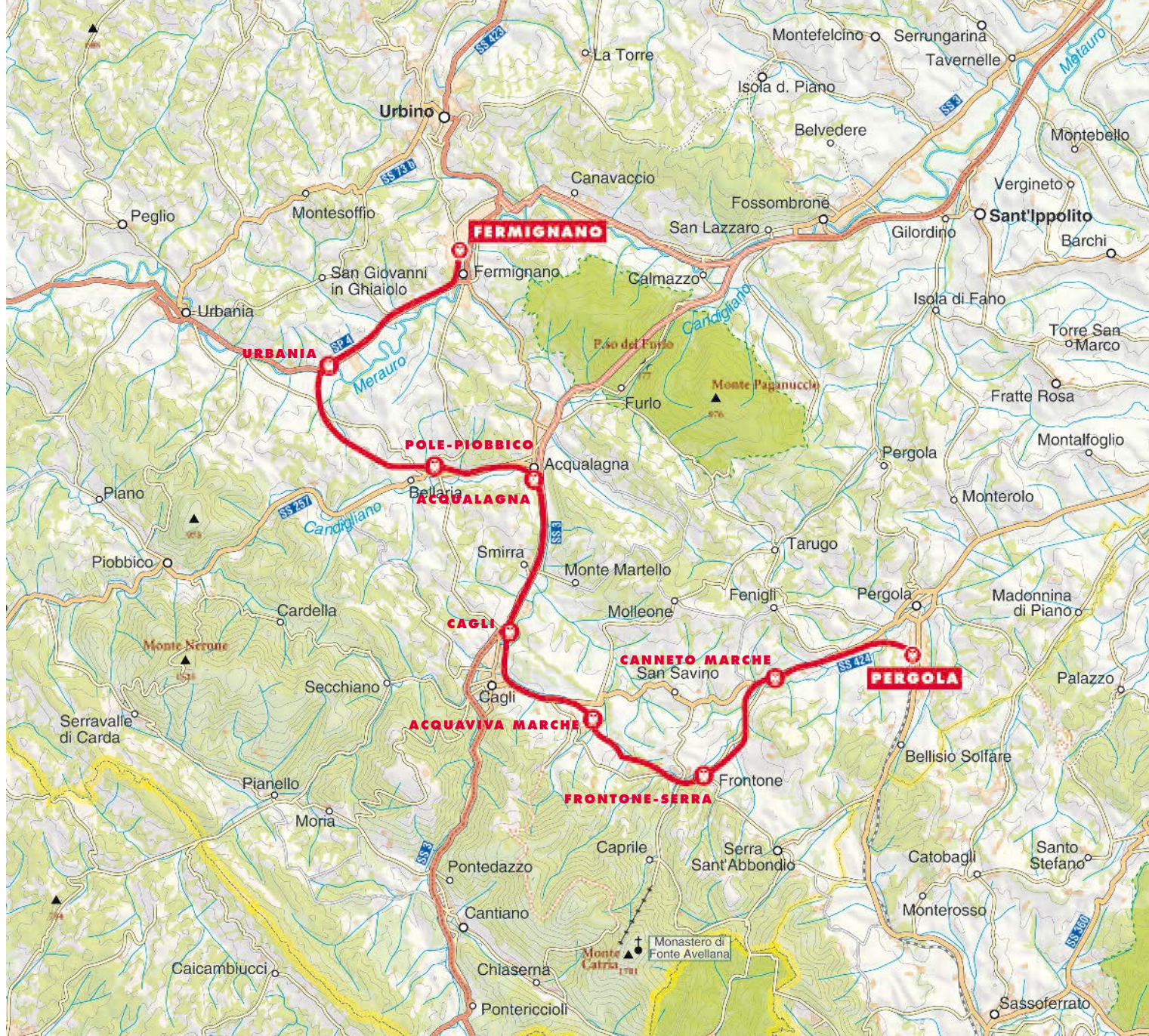
viario è sospeso per un'inefficienza infrastrutturale dovuta a eventi atmosferici); sono state invece dismesse in via definitiva la Fermignano-Pergola, oggetto di questa scheda, e la Fermignano-Urbino, quest'ultima censita e riguardata nell'ambito della linea dismessa Fano-Fermignano-Urbino.

Sulla linea Fermignano-Pergola non è più presente l'armamento, asportato negli anni '70 del XX secolo. Il sedime della linea, comunque, risulta in generale facilmente individuabile come sentiero sterrato. Le opere d'arte non versano in buone condizioni, essendo state in gran parte danneggiate o distrutte a seguito degli eventi bellici. I fabbricati di servizio sono in differenti stati di conservazione e generalmente abbandonati. Il sedime della linea interessa i Comuni di Pergola, Frontone, Serra San Abbondio, Cagli, Acquafredda, Urbania e Fermignano.

Foto, dall'alto in basso

La ex stazione di Pole Piobbico

La galleria artificiale al km 38,4



- FERMIGNANO
km 0,0
- URBANIA
km 6,1
- POLE-PIOBBICO
km 12,7
- ACQUALAGNA
km 16,5
- CAGLI
km 22,1
- ACQUAVIVA MARCHE
km 27,3
- FRONTONE-SERRA
km 32,2
- CANNETO MARCHE
km 37,0
- PERGOLA
km 42,1

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (dismessa)	Fabriano-Pergola
Regione	Marche
Lunghezza della linea	42,1 km
Dismissione definitiva	Nell'immediato dopoguerra
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	4 gallerie – 7 ponti

Ellera-Tavernelle

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea ferroviaria dismessa Ellera-Tavernelle si estende per circa 21 km. L'idea di collegare Chiusi, sulla linea Firenze-Roma, con Perugia, sulla linea Foligno-Terontola risale alla fine del XIX secolo. Considerate le ristrettezze conseguenti allo scoppio della Prima Guerra Mondiale, nel 1918 fu dato avvio ai lavori per realizzare unicamente un primo tratto della futura ferrovia Perugia-Chiusi, percorrendo la valle del Nestore, da Ellera (sempre sulla Foligno-Terontola) fino a Pietrafitta (di circa 17 km), a servizio delle vicine miniere di lignite per il cui trasporto occorre una soluzione adeguata. Solo nel 1945 si decise la prosecuzione della linea; nel 1953 fu attivato il collegamento Ellera-Tavernelle Val Nestore, quest'ultima realizzata come stazione di transito in vista del proseguimento della linea verso Chiusi, naturale completamento di una linea altrimenti tronca. Nonostante qualche intenzione politica, il prolungamento non venne mai realizzato. Ciò provocò il rapido decadimento della linea ferroviaria, non sufficientemente utilizzata, che portò nel 1960, dopo soli sette anni dall'attivazione, alla chiusura all'esercizio; successivamente nel 1965 fu emanato il decreto di soppressione definitiva della linea.

La linea è a singolo binario non elettrificata; il tracciato ferroviario, che si dirama dall'attuale stazione in esercizio Ellera-Corciano, è caratterizzato da brevi tratti rettilinei intervallati da ampie curve, senza particolari asperità da superare. L'armamento è stato quasi completamente rimosso.



Foto, dall'alto in basso

Una casa cantoniera

Tracce dell'armamento
lungo la linea
a Ellera Corciano

Il ponte nei pressi
di Poggio delle Corti

La linea è di proprietà di FS SpA. Molte aree e la gran parte dei fabbricati viaggiatori e delle case cantoniere sono state alienate a privati e ad amministrazioni locali. Parte del sedime tra le due località di Strozaccapponi e Capanne è stato riutilizzato per la realizzazione di una pista ciclopedonale; elevato è comunque l'interesse da parte degli enti locali per questo tipo di riuso delle parti di sedime dismesso ancora disponibili.

I Comuni interessati dal sedime della linea, tutti in Provincia di Perugia, sono: Corciano, Perugia, Marsciano, Piegara e Panicale.



- ELLERA-CORCIANO
km 0,0
- CASTEL DEL PIANO
km 3,6
- CAPANNE-BAGNAIA
km 5,5
- POGGIO DELLE CORTI
km 9,2
- CASTIGLIONE DELLA VALLE
km 11,5
- MONTEPETRIOLO
km 14,7
- PIETRAFITTA-FONTIGNANO
km 17,3
- TAVERNELLE VAL NESTORE
km 21,6

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Foligno-Perugia-Terontola
Regione	Umbria
Lunghezza della linea	21,6 km
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari su quasi l'intera linea – No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	8 ponti

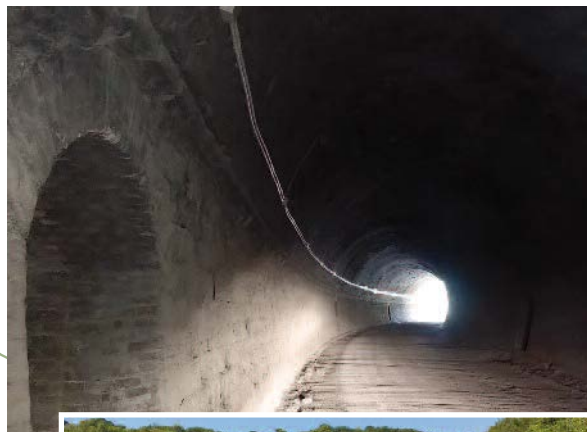
Narni Amelia-Nera Montoro

PROPRIETÀ
RFI SpA



Si tratta di un sedime della lunghezza di circa 5 km, messo fuori esercizio nel 1988 dopo la realizzazione e l'attivazione di una variante di tracciato sulla linea ferroviaria Orte-Falconara. Ambedue le stazioni di estremità, Nera Montoro e Narni-Amelia sono regolarmente in esercizio. Ad oggi l'armamento nel tratto dismesso è stato completamente rimosso. L'ex sedime della linea risulta perfettamente rinvenibile sul terreno e lo stato attuale è quello di un sentiero sterrato che costeggia in molti punti il corso del fiume Nera. Sono presenti due gallerie della lunghezza di circa 350 e 180 metri. Non vi sono ex località ferroviarie intermedie, né sono presenti fabbricati. L'intero tratto ricade nel Comune di Narni, in provincia di Terni. La ex-linea è stata già ceduta in uso al Comune; sono in corso contatti tra RFI SpA e Comune di Narni per individuare le modalità per la cessione dell'immobile al Comune, che intende realizzare sul sedime una pista ciclabile.

Il tratto peraltro, pur non particolarmente lungo, si estende in un territorio che presenta un certo interesse storico e ambientale. Si può citare il ponte di Augusto, di epoca romana e ben visibile sotto l'abitato di Narni (III secolo d.C.), assieme ad altri punti di interesse archeologico sempre dell'epoca romana; ad esempio nella piccola località di Stifone sono stati rinvenuti i resti di un cantiere navale, il che fa supporre che qui vi fosse un porto romano per il trasporto delle merci verso Roma.



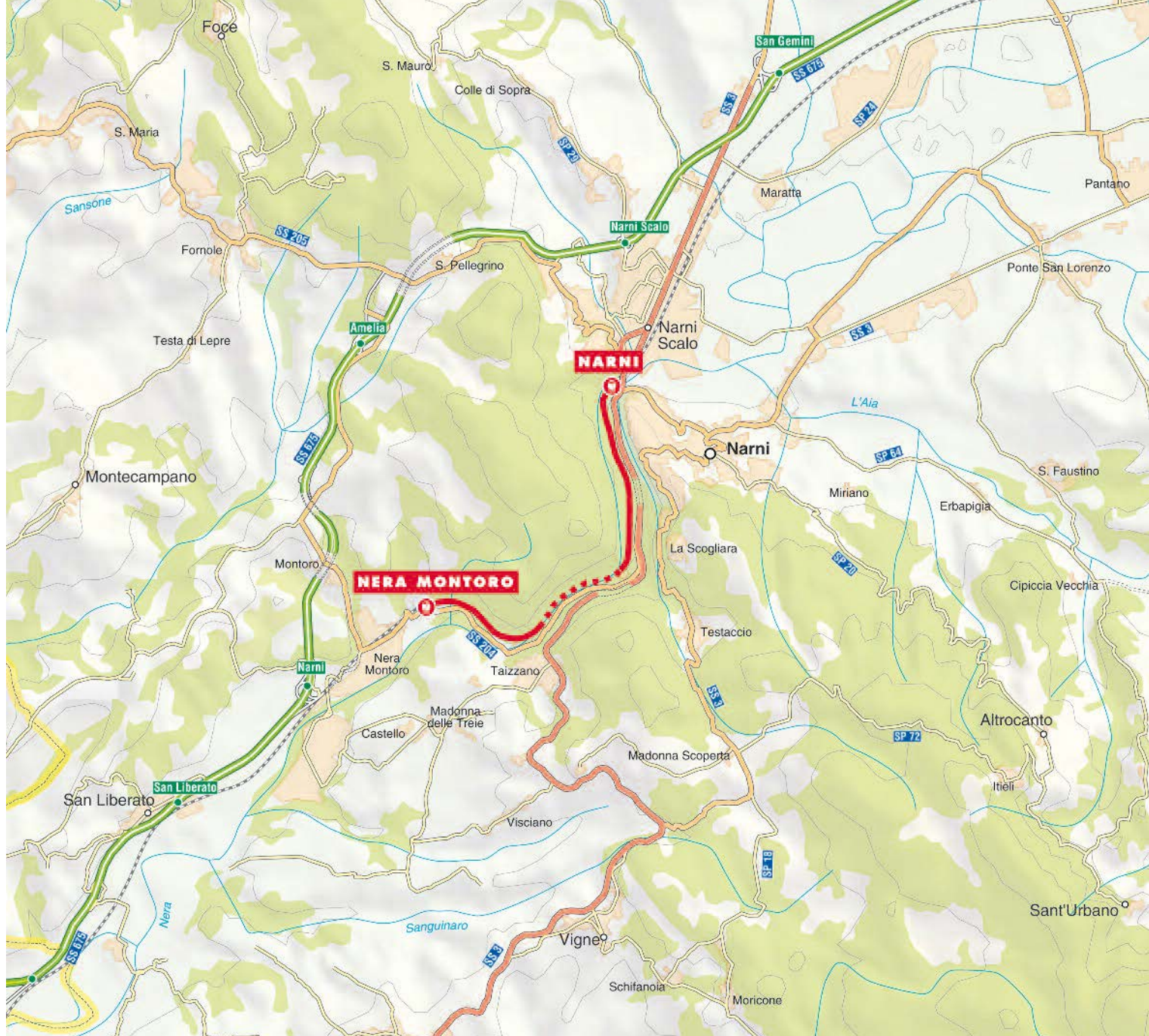
Foto, dall'alto in basso

La galleria Recentino

Il tracciato della linea
in adiacenza al fiume Nera
al km 93,8

Lo sbocco della galleria
San Cassiano al km 97,4

Nel Medioevo nella zona di Stifone, confermando l'importanza dell'adiacente corso d'acqua, furono realizzati numerosi mulini, mentre nel XIX secolo furono qui costruite le prime centrali idroelettriche italiane. Sempre nella medesima zona, tra il XVI e il XVII secolo vennero aperte le miniere dello Stato Pontificio, essendo le aree attorno al monte Santa Croce particolarmente ricche di ferro.



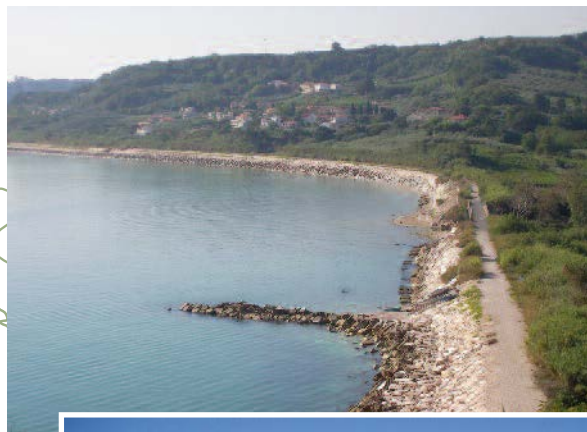
- NARNI
km 0,0
- NERA MONTORO
km 5,3

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Orte-Falconara
Regione	Umbria
Lunghezza della linea	5,3 km
Dismissione definitiva	Circolare Attivazione n. 2/98 del 10 febbraio 1998
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No
Rilevanti opere d'arte	2 ponti – 2 gallerie

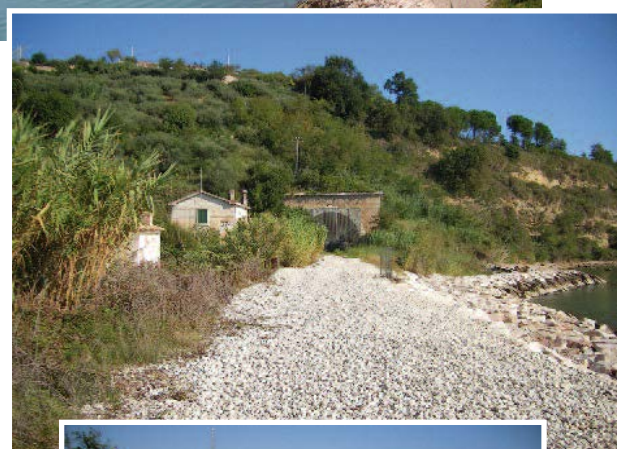
Ortona-Vasto

PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta ferroviaria Ortona-Vasto costituisce parte della linea ferroviaria cosiddetta Adriatica (Ancona-Pescara-Bari-Lecce) ed è in particolare compresa nel tratto tra Pescara e Foggia. Si tratta di una porzione della linea Adriatica interessata da recenti interventi di potenziamento per incrementare la velocità e la potenzialità (massimo numero possibile di treni in circolazione) della linea. Nel tratto Ortona-Vasto il potenziamento è consistito nella realizzazione di alcuni tratti in variante di tracciato a doppio binario, realizzati in un territorio più all'interno rispetto al sedime del vecchio tracciato costiero, con lunghi tratti in galleria, la cui attivazione è avvenuta per fasi fino a quella conclusiva del 2005. Da questo intervento è derivata la dismissione, parallelamente alle attivazioni, di vari tratti per un totale di circa 38,6 km di sedime di ex-linea. Sono stati dismessi, in successione i tratti: nel 1985 Casalbordino Pollutri-Porto; nel 1987 Vasto San Salvo-San Salvo; nel 2005 i tratti più estesi Ortona-Casalbordino Pollutri e tra Porto di Vasto e Vasto San Salvo. Si noti che il vecchio e il nuovo tracciato coincidono nei pressi delle stazioni di Ortona, Casalbordino-Pollutri, Porto di Vasto e Vasto San Salvo.

L'armamento è stato asportato subito dopo la chiusura dei vari tratti. La principale opera d'arte è il viadotto sul fiume Sangro. Riguardo alla proprietà dei vari tratti dismessi di linea, inizialmente FS SpA è subentrata a RFI SpA. Successivamente FS SpA ha concordato con la Provincia di Chieti, nel cui



ambito ricadono i beni in questione, il trasferimento alla stessa della proprietà di una parte dei beni, con procedimento di espropriazione, limitatamente a una fascia centrale dell'ex sedime, per la realizzazione di una pista ciclabile. I beni restanti sono stati ceduti in comodato alla Provincia di Chieti. Riguardo la pista ciclabile, di circa 40 km, completata la progettazione, si sta procedendo con l'appalto per la realizzazione dei lavori di costruzione. La nuova pista andrà ad aggiungersi ai tratti già realizzati in Provincia di Teramo, per costituire complessivamente un itinerario ciclabile tra i più lunghi di Europa, il cosiddetto *Bike to coast* lungo il litorale abruzzese tra Martinsicuro e San Salvo, per una estensione complessiva di 130 km.

Foto, dall'alto in basso

Il tratto Ortona-San Vito che costeggia il mare tra i km 375 e 377

L'imbocco Sud della galleria Moro nel tratto Ortona-San Vito

Il viadotto sul fiume Sangro



- ORTONA
km 0,0
- SAN VITO LANCIANO
km 6,4
- FOSSACESIA
km 14,6
- TORINO DI SANGRO-- PAGLIETA
km 19,2
- CASALBORDINO-POLLUTRI
km 27,0
- PORTO DI VASTO
km 33,1
- VASTO - SAN SALVO
km 44,6

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Ortona-Vasto
Regione	Abruzzo
Lunghezza della linea	38,6 km (detratti 6 km tratta Casalbordino-Porto di Vasto coincidenti con il tracciato di esercizio)
Dismissione definitiva	Circolare attivazione n. 12/2005 del 13 giugno 2005 e n. 18/2005 del 11 ottobre 2005
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari - No impianti tecnologici
Rilevanti opere d'arte	18 ponti - 9 gallerie

Lesina-Apricena

PROPRIETÀ
RFI SpA



La tratta ferroviaria Lesina-Apricena, appartenente alla linea Adriatica nel tratto Pescara-Foggia, presenta una lunghezza di circa 19 km. È stata stata dismessa nel 2003 a seguito della realizzazione e dell'attivazione di una corrispondente variante di tracciato a doppio binario, avente caratteristiche di maggiore velocità e capacità (incremento del numero dei treni che possono essere fatti circolare). Il tratto effettivamente dismesso ha inizio circa 4 km dopo la ex stazione di Ripalta (oggi località di servizio Posto Movimento Ripalta) e termina circa 7 km prima della stazione di San Severo. La sede ferroviaria è stata per lunghi tratti disarmata e sono presenti lungo la linea diversi fabbricati di stazione nonché ex-caselli. Sono presenti le ex stazioni di Apricena, Lesina e Poggio Imperiale. Il territorio attraversato dal tracciato del tratto dismesso presenta varie interessanti risorse turistico-ambientali. Ad esempio il lago di Lesina, nell'ambito del quale è compresa l'area naturale protetta per il ripopolamento animale (Riserva naturale statale Lago di Lesina). È da segnalare il centro abitato di Poggio Imperiale, interessante per la sua posizione dominante e di pregio paesaggistico, su un'altura del promontorio garganico, nonché per la storia e i monumenti: nella piazza Placido Imperiale è sita la damiera fissa più grande d'Europa. Infine va segnalato il Santuario di San Nazario Martire. I Comuni nei cui territori ricade il tracciato dismesso sono Lesina, Apricena e Poggio Imperiale, tutti in provincia di Foggia.



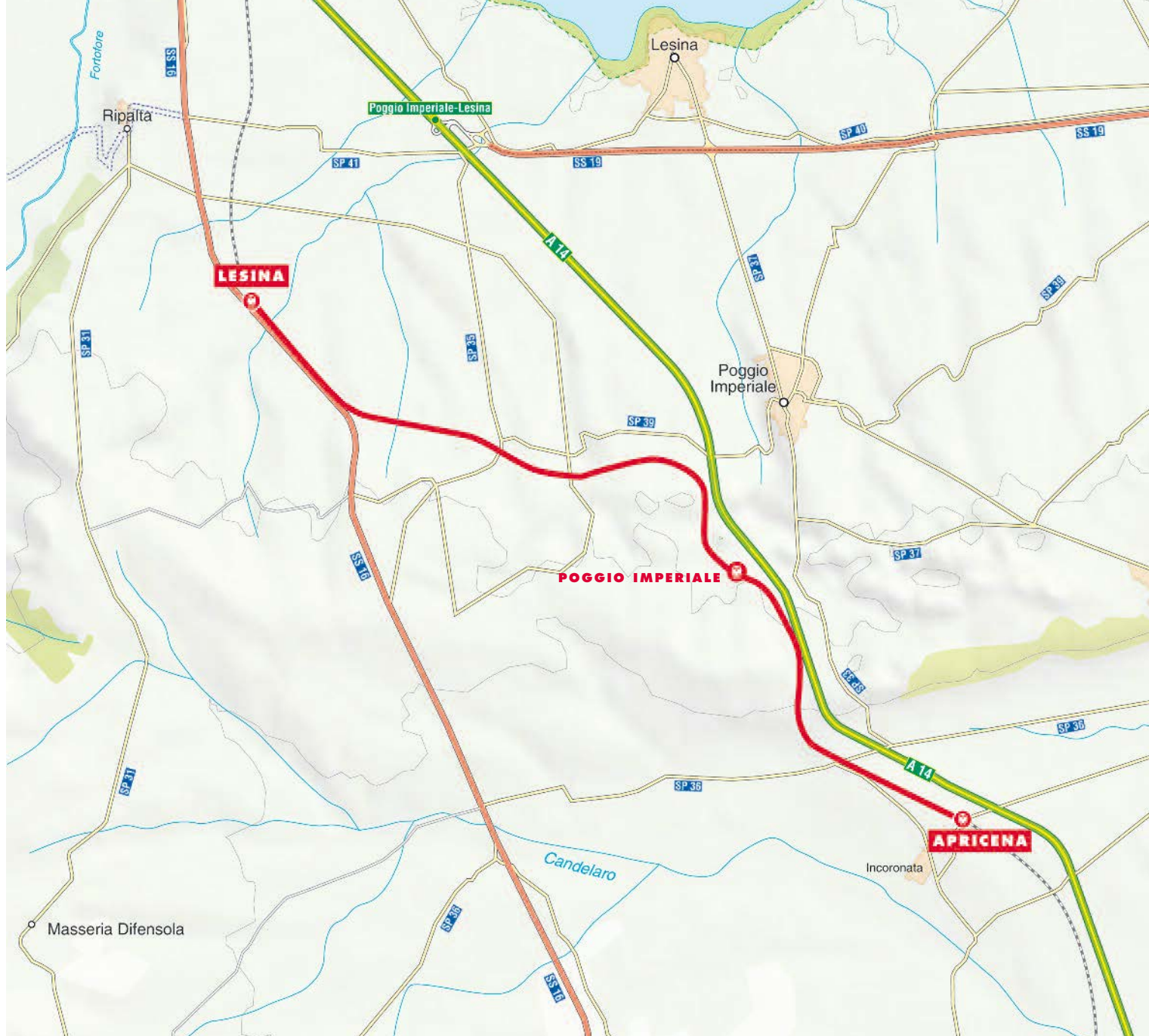
Foto, dall'alto in basso

La zona di incrocio fra la vecchia e la nuova sede tra i km 471 e 476

I fabbricati Nord della ex stazione di Apricena

Il serbatoio idrico della ex stazione di Apricena

Il sottovia ad arco sul lato mare



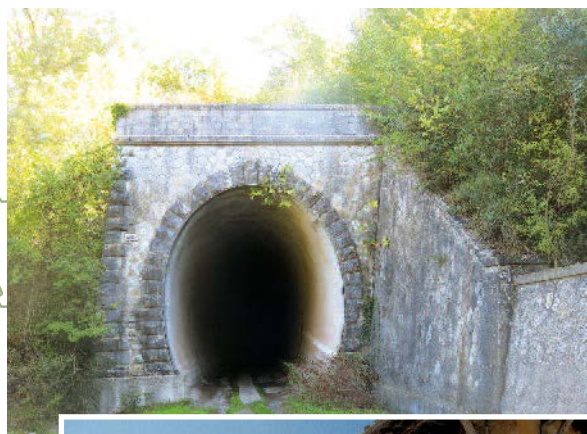
- LESINA
km 0,0
- POGGIO IMPERIALE
km 7,7
- APRICENA
km 18,9

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Bari-Lecce
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	18,9 km
Dismissione definitiva	2003
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari a tratti – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	3 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	1 sottovia

Capranica Sutri-Civitavecchia

PROPRIETÀ
RFI SpA



La tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica di 49 km è il primo tratto della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte (di complessivi 86 km). La linea Civitavecchia-Capranica-Orte venne concepita a partire dal 1870 con l'intento di realizzare una linea ferroviaria trasversale che avrebbe dovuto collegare i porti di Civitavecchia e Ancona, attraversando l'Appennino e servendo, per il polo delle acciaierie di Terni. Iniziata la costruzione nel 1922, entrò in esercizio come linea non elettrificata nel 1929 per il traffico passeggeri e merci, quest'ultimo esercito con locomotive a vapore (anche con due in coppia) per assicurare la trazione sui tratti più acclivi. Causa i terreni argillosi attraversati, la linea fu soggetta a instabilità e smottamenti, che la affissero sia in fase di costruzione sia in quella di esercizio. Fu parzialmente realizzata l'elettrificazione della linea, mai conclusa. Per ciò, già dall'inizio degli anni '40 del secolo scorso, si ritenne più conveniente instradare il traffico merci sull'itinerario più lungo, ma meno acclive ed elettrificato, Civitavecchia-Roma-Orte. Nel 1961 una frana in corrispondenza della galleria Cencelle, tra Aurelia e Allumiere, provocò la chiusura di una parte della linea. La Civitavecchia-Capranica continuò a essere esercita solo nel tratto Civitavecchia-Aurelia. Sulla Capranica-Orte, all'iniziale servizio passeggeri mantenuto tra Orte a Blera, integrato da autoservizio da Blera a Civitavecchia, seguì nel 1963 la soppressione definitiva del servizio pas-



seggeri sostituito dagli autoservizi tra Civitavecchia e Orte. La linea Civitavecchia-Capranica è stata definitivamente dismessa nel 2011 ed è oggi priva di armamento e tecnologie; resta in esercizio unicamente un tratto di 4 km all'uscita della stazione di Civitavecchia, che la collega a uno scalo con deposito di automobili; il tracciato è di pregio naturalistico, presenta continuità e si presta particolarmente, se valorizzato, a un riuso come *greenway*. L'altro tratto principale Capranica-Orte è ancora sospeso all'esercizio, ma è stata avviata la procedura di dismissione definitiva ancora in corso. Va detto che nel tempo sono emerse idee, iniziative a carattere politico e progettuali per il ripristino dell'esercizio ferroviario della linea Civitavecchia Orte, cui però non sono seguite decisioni e azioni finalizzate in tal senso. I Comuni interessati (Province di Viterbo e Roma) sono: Civitavecchia, Allumiere, Blera, Veiano, Tolfa, Tarquinia, Barbarano Romano e Capranica.

Foto, dall'alto in basso

Linea Civitavecchia-Capranica

La ex stazione Aurelia



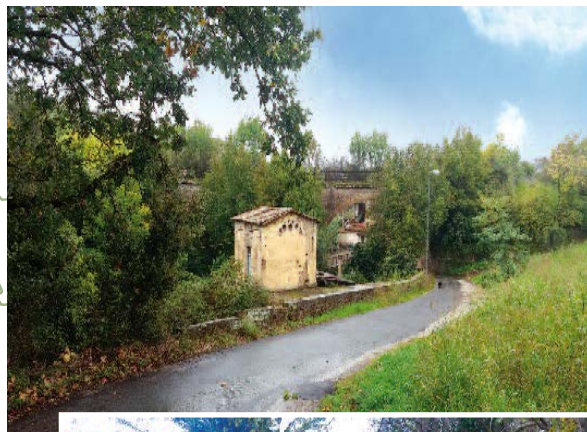
- CAPRANICA SUTRI
km 0,0
- BARBARANO ROMANO-VEIANO
km 7,3
- BANDITA DI BARBARANO
km 11,2
- BLERA
km 14,8
- CIVITELLA CESI
km 18,4
- LE POZZE
km 21,3
- MONTEROMANO
km 25,3
- ALLUMIERE
km 30,9
- MOLE DEL MIGNONE
km 37,6
- AURELIA
km 43,0
- CIVITAVECCHIA
km 49,0

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Roma-Orte-Firenze / Roma-Pisa
Regione	Lazio
Lunghezza della linea	49 km
Dismissione definitiva	D.M. prot. n. 398 del 14 novembre 2011
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	8 fabbricati viaggiatori – 8 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	5 ponti – 10 gallerie

Velletri-Priverno Fossanova

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea ferroviaria dismessa Velletri-Priverno Fossanova si estende per circa 63 km. Era parte della linea originaria Roma-Velletri-Priverno-Terracina entrata in esercizio nel 1892 come primo collegamento fra la Capitale e il litorale pontino, caratterizzato da un tracciato particolarmente tortuoso e con pendenze importanti che lo rendevano alquanto lento. Nel 1927 fu quindi attivata la cosiddetta linea Direttissima Roma-Napoli su un tracciato completamente nuovo.

Su questa venne realizzata la nuova stazione di Priverno Fossanova, dalla quale si fece passare, con una piccola variante di interconnessione in entrata e in uscita, il vecchio tracciato Roma-Terracina, che quindi acquisì di fatto la nuova stazione. Negli anni successivi, per il collegamento da Roma a Terracina prevalse, essendo un percorso più breve e veloce, l'utilizzo della Direttissima fino a Priverno Fossanova e poi, con coincidenza, del tratto di vecchia linea Priverno Fossanova-Terracina. Così il restante tratto della vecchia linea Velletri-Priverno-Priverno Fossanova perse sempre più di importanza; nel 1958 fu definitivamente soppresso il tratto Velletri-Priverno; anche il residuo tratto Priverno-Priverno Fossanova è stato dismesso e utilizzato unicamente come raccordo merci.

Tra Velletri e Priverno-Fossanova la sede dell'ex linea risulta ben visibile in quanto è situata su un rilevato o anche già oggetto di riuso per viabilità locale. Qualche tratto risulta meno visibile

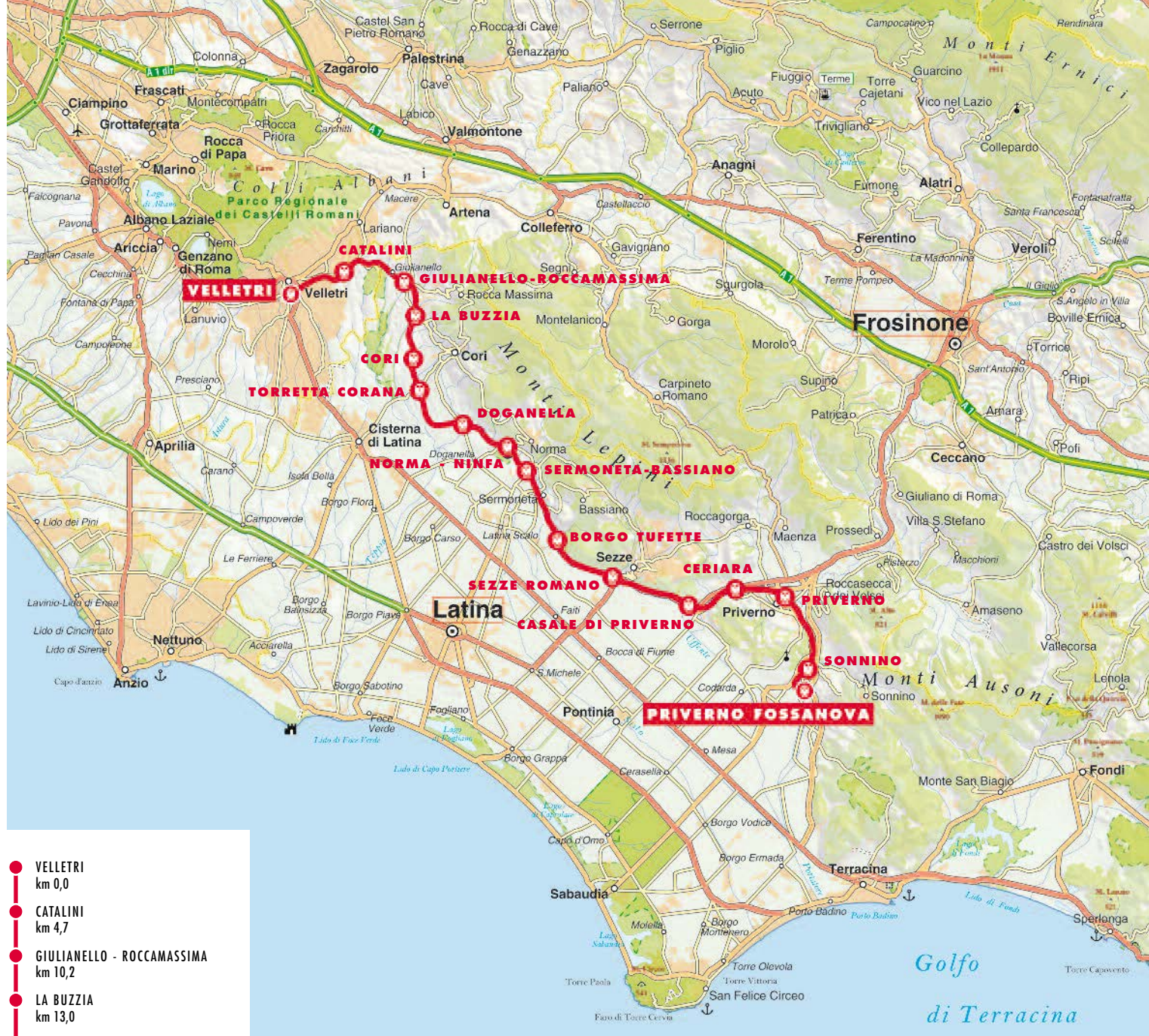
in quanto coperto da vegetazione spontanea. Le opere d'arte si presentano in discreto stato di conservazione. Gran parte del sedime unitamente ai fabbricati di stazione e alle ex case cantoniere sono state cedute in proprietà a terzi. Sono ancora di proprietà di RFI SpA il fabbricato viaggiatori di Sermoneta e il fabbricato viaggiatori e magazzino merci di Cori. Quantitativamente la parte di sedime ancora di proprietà RFI SpA è stimabile in circa il 60% dell'estesa originaria della linea. I comuni interessati dal tracciato sono: Velletri, Cori, Cisterna di Latina, Sermoneta, Bassiano, Sezze Romano, Priverno e Sonnino.

Foto, dall'alto in basso

Un cavalcavia ferroviario

Tratto di sedime

Una delle case cantoniere



- VELLETRI
km 0,0
- CATALINI
km 4,7
- GIULIANELLO - ROCCAMASSIMA
km 10,2
- LA BUZZIA
km 13,0
- CORI
km 16,5
- TORRETTA CORANA
km 18,5
- DOGANELLA
km 24,1
- NORMA - NINFA
km 27,9
- SERMONETA - BASSIANO
km 30,7
- BORGO TUFETTE
km 36,1
- SEZZE ROMANO
km 41,4
- CASALE DI PRIVERNO
km 47,4
- CERIARA
km 51,3
- PRIVERNO
km 55,0
- SONNINO
km 61,0
- PRIVERNO FOSSANOVA
km 63,1

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Roma-Ciampino-Velletri
Regione	Lazio
Lunghezza della linea	63 km totali di cui 37,8 km di proprietà di RFI SpA
Dismissione definitiva	1958/1986
Proprietario	RFI SpA – FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari in parte – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 fabbricati viaggiatori – 17 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	1 ponte

Formia-Sparanise

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea ferroviaria Sparanise-Formia si estende per circa 51 km ed era ricompresa nella nota linea Sparanise-Gaeta, la cui storia ebbe inizio a metà dell'800 quando si cominciò a progettare un collegamento tra Roma a Napoli (Roma-Napoli via Cassino).

Nel frattempo istituzioni locali e cittadini fecero sentire la propria voce sulla necessità di un collegamento col territorio costiero e fu così che, anche per venire incontro alle esigenze di velocizzare i collegamenti militari con la fortezza di Gaeta, venne progettato un collegamento fra quest'ultimo centro e la linea interna esistente. La "ferrovia degli Aurunci", come venne denominata dal territorio attraversato, e finalmente nel 1890 se ne iniziò la costruzione.

Il primo tratto dalla stazione di Sparanise correva parallelamente alla Napoli-Cassino-Roma, da cui si distaccava dopo circa 3 km all'altezza del Bivio Gaeta. Imponenti furono alcune delle opere realizzate quali il grandioso Viadotto del Pontone (detto anche "I 25 ponti") fra Formia e Gaeta, costituito da 25 arcate da 12 metri ciascuna.

Nel 1922 venne inaugurato il primo tratto della linea direttissima Roma-Napoli, fino a Formia. Questo portò ad accrescere l'importanza della linea degli Aurunci in quanto, per velocizzare i collegamenti fra Roma e Napoli, i treni venivano instradati via Formia-Sparanise. Si trattò però di un itinerario temporaneo in quanto, con il completamento della direttissima fino a Napoli, la Gaeta-



Sparanise perse la sua importanza di collegamento fra la Campania e la costa del basso Lazio, rimanendo relegata al ruolo di ferrovia secondaria.

L'apertura della direttissima comportò difatti l'adeguamento della stazione di Formia che divenne sede di intersezione fra le due linee, dividendo di fatto la Sparanise-Gaeta in due tronconi: la Formia-Gaeta, con collegamenti rapidi e frequenti, e la Formia-Sparanise, collegamento locale di minore importanza. La linea venne definitivamente dismessa nel 1958.

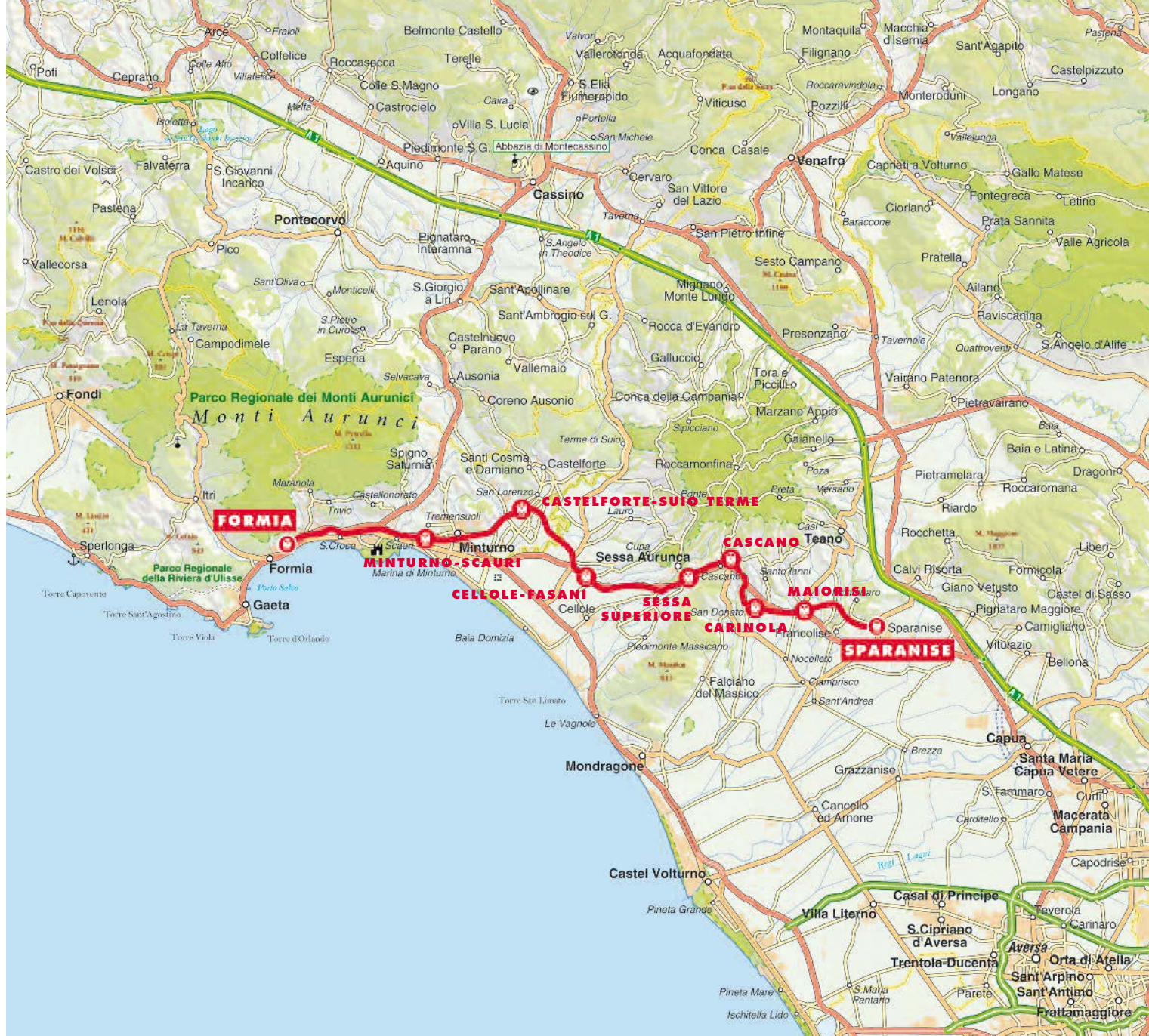
Lungo la linea non è più visibile l'armamento e le opere d'arte presenti (viadotto, ponti, tombini/ponticelli) si trovano in discrete condizioni, così come i fabbricati e gli appartamenti delle ex stazioni di Carinola, Cascano e Sessa Aurunca che attualmente sono occupati con regolare contratto di locazione.

I Comuni interessati sono: Sparanise, Minturno, Castelforte, Cellole Fasani, Carinola, Cascano, Sessa Aurunca e Maiorisi.

Foto, dall'alto in basso

Il viadotto tra Minturno Scauri e Castelforte Suio Terme

La stazione di Cascano



- FORMIA
km 0,0
- MINTURNO - SCAURI
km 10,1
- CASTELFORTE - SUIO TERME
km 16,8
- CELIOLE-FASANI
km 23,8
- SESSA SUPERIORE
km 31,8
- CASCANO
km 35,8
- CARINOLA
km 39,8
- MAIORISI
km 42,8
- SPARANISE
km 51,0

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza (in esercizio)	Sparanise-Gaeta
Regione	Lazio - Campania
Lunghezza della linea	51 km
Dismissione definitiva	DPR n. 115 del 21 gennaio 1958
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari - No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	6 fabbricati viaggiatori - 32 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	6 viadotti - 59 passaggi a livello - 36 ponti - 4 gallerie

TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Bologna Bivio Agucchi-Bivio Battiferro

PROPRIETÀ

FS SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Variante di tracciato nel nodo di Bologna
Regione	Emilia Romagna
Lunghezza della linea	2,3 km
Stato dei luoghi	Buono



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Soliera Modenese-Modena

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Modena-Suzzara
Regione	Emilia Romagna
Lunghezza della linea	3,8 km
Dismissione definitiva	2011

La tratta dismessa per variante ammonta a circa 6 km di cui 2,2 sono stati convertiti in una pista ciclo-pedonale, incluso il ponte in ferro sul fiume Secchia



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Bologna-Borgo Panicale

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Piacenza
Regione	Emilia Romagna
Lunghezza della linea	0,5 km



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Pallerona-Aulla

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Tratto di linea della Lucca-Aulla
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	1,9 km
Dismissione definitiva	2008
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori ad Aulla (Vecchia)
Rilevanti opere d'arte	3 ponti in ferro sul torrente Aulella – 1 galleria
Stato dei luoghi	Medio



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Monte Amiata-Torrenieri

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Asciano-Monte Antico
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	1,7 km
Dismissione definitiva	1992



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Populonia-Portovecchio di Piombino

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Tratto della Campiglia Marittima-Piombino dismesso per variante di tracciato
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	0,7 km
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Stazione di Fiorentina di Piombino
Rilevanti opere d'arte	1 ponte in cemento armato



Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine

PROPRIETÀ
RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Nodo di Firenze
Regione	Toscana
Lunghezza della linea	3,4 km
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata
Rilevanti opere d'arte	9 ponti
Stato dei luoghi	Buono



È previsto che l'utilizzo del sedime dismesso sia concesso al Comune di Firenze



Binari sulla linea Fano-Fermignano-Urbino

TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Monte San Vito

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Orte-Falconara
Regione	Marche
Lunghezza della linea	0,8 km



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Jesi

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Orte-Falconara
Regione	Marche
Lunghezza della linea	0,6 km



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Fabriano-P.M. 228

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Orte-Falconara
Regione	Marche
Lunghezza della linea	1,7 km
Dismissione definitiva	2009
Rilevanti opere d'arte	2 ponti di 7,5 m in medio stato di conservazione



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Campello-Trevi

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Orte-Falconara
Regione	Umbria
Lunghezza della linea	1,9 km
Rilevanti opere d'arte	1 ponte



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Pescara

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Lecce
Regione	Abruzzo
Lunghezza della linea	0,1 km
Dismissione definitiva	2009
Rilevanti opere d'arte	1 ponte in ferro in buono stato di conservazione



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Tollo-Ortona

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bologna-Lecce
Regione	Abruzzo
Lunghezza della linea	2,0 km
Dismissione definitiva	2009
Rilevanti opere d'arte	1 galleria lunga 1,3 km in medio stato di conservazione



Anzio-Nettuno

PROPRIETÀ

FS SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Campoleone-Nettuno
Regione	Lazio
Lunghezza della linea	1,0 km
Dismissione definitiva	1975

Dei complessivi 3 km della variante di tracciato, rimane circa 1 km che insiste nel territorio del Comune di Anzio



LINEA DISMESSA

Albano-Campoleone

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Albano-Campoleone
Regione	Lazio
Lunghezza della linea	3,6 km circa*
Dismissione definitiva	1938
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 casa cantoniera
Stato dei luoghi	Medio

* Parte residuale dell'intera linea di lunghezza di circa 12 km che interessa i Comuni di Albano, Ariccia, Lanuvio e Aprilia, rimasta di proprietà di RFI



LINEA DISMESSA

Velletri-Lariano-Colleferro

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Parte della linea Velletri-Lariano-Colleferro-Segni-Paliano
Regione	Lazio
Lunghezza della linea	4,7 km* circa
Dismissione definitiva	1958/1965
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 stazione di Lariano – 2 case cantoniere

* Parte residuale dell'intera linea di lunghezza di circa 23,4 km che interessa i Comuni di Velletri, Valmontone, Colleferro e Artena



LINEA DISMESSA

Bivio Nocera-Bivio Grotti

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Cancello-Avellino
Regione	Campania
Lunghezza della linea	3,3 km
Presenza di binari e/o tecnologie	No, tranne che in piccoli tratti in prossimità dei passaggi a livello



LINEA DISMESSA

Bivio Pollena-Pontile Acca

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Nodo di Napoli
Regione	Campania
Lunghezza della linea	1,4 km
Dismissione definitiva	1921



LINEA DISMESSA

Torre Annunziata Centrale-Torre Annunziata Marittima

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Napoli-Salerno
Regione	Campania
Lunghezza della linea	1,5 km
Dismissione definitiva	1979
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata



LINEA DISMESSA

Telese Cerreto-Telese Bagni

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Napoli-Foggia
Regione	Campania
Lunghezza della linea	1,6 km
Dismissione definitiva	1950

Attualmente il tratto è stato trasformato in strada comunale



LINEA DISMESSA

Salerno-Salerno Porto

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Salerno-Salerno Porto
Regione	Campania
Lunghezza della linea	3,5 km
Dismissione definitiva	2008

Attualmente il tratto è stato trasformato in strada comunale



Asino sul vecchio tracciato Civitavecchia-Capranica



Tratto di binario in pianura tra campi coltivati



Sud

Vitulano Foglianise-Benevento-Apice

PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta ferroviaria Vitulano Foglianise-Benevento-Apice, a semplice binario non elettrificato, si estende per circa 22 km e venne attivata nel 1870. La tratta era parte integrante della ferrovia Napoli-Foggia, che unisce la Campania alla Puglia. La parte tra Benevento e Foggia fu la prima sulla quale si sperimentò il sistema di alimentazione elettrica a corrente continua, con una tensione di 3000 volt. La palificazione e la catenaria furono installate nel 1928 e in quegli anni iniziarono quindi a circolare sulla ferrovia i treni con l'impiego delle locomotive elettriche. Negli anni Novanta iniziarono i lavori per il raddoppio della linea Napoli-Foggia e, nel 1997, fu inaugurato il nuovo tratto tra la stazione di Vitulano e quella di Apice, che sostituiva il precedente più tortuoso. Nello stesso anno fu soppressa la stazione di Vitulano Foglianise, che si trovava sul vecchio tracciato, per essere sostituita dal nuovo scalo di Vitulano, anch'esso chiuso in seguito.

Lungo lo sviluppo della tratta Vitulano-Benevento, è presente la fermata di Vitulano Foglianise, sulla tratta Apice-Benevento, è presente la fermata di Apice Sant'Arcangelo Bonito entrambe si presentano in discrete condizioni.

Attualmente, la sede ferroviaria con annessi fabbricati della tratta sono stati ceduti alla Provincia di Benevento con contratto di locazione, per la realizzazione di una pista ciclabile, con l'impegno, alla scadenza contrattuale, di cedere la proprietà alla Provincia medesima.



Foto, dall'alto in basso

La stazione di Apice
Sant'Arcangelo Bonito

La pista ciclopedonale

Un ponticello

Le opere d'arte presenti sulla tratta (viadotti, ponti, tombini e ponticelli) si trovano in discrete condizioni, così come i fabbricati viaggiatori delle stazioni di Vitulano, Apice e Paduli su Calore.



- VITULANO FOGLIANISE
km 0,0
- BENEVENTO
km 6,2
- PADULI
km 12,330
- APICE SANT'ARCANDELO BONITO
km 22,3

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Napoli - Foggia
Regione	Campania
Lunghezza della linea	22,3 km
Dismissione definitiva	1997
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari - No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	3 fabbricati viaggiatori - 14 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	24 ponti - 1 galleria

San Felice a Canello-Torre Annunziata

PROPRIETÀ
RFI SpA



La linea ferroviaria San Felice a Canello-Torre Annunziata a semplice binario ha una lunghezza complessiva di circa 31 km e presenta, lungo il proprio sviluppo, altri 8 impianti tra cui 5 stazioni (Marigliano, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno e Boscoreale) e 3 fermate (Spartimento di Scisciano, Reviglione di Somma Vesuviana e Boccia al Mauro).

Il collegamento fra San Felice a Canello e Torre Annunziata Centrale venne progettato nel 1880 con l'intento di collegare trasversalmente l'entroterra casertano con la costiera sorrentina e in particolare con l'area torrese-stabiese, ove erano ubicate numerose industrie, soprattutto di cantieristica navale. L'inaugurazione della linea avvenne nel 1885.

Il terremoto verificatosi nel novembre del 1980 non causò danni all'infrastruttura della linea, tuttavia il comprensorio della zona torrese-stabiese subì rilevanti ripercussioni occupazionali tali da indurre un decremento del numero di viaggiatori. Gli anni '90 si aprirono con una riorganizzazione dell'intera linea: le fermate di Spartimento di Scisciano, Reviglione di Somma Vesuviana e Boccia al Mauro vennero rese impresenziate, così come le stazioni di Marigliano, Ottaviano e Boscoreale, nelle quali in particolare vennero eliminati tutti i binari ritenuti non funzionali. Restarono presenziate solo le stazioni di San Giuseppe Vesuviano e Terzigno.

Il 10 ottobre 2014 la linea ferroviaria Canello-Torre Annunziata veniva dismessa.



Vi è l'interessamento da parte delle amministrazioni comunali attraversate dalla linea ferroviaria in questione di avviare un progetto di riqualificazione dell'intera linea trasformandola in pista ciclopedonale. Nove degli undici Comuni attraversati hanno ottenuto l'autorizzazione alla stipula dei contratti di comodato da RFI (6 sono stati sottoscritti) e hanno formalizzato un Protocollo d'intesa, presentato alla Regione Campania, per il Progetto della pista ciclabile che è stato inserito nel Patto per il Sud.

Sono presenti numerosi fabbricati viaggiatori e case cantoniere in discreto stato di conservazione e si segnala la presenza di armamento sulla quasi totalità della linea.

I Comuni interessati sono: San Felice a Canello, Acerra, Marigliano, Somma Vesuviana, Scisciano, Nola, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale e Torre Annunziata.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Marigliano

Un passaggio a livello
sulla linea dismessa



- SAN FELICE A CANCELLO
km 0,0
- MARIGLIANO
km 8,5
- SPARTIMENTO SCISCIANO
km 12,2
- REVIGLIONE-SOMMA VESUVIANA
km 14,8
- OTTAVIANO
km 17,2
- SAN GIUSEPPE VESUVIANO
km 19,3
- TERZIGNO
km 22,4
- BOCCIA AL MAURO
km 24,5
- BOSCOREALE
km 27,2
- TORRE ANNUNZIATA
km 31

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Roma-Cassino-Napoli / Napoli-Reggio Calabria
Regione	Campania
Lunghezza della linea	31 km
Dismissione definitiva	D.M. n. 420 del 10 ottobre 2014
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – Sì impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	8 fabbricati viaggiatori – 25 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	35 ponti – 74 passaggi a livello

Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea, che presenta una lunghezza di circa 4,2 km, fu realizzata a cura di soggetti privati e attivata nel 1884, come ferrovia diramantesi dalla linea Adriatica Foggia-Bari. La finalità era di provvedere a che il sale estratto nelle saline di Margherita di Savoia fosse trasportato fino alla linea ferroviaria Adriatica per poi essere smistato da lì verso tutte le destinazioni. Più in particolare, la linea collegava il centro abitato di Margherita di Savoia, situato nell'entroterra, con la stazione sull'Adriatica appositamente realizzata in zona Ofantino (originariamente denominata Ofantino, cui poi fu aggiunta la denominazione Margherita di Savoia, pur trovandosi lontana dalla cittadina); nella nuova stazione di Margherita di Savoia faceva poi capo il raccordo di 1,5 km che la collegava con l'impianto di caricamento delle saline. In definitiva i carichi di sale venivano prima trasferiti nella stazione cittadina di Margherita di Savoia attraverso il raccordo; successivamente attraverso la linea oggi dismessa raggiungevano l'altra stazione di estremità Margherita di Savoia-Ofantino, dove venivano trasbordati sui treni merci che percorrevano la linea Adriatica. La linea fu presa in carico dalle Ferrovie dello Stato nel 1907. Con la nuova gestione si ebbe un discreto sviluppo sia dei traffici merci sia di quelli passeggeri. A metà degli anni '80 dello scorso secolo si ebbe tuttavia la flessione della

domanda di trasporto viaggiatori, che portò prima, nel 1986, alla sospensione della linea e poi, nel 1996, alla dismissione definitiva. Nel 2013, infine, venne dismessa anche la stazione di Margherita di Savoia-Ofantino sulla linea ferroviaria Adriatica, che nel frattempo aveva necessariamente perso la sua importanza. Il sedime della linea ricade nel Comune di Margherita di Savoia (Provincia di Barletta-Andria-Trani). Riguardo la situazione attuale della linea, il primo tratto del sedime in uscita dalla stazione di Ofantino è stato trasformato in strada asfaltata, così come il piazzale antistante la stazione di Margherita di Savoia. L'alloggio dell'ex fabbricato viaggiatori e l'annesso piazzale esterno della stazione stessa sono stati concessi in comodato al Comune di Margherita di Savoia. È da segnalare, come emergenza storico-paesaggistica, la vicina riserva naturale Salina di Margherita di Savoia, area naturale protetta della Puglia istituita nel 1977, che occupa una superficie di circa 4.000 ettari e che confina con altre due aree protette: la riserva naturale Il Monte e la riserva naturale Masseria Combatenti. Le sue saline in attività sono le più grandi d'Europa e le seconde nel mondo e sono state riconosciute come zona umida di valore internazionale ai sensi della convenzione di Ramsar. Da segnalare anche la presenza del Museo storico delle Saline.

Foto, in alto

Il sedime e il fabbricato viaggiatori della stazione di Margherita di Savoia



- MARGHERITA DI SAVOIA
km 0,0
- MARGHERITA DI SAVOIA-
OFANTINO
km 4,2

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Foggia-Bari
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	4,2 km
Dismissione definitiva	D.M. del 1998
Proprietario	FS SpA e Comune di Trinitapoli
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori

Bitetto Palo del Colle-Acquaviva delle Fonti

PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta dismessa Bitetto Palo del Colle-Acquaviva delle Fonti ha una estensione di circa 23 km ed era, prima della dismissione, parte integrante della linea ferroviaria Bari-Taranto che collega i due capoluoghi, unendo così la costa adriatica a quella ionica. Il primo tronco della linea Bari-Taranto, fra la stazione di Bari e Gioia del Colle, fu aperto nel 1865; il completamento fino a Taranto avvenne nel 1868. Nel 1994 venne attivato il raddoppio del binario della linea con realizzazione di variante di tracciato fra Bitetto e Acquaviva delle Fonti, comprendente la nuova stazione di Sannicandro di Bari e la nuova fermata di Grumo Appula. Contemporaneamente si procedette con la dismissione del vecchio tracciato ferroviario nel medesimo tratto. Allo stato attuale il tracciato presenta ancora armamento in opera per circa il 30% della tratta. Escluse Bitetto-Palo del Colle e Acquaviva delle Fonti, stazioni rimaste in esercizio sulle quali si innesta il sedime della ex-linea, le ex stazioni e fermate che sono attraversate dalla tratta dismessa sono: Grumo Appula (vecchia) e Sannicandro di Bari (vecchia).

Il sedime della linea interessa i Comuni di Binetto, Bitetto, Grumo Appula, Sannicandro di Bari, Acquaviva delle Fonti, tutti in Provincia di Bari. Il fabbricato viaggiatori della ex stazione di Grumo Appula è stato venduto alla Parrocchia Santa Maria di Monteverde; il piazzale esterno della medesima stazione è stato ceduto in uso al Comune di Grumo Appula con apposita convenzione. Ad oggi risulta in fase di realizzazione un nuovo tratto di raddoppio della linea Bari-Taranto, che prevede una variante di tracciato che va dalla stazione di Bari Sant'Andrea all'attuale stazione di Bitetto; l'attivazione della nuova variante comporterà la dismissione di un ulteriore tratto di vecchia linea di circa 10 km, di proprietà di RFI SpA, che si renderà a sua volta disponibile per il riuso.

Foto, dall'alto in basso

Un passaggio a livello

La casa cantoniera
nella tratta Bitetto-Grumo



- BITETTO PALO DEL COLLE
km 0,0
- GRUMO APPULA
km 4,1
- SANNICANDRO DI BARI
km 11,2
- ACQUAVIVA DELLE FONTI
km 23,2

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bari-Taranto
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	23,2 km
Dismissione definitiva	1994
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, presenti porzioni estese di binari per circa il 30% della tratta No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori alla stazione di Sannicandro di Bari 4 case cantoniere

Gioia del Colle-Palagianello

PROPRIETÀ
FS SpA



La tratta dismessa Gioia del Colle-Palagianello ha una estensione di circa 28 km. Era parte integrante della linea Bari-Taranto che unisce la costa adriatica a quella ionica e la cui attivazione completa risale al 1868. Nel 1997, a seguito dell'entrata in esercizio di un nuovo tratto in variante e a doppio binario, fu dismessa la tratta in questione che, più precisamente, è compresa tra l'uscita della stazione di Gioia del Colle, che è rimasta invariata, e l'altro estremo sulla linea Bari-Taranto alla progressiva chilometrica 83,892 dopo la vecchia stazione di Palagianello.

Esclusa quindi Gioia del Colle, come detto stazione rimasta in esercizio, le ex stazioni e fermate che sono ricomprese nella tratta dismessa sono: Caputo, Coratini, San Basilio-Mottola, Castellaneta Città, Castellaneta e Palagianello. Sulla tratta si rileva la presenza di due fabbricati viaggiatori, quello della ex-stazione di San Basilio-Mottola, che presenta le aperture esterne murate, e quello della ex-stazione di Palagianello, che è in discreto stato di conservazione. Su circa un terzo della tratta è presente l'armamento in opera.

Il sedime dismesso interessa i Comuni di Gioia Del Colle, Mottola, Castellaneta e Palagianello. Considerata la sua estensione, questo tracciato costituisce il principale tratto di ferrovia dismessa della regione Puglia.

Riguardo il riuso dell'ex-sedime, a RFI era stato attribuito l'onere di realizzare un percorso ciclo-pedonale, la cosiddetta "Via dei Pellegrini", nonché altre sistemazioni a verde attrezzato delle aree presenti, in qualità di opere compensative per l'impatto ambientale derivante dalla realizzazione del nuovo tratto di linea ferroviaria a doppio binario.

Successivamente, attraverso accordi con gli stessi ancora in corso di approfondimento, si è messa in campo la possibilità di far realizzare ai Comuni stessi, che potrebbero accedere a finanziamenti derivanti da fondi europei, le opere relative alla pista ciclabile in cambio di una cessione di proprietà da parte di FS SpA dei beni immobili interessati. Allo stato attuale si sta cercando di individuare le più opportune modalità per il trasferimento definitivo ed equo della proprietà dei beni da FS SpA ai Comuni interessati.

Allo stato attuale, comunque, parte del sedime dismesso è stato già riutilizzato come percorso ciclabile o via verde, previa cessione in uso anticipata ai Comuni di Castellaneta e Mottola, in attesa del definitivo passaggio di proprietà ai medesimi Comuni.

Foto, in alto

Ponte sulla tratta
Gioia del Colle-Coratini



- GIOIA DEL COLLE
km 0,0
- CAPUTO
km 4,1
- CORATINI
km 9,2
- S. BASILIO - MOTTOLA
km 13,8
- CASTELLANETA CITTÀ
km 22,4
- CASTELLANETA
km 23,4
- PALAGIANELLO
km 28,0

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bari-Taranto
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	28 km
Dismissione definitiva	1997
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, presenti porzioni estese per circa il 30% della tratta No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	2 gallerie - 62 ponti e ponticelli

Settingiano-Catanzaro Lido

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



La tratta dismessa Settingiano-Catanzaro Lido, della lunghezza di circa 17 km, costituiva parte integrante della linea Lamezia Terme Centrale-Catanzaro Lido (di circa 43 km complessivi), linea non elettrificata a binario unico, realizzata nel 1899, che trasversalmente collega tra loro le linee costiere dei versanti ionico e tirrenico della regione. Il tratto dismesso fu reso disponibile nel 2008, con l'entrata in esercizio della corrispondente nuova variante di tracciato, con la quale si intendeva eliminare il tratto di vecchia linea penalizzato dall'aspra orografia del territorio tra le stazioni di Santa Maria di Catanzaro e Catanzaro Sala. Più precisamente il tratto dismesso ha origine tra Marcellinara e Settingiano e termina nella stazione di Catanzaro Lido. È presente ancora l'armamento in opera sulla totalità del tratto dismesso, nonché impianti tecnologici anche se ormai divenuti obsoleti. Tra le opere d'arte si annovera la galleria Sansinato, tra le ex stazioni di Caraffa-Sarrottino e Catanzaro Sala, anch'essa con armamento ancora montato in opera. Lungo il tracciato sono presenti diversi fabbricati viaggiatori e case cantoniere in buono stato di conservazione.

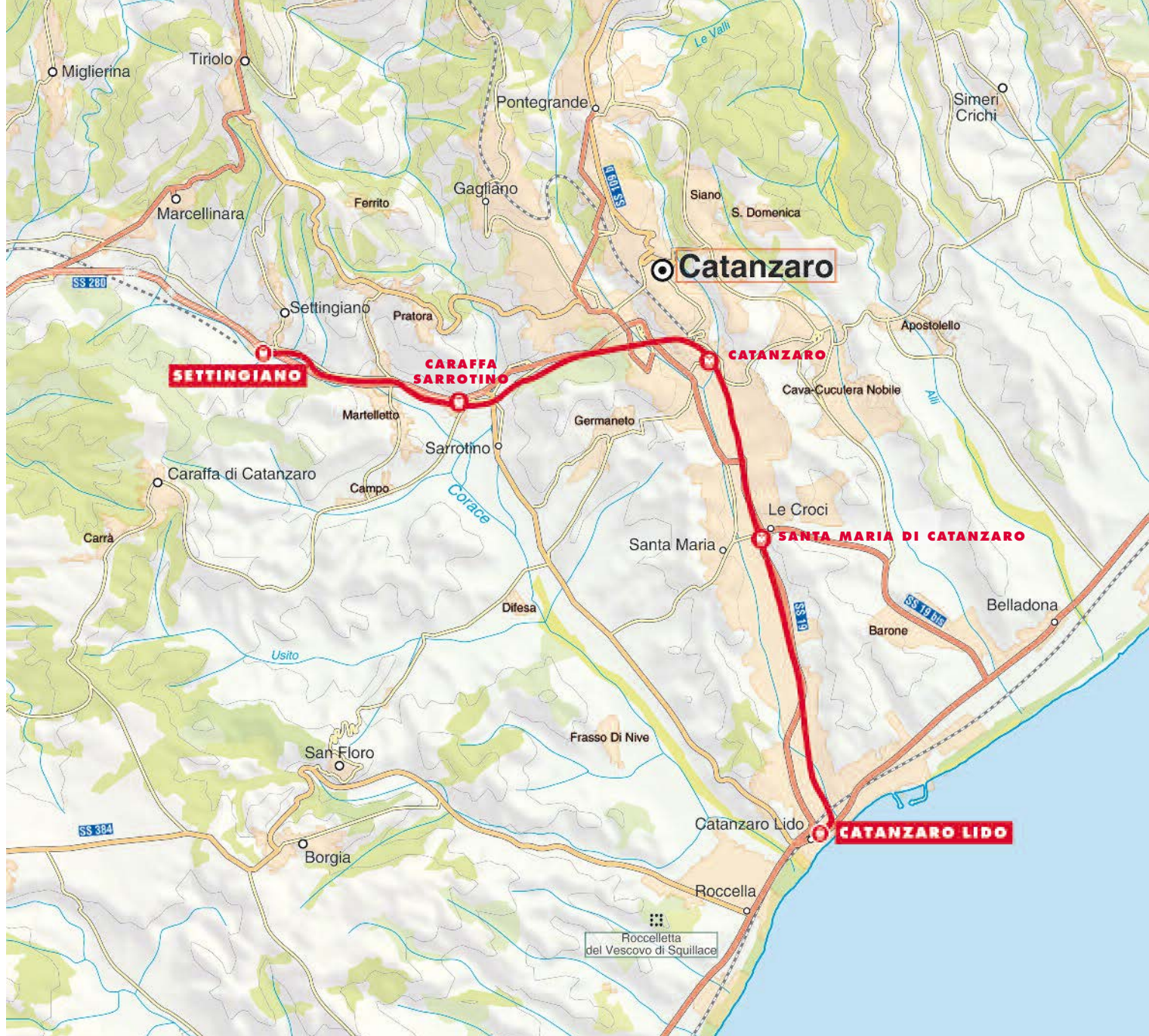
Riguardo alla proprietà dei beni, attualmente sono di proprietà di FS SpA aree e fabbricati nelle ex stazioni di Settingiano, Catanzaro Sala e Santa Maria di Catanzaro. Sono invece di pro-

prietà di RFI SpA i beni ricadenti nella ex stazione di Caraffa Sarrottino e il restante sedime della linea dismessa. I Comuni interessati dal sedime della linea sono Catanzaro, Settingiano e Tiriolo.

Successivamente alla dismissione della tratta è stato manifestato subito un interesse da parte degli enti locali per il riuso dei sedimi a fini di reintegrazione territoriale e sviluppo, nonché interesse anche da parte di privati. Nel 2008 il Comune di Catanzaro ha ricevuto in uso provvisoriamente una parte dei beni ricadenti nel proprio territorio, cessione che dovrà trovare una stabile definizione rispetto all'assetto proprietario. Peraltro la medesima porzione di linea è interessata dal progetto, proposto dalla Regione e con disponibilità di fondi appositamente costituiti, di una nuova infrastruttura ferroviaria metropolitana, che prevede: un nuovo collegamento tra l'attuale stazione RFI di Catanzaro Germaneto e la stazione di Catanzaro Sala; l'adeguamento a linea ferroviaria metropolitana e a pista ciclabile, con inserimenti di opera a verde e riqualificazione ambientale, della ex linea ferroviaria nel tratto di circa 8,5 km tra Catanzaro Sala e Catanzaro Lido nella valle della Fiumarella. Attualmente sono in corso di definizione tra RFI e la Regione le modalità per il passaggio alla stessa dei beni interessati dal progetto.

Foto, in alto

Stazione di Catanzaro



- SETTINGIANO
km 0,0
- CARAFFA - SARROTINO
km 3,7
- CATANZARO
km 8,4
- SANTA MARIA DI CATANZARO
km 11,6
- CATANZARO LIDO
km 16,9

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Lamezia Terme-Catanzaro Lido
Regione	Calabria
Lunghezza della linea	16,9 km
Dismissione definitiva	15 giugno 2008
Proprietario	RFI SpA (tratta e stazione di Caraffa) FS SpA (stazioni di Settingiano, Catanzaro Sala e Santa Maria di Catanzaro)
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – Sì impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	4 fabbricati viaggiatori – 5 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	5 ponti

LINEA DISMESSA**Bellavista-Nasisi****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza	Bari-Taranto
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	Circa 3,9 km*
Dismissione definitiva	1985
Rilevanti opere d'arte	1 ponte in ferro 1 ponte in muratura

* Parte residuale dell'intera linea di lunghezza di 7,4 km

**TRATTA DISMESSA PER VARIANTE****Bari Centrale-Bari Sant'Andrea****PROPRIETÀ****FS SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Bari-Taranto
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	Circa 1,2 km*
Dismissione definitiva	2009
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata con impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Vecchia stazione di Bari Sant'Andrea

* Parte residuale dell'intera variante di lunghezza di 3,1 km

**LINEA DISMESSA****Brindisi Centrale-Brindisi Marittima****PROPRIETÀ****FS SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Diramazione della linea Bari-Taranto
Regione	Puglia
Lunghezza della linea	1,7 km circa
Dismissione definitiva	2006
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea parzialmente armata (20%)
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Vecchia stazione di Brindisi Marittima

Il Comune di Brindisi è interessato ad acquisire il sedime e i fabbricati dismessi



LINEA DISMESSA**Reggio Calabria Lido-Reggio Calabria Marittima****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Metaponto-Reggio Calabria Marittima
Regione	Calabria
Lunghezza della linea	0,8 km*
Dismissione definitiva	2011
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata
Rilevanti opere d'arte	1 galleria di circa 270 m 1 ponte di circa 60 m
Stato dei luoghi	Buono

* Parte della linea Reggio Calabria Centrale-Reggio Calabria Marittima di lunghezza di 1,8 km

**LINEA DISMESSA****Vibo Marina-Porto****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Nodo di Vibo Valentia
Regione	Calabria
Lunghezza della linea	1,2 km

* Linea non più in esercizio collegante la stazione di Vibo Marina al porto di Vibo Valentia



Sottopasso Gioia del Colle



Pista ciclabile realizzata sulla ex-linea Targia-Siracusa

Isole



Terme Vigliatore-Messina Scalo

PROPRIETÀ
RFI SpA



Lungo la costa tirrenica si sviluppa la linea Palermo-Messina, una delle principali della Sicilia. Il primo tratto da Palermo a Bagheria fu attivato nel 1863; l'intera linea, a singolo binario, entrò in esercizio nel 1895 con trazione a vapore. Nel 1955 fu elettrificata tutta la linea. Seguì il raddoppio del tratto Palermo-Fiumetorto. Nel 1981 fu avviato il progetto del raddoppio della Messina-Patti. Seguirono gli avvisi dei raddoppi dei due tratti da San Filippo a Terme Vigliatore e da Terme Vigliatore a Patti. Nel 1986 iniziarono anche i lavori di scavo della nuova galleria Peloritana tra Villafranca e Messina. Nel 1991, completato il raddoppio della San Filippo-Terme Vigliatore, furono dismesse le stazioni di Milazzo, Barcellona C. e Terme Vigliatore.

Nel tratto Terme Vigliatore-Patti fu realizzata la galleria Madonna del Tindari, completata solo nel 1998. Nel 2000 è stata dismessa la stazione di San Filippo-Santa Lucia. Nel 2001 è stata inaugurata la galleria Peloritana di 12,817 km a doppio binario posta tra Villafranca Tirrena e Messina Scalo, con la conseguente dismissione del tratto tortuoso che attraversava i monti Peloritani e della stazione di Camaro. Negli anni 2000 si è proceduto con la realizzazione di varie tratte in variante dei quali tutt'ora alcuni in corso. A questi interventi, numerosi e frazionati, è seguita la dismissione di una serie di tratte, raggruppate come di seguito specificato.

Tratta Terme Vigliatore-Milazzo-San Filippo del Mela, con 1,6 km di proprietà di RFI e 3,1 km di proprietà di FS (su un totale di 17,8 km, infatti in gran parte il raddoppio è stato realizzato sulla sede della vecchia linea), ben rintracciabili anche se alcuni tratti sono stati inglobati nella viabilità locale.

Tratta Torregrotta-Spadafora, di 3 km interamente dismessi, il cui sedime è stato richiesto in acquisizione dai Comuni interessati, tutti in provincia di Messina: Monforte San Giorgio, Venetico, Spadafora e Torregrotta.

Tratta Villafranca Tirrena-Messina Scalo, di 16,5 km interamente dismessi, comprendente le ex stazioni di Gesso e Camaro e con lunghi tratti in galleria.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Venetico Vecchia

Il ponte sul Torrente Niceto



- TERME VIGLIATORE VECCHIA
km 0,0
- BARCELLONA - CASTOREALE VECCHIA
km 4,7
- SANTA MARINA
km 8,8
- MILAZZO VECCHIA
km 13,4
- SAN FILIPPO - SANTA LUCIA
km 17,8
- ROCCAVALDINA SCALA - EX TORREGROTTA
km 23,3
- VENETICO VECCHIA
km 25,1
- SPADAFORA - SAN MARTINO VECCHIA
km 26,3
- VILLAFRANCA TIRRENA - SAPONARA
km 30,8
- GESSO
km 34,3
- CAMARO
km 41,8
- MESSINA SCALO
km 47,9

SCHEDA TECNICA

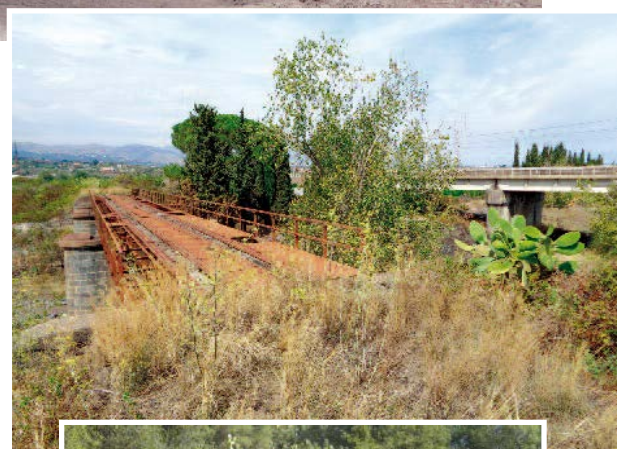
Linea di appartenenza	Palermo-Messina
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	Varie tratte dismesse di circa 24,2 km totali, di cui 21,1 km di proprietà RFI SpA e 3,1 km di proprietà FS SpA
Dismissione definitiva	Tratte dismesse in anni diversi
Proprietario	RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	5 fabbricati viaggiatori – 20 case cantoniere Altri fabbricati di servizio
Rilevanti opere d'arte	7 gallerie – 2 viadotti – 3 ponti con travate in ferro

Fiumefreddo di Sicilia-Catania Ognina

PROPRIETÀ
RFI SpA



Nel 1867 era già stato realizzato il tronco da Messina a Catania Centrale della linea ferroviaria Messina-Catania-Siracusa. Nel 1871 l'attivazione fu completata fino alla stazione di Siracusa. Nel 1960 fu completata l'elettrificazione di tutta la linea. Nei primi anni '70 dello scorso secolo furono avviati gli interventi per il raddoppio della linea, che oggi resta a binario unico nel solo tratto Giampileri-Fiumefreddo (41 km circa). Nell'ambito del raddoppio tra Fiumefreddo di Sicilia e Catania Ognina furono realizzate alcune tratte in variante, in gran parte in galleria, che ridisegnarono il tracciato senza variazioni in stazioni intermedie quali Mascali, Giarre Riposto, Carruba, Guardia-Mangano-Santa Venerina, Catania Ognina (oggi in fase di realizzazione la nuova fermata) e Catania Centrale. Vennero invece dismesse le ex stazioni di Acitrezza, Acicastello e Cannizzaro (rinnovata sul nuovo tracciato), mentre nell'ambito del tracciato originario è stata dismessa la vecchia stazione di Acireale, alienata e ristrutturata per il riuso (la nuova stazione è stata realizzata nelle vicinanze, sulla medesima linea). Complessivamente gli interventi comportarono la dismissione di alcuni tratti di vecchia linea per un totale di circa 28 km. Non più presenti binari e tecnologie, le sedi dismesse risultano discretamente rintracciabili per quanto sempre più inglobate nel territorio circostante. Tra Fiumefreddo e Giarre il vecchio sedime è abbastanza individuabile e percorribile anche se ricoperto da



vegetazione spontanea. Nel tratto successivo da Giarre-Carruba-Cannizzaro la vecchia linea costiera risulta dismessa a tratti: in parte riutilizzata come sede per la nuova variante a doppio binario, risulta frammentata e percorribile in maniera discontinua, sia perché sono statelocate e riusate varie porzioni, sia perché è difficoltoso l'accesso ai tratti collinari in trincea quasi sempre ricoperti da vegetazione. In gran parte incluso nel tessuto urbano il tratto da Catania Ognina a Catania Centrale. Nelle parti ancora disponibili il tracciato, per posizione e caratteristiche, si presta per una riqualificazione a percorso naturalistico.

Foto, dall'alto in basso

Casello tra Acireale
e Acitrezza

Il ponte in muratura
a più campate tra Mascali
e Giarre Riposto

La galleria tra Acireale
e Guardia Mangano Santa Venerina



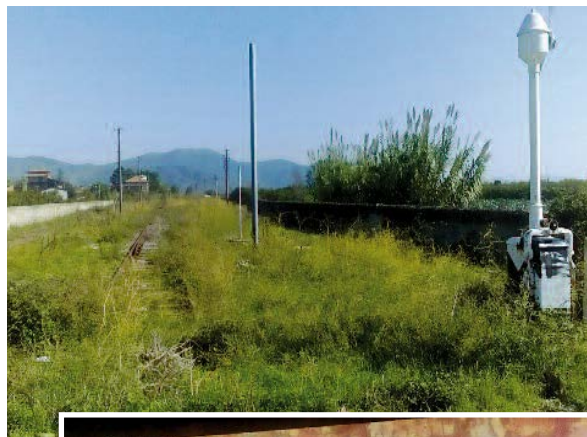
- FIUMEFREDDO DI SICILIA
km 0,0
- MASCALI
km 4,9
- GIARRE RIPOSTO
km 8,2
- CARRUBA
km 13,1
- GUARDIA-MANGANO-S. VENERINA
km 17,0
- ACIREALE (VECCHIA)
km 24,0
- ACITREZZA
km 28,0
- ACICASTELLO
km 30,2
- CANNIZZARO
km 32,0
- CATANIA OGNINA VECCHIA
km 34,4

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Messina-Catania-Siracusa
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	Varie tratte dismesse di circa 28,5 km totali
Dismissione definitiva	1989
Proprietario	RFI SpA – Altri (porzioni ridotte)
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	6 fabbricati viaggiatori – 20 case cantoniere 4 caselli ferroviari
Rilevanti opere d'arte	7 gallerie – 2 ponti con travate in ferro

Randazzo-Alcantara

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea dismessa Randazzo-Alcantara si estende per circa 37 km. Collegava Randazzo, sul versante Nord dell'Etna, con la linea costiera ionica Messina-Catania. Fu concepita già alla fine del XIX secolo, come parte di una linea nuova che, raggiungendo il centro della Sicilia, doveva servire a convogliare verso il porto di Messina prodotti agricoli e minerari. Il progetto fu contrastato da quello alternativo, completato nel 1898, della ferrovia Circumetnea che consentì il periplo dell'Etna da Riposto a Catania favorendo il concorrente porto di Catania. Si riuscì comunque a realizzare, tra il 1928 e il 1959, dopo l'interruzione della guerra, la linea tra Alcantara e Randazzo. Gestita sempre in economia e a carattere locale, non fu mai utilizzata appieno. Interrotta da una colata lavica nel 1981, fu ripristinata nel 1983. Chiusa all'esercizio nel 2002, è stata dismessa definitivamente nel 2011. La linea si dirama dalla stazione di Alcantara, attualmente in esercizio sulla linea Messina-Catania e poi, seguendo la valle del fiume Alcantara, con un percorso tortuoso e quasi interamente in salita che presenta numerosi viadotti e gallerie, raggiunge Randazzo. Allo stato attuale il binario è quasi sempre presente, mentre non vi sono più impianti tecnologici ad eccezione dei passaggi a livello. La Fondazione FS Italiane ha di recente manifestato interesse a valutare le possibilità di ripristino anche parziale della linea per la circolazione di



Foto, dall'alto in basso

Il passaggio a livello
in prossimità della stazione
di Castiglione di Sicilia

Il fabbricato viaggiatori
della stazione
di Francavilla di Sicilia

Il serbatoio idrico in cemento
della stazione
di Francavilla di Sicilia

treni storico-turistici. A tal proposito va detto che, pur passando il tracciato della ferrovia a pochi metri dalle famose gole dell'Alcantara, in località Fondaco Motta, è stata poco utilizzata la corrispondente fermata, dove nella prima metà degli anni Novanta è stata realizzata una banchina. Si tratta di un sito di particolare valore ambientale e meta di un importante flusso turistico. I Comuni interessati dal tracciato della linea sono: Gaggi, Graniti, Motta, Camastra, Francavilla, Castiglione, Mojo, Alcantara e Randazzo.



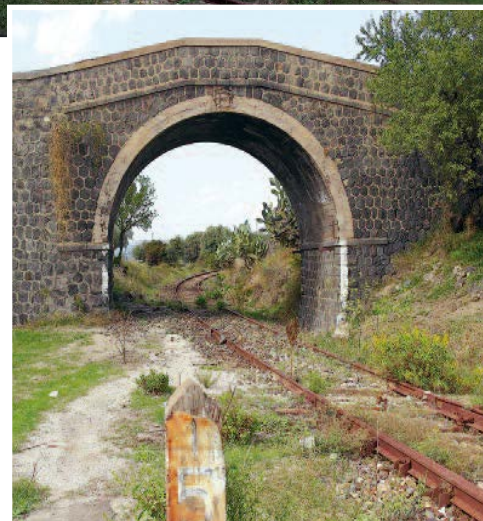
- RANDAZZO
km 0,0
- SAN TEODORO
km 6,0
- MOIO ALCANTARA-MALVAGNA
km 10,8
- CASTIGLIONE DI SICILIA
km 15,4
- FRANCAVILLA DI SICILIA
km 20,0
- MOTTA CAMASTRA
km 24,7
- GOLE DI ALCANTARA
km 26,5
- GRANITI
km 29,8
- GAGGI
km 31,8
- ALCANTARA
km 37,5

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Messina-Catania-Siracusa
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	37,5 km
Dismissione definitiva	D.M. n. 389 dell'11 novembre 2011
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	7 fabbricati viaggiatori – 10 magazzini merci 2 rimesse per locomotive – 18 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	8 gallerie – 13 viadotti

Regalbuto-Schettino Santa Maria di Licodia

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



La linea dismessa Schettino-Regalbuto, della lunghezza di 35 km, è in effetti solo una parte della linea Motta Santa Anastasia-Paternò-Schettino-Carcaci-Regalbuto, di 53 km complessivi. L'idea originaria delle linea (fine del XIX secolo) era realizzare un collegamento tra la zona della miniere di zolfo di Leonforte e Agira e la linea Palermo-Catania, ma non trovò realizzazione. Il progetto fu rivisitato alla fine degli anni '20 dello scorso secolo, con l'intento di realizzare un collegamento Catania-Palermo via Paternò-Regalbuto-Nicosia-Fiumertorto. Da Catania si sfruttava un primo tratto dell'esistente linea per Palermo (1934); poi nella stazione di Motta Santa Anastasia vi era la diramazione verso Schettino; nel dopoguerra si arrivò a Regalbuto e poi non si andò oltre, eccettuata qualche opera civile realizzata verso Nicosia, anche perché si stava per realizzare l'autostrada Catania-Palermo. La linea fu più utilizzata per il traffico merci (agrumi) che per quello viaggiatori (le stazioni in generale passavano lontane dai centri abitati). Dissesti intervenuti fecero chiudere progressivamente le tratte lato Regalbuto, fino alla sospensione dei servizi nel 1986. Si continuò a usare il tratto Motta-Schettino come raccordo; attualmente è in regime di sospensione dell'esercizio, e quindi è teoricamente riattivabile. Nel 2014 fu dismesso definitivamente il tratto oggetto di questa scheda Schettino-Regalbuto. Riguardo alla proprietà, il

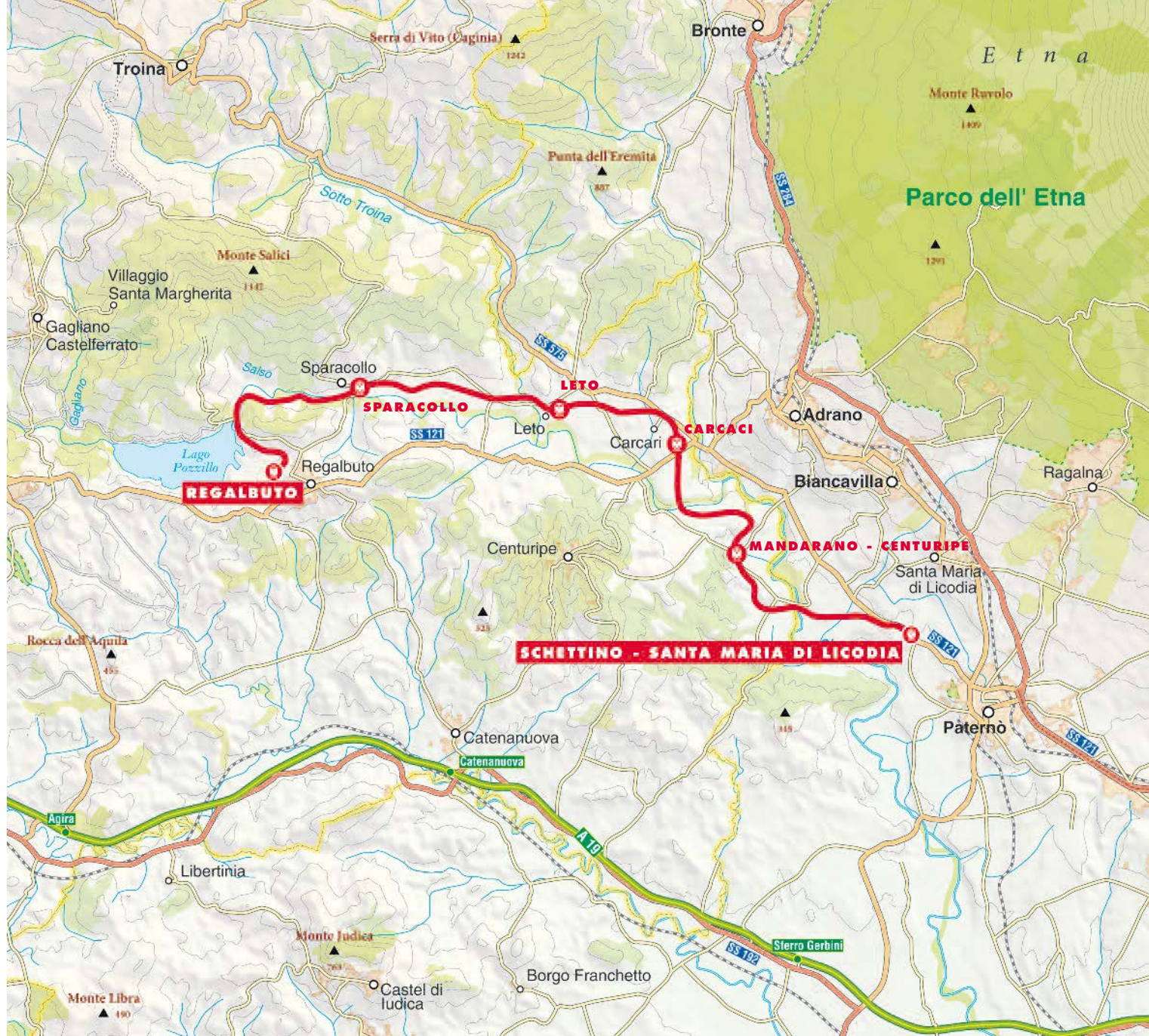
tratto Motta-Schettino-Carcaci è di RFI SpA, che possiede quindi un tratto di 14 km della linea dismessa. Il tratto Carcaci-Regalbuto di 21 km è di FS SpA. È presente l'armamento in parecchi tratti; altrove è stato trafugato. Non è presente nessun impianto tecnologico. La stazione di Regalbuto è stata venduta a un privato. Alcuni Comuni si sono mostrati interessati a ricevere in uso i fabbricati viaggiatori delle stazioni.

Foto, dall'alto in basso

Il viadotto a 10 luci
 nei pressi di Leto

Il fabbricato viaggiatori
 della stazione di Schettino

Il sottovia tra Mandarano -
 Centuripe e Carcaci



- REGALBUTO
km 0,0
- SPARACOLLO
km 8,2
- LETO
km 15,7
- CARCACI
km 20,7
- MANDARANO - CENTURIFE
km 27,2
- SCHETTINO - SANTA MARIA DI LICODIA
km 35,1

SCHEDA TECNICA

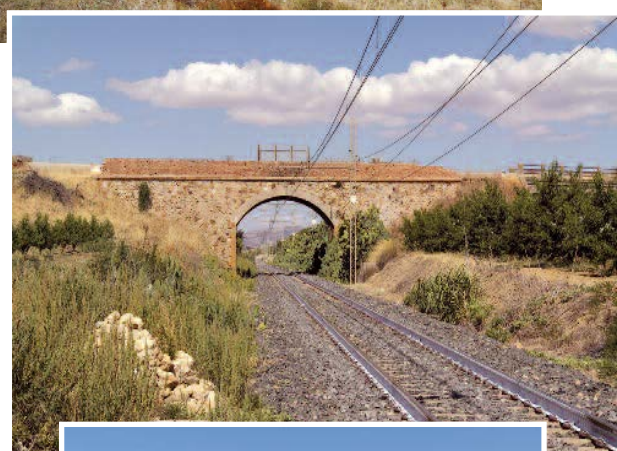
Linea di confluenza (in esercizio)	Catania-Palermo
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	35,1 km di cui 20,7 di proprietà FS SpA
Dismissione definitiva	D.M. n. 244 del 26 maggio 2014
Proprietario	RFI SpA per 14 km – FS SpA per 21 km
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	5 fabbricati viaggiatori
Rilevanti opere d'arte	10 gallerie – 11 viadotti

Leonforte-Dittaino e Dittaino-Caltagirone

PROPRIETÀ
FS SpA



Concepita nel XIX secolo, nel 1930 fu completata la linea a scartamento ridotto tra Dittaino (allora stazione di Assoro), Piazza Armerina e Caltagirone, funzionale a collegare le miniere di zolfo di Valguarnera, Grottafaldia e Floristella con le raffinerie e il porto di Catania. Non competitiva col traffico su gomma e danneggiata da una frana, fu soppressa definitivamente nel 1969 la Piazza Armerina-Caltagirone e a seguire nel 1972 la Dittaino-Caltagirone. Quest'ultima, completata nel 1923, era utile al trasporto della manodopera che lavorava nelle miniere. Le due linee ricadono nelle provincie di Enna e Catania. La Leonforte-Dittaino, di circa 15 km, risulta già per circa il 50% oggetto di vendita (fabbricati e sedime); il tratto tra le stazioni di Cavalcatore e Assoro, di circa 4 km, è ancora integro e suggestivo per la pregevolezza del paesaggio; è caratterizzato da elevate pendenze, fino al 78 per mille, e adatto quindi alla realizzazione di un percorso pedonale. Anche la linea Dittaino-Piazza Armerina-Caltagirone, di circa 71 km, risulta frammentata e almeno per il 50% già alienata. Sono stati ceduti ampi tratti di sedime e fabbricati per attività produttive, ad enti locali per realizzazione di uffici pubblici e viabilità, nonché a privati. Un tratto pregiato ancora di proprietà di FS SpA è quello di circa 5 km tra le stazioni di Floristella e Grottafaldia, il cui sedime attraversa la zona delle miniere di zolfo oggi dismesse, successivamente



acquisite dalla Regione e trasformate nel parco minerario di Floristella-Grottafaldia.

Nel 2001 è stato realizzato il parco lineare con una pista ciclopedonale di 8 km tra Salvatorello e San Michele di Ganzaria, con questa ex stazione riusata per attività ricreative, culturali e turistiche; è il primo esempio in Sicilia di intervento di tale tipo, realizzato su progetto architettonico e paesaggistico di qualità.

Sono state alienate le stazioni di San Michele di Ganzaria e Mirabella Imbaccari, nonché il fabbricato viaggiatori di Piazza Armerina.

Foto, dall'alto in basso

La casa cantoniera
dopo la galleria al km 61

Il sottovia sulla ferrovia
Palermo-Catania al km 2,8
della linea Dittaino-Leonforte

La casa cantoniera



- LEONFORTE
km 0,0
- ASSORO
km 4,7
- CAVALCATORE
km 9,1
- DITTAINO
km 14,7
- MULINELLO
km 22,1
- VALGUARNERA
km 28,6
- FLORISTELLA
km 34,4
- GROTTACALDA
km 35,9
- RONZA
km 42,4
- BELLIA - AIDONE
km 48,0
- PIAZZA ARMERINA
km 50,3
- LEANO
km 56,2
- RASALGONE
km 58,0
- GALLINICA
km 60,0
- MIRABELLA IMBACCARI
km 65,9
- SAN MICHELE DI GANZARIA
km 72,1
- SALVATORELLO
km 80,2
- CAPPUCCINI
km 84,1
- CALTAGIRONE
km 85,9



SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Palermo-Catania, nella stazione di Dittaino
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	Dittaino-Caltagirone: 71,2 km, di cui circa 35 km di proprietà FS Leonforte-Dittaino: 14,7 km, di cui circa 7 km di proprietà FS
Dismissione definitiva	Dittaino-Caltagirone: DPR n. 571 del 15 giugno 1969 DPR n. 778 del 12 settembre 1972 Leonforte-Dittaino: DPR n. 1504 dell'11 dicembre 1961
Proprietario	FS SpA – Enti locali
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	20 fabbricati viaggiatori – 39 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	18 gallerie – 22 viadotti

Noto-Pachino

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea dismessa si estende per circa 27 km. Fu realizzata come diramazione della linea Siracusa-Noto-Modica-Ragusa-Gela-Licata-Canicattì, che collegava il versante ionico della Sicilia con l'area sud-orientale, al fine di raggiungere le zone più a meridione della Sicilia per valorizzarne le attività agricole e ittiche (Pachino era la stazione più a Sud dell'Italia). La linea fu concepita nei primi anni del XX secolo, ma con grande ritardo la realizzazione fu conclusa solo nel 1934. Entrò in esercizio nel 1935, in un periodo non felice per l'Italia a causa dell'embargo economico. Colpita nel 1951 da un'alluvione particolarmente violenta che provocò gravi danni su vari tratti della linea e un lungo periodo di interruzione, scampò alla chiusura dell'esercizio per le forti pressioni da parte della popolazione. Attuati quindi gli interventi di ripristino, fu ripreso l'esercizio nel 1955, soprattutto con servizi merci (a beneficio dei prodotti vinicoli e ittici della zona di Pachino), mentre l'offerta di trasporto viaggiatori restò minimale. La bassa velocità assicurata dalla linea ferroviaria e la conseguente concorrenza dei servizi su gomma portarono, progressivamente, prima alla chiusura di alcune stazioni e poi all'inesorabile declino della domanda di trasporto. Il servizio cessò ufficialmente e definitivamente nel 1986, mentre la dismissione definitiva della linea è intervenuta nel 2002. Lungo la linea è presente ancora in opera il bina-



rio, mentre sono stati quasi totalmente asportati gli impianti tecnologici e di segnalamento. La sede appare coperta da vegetazione spontanea. I Comuni interessati sono Pachino e Noto. Recentemente la Fondazione FS Italiane ha manifestato interesse per valutare un eventuale ripristino della linea unicamente per la circolazione di treni storico-turistici, considerato il percorso della linea che costeggia l'Oasi di Vendicari, di particolare interesse naturalistico, nonché l'attrattiva turistica della zona del pachinese per monumenti, aree archeologiche e località a vocazione balneare.

Foto, dall'alto in basso

Il magazzino merci
nella stazione di Noto Marina

Linea Noto-Pachino

Il ponte in ferro a 3 campate
(nuova sede)



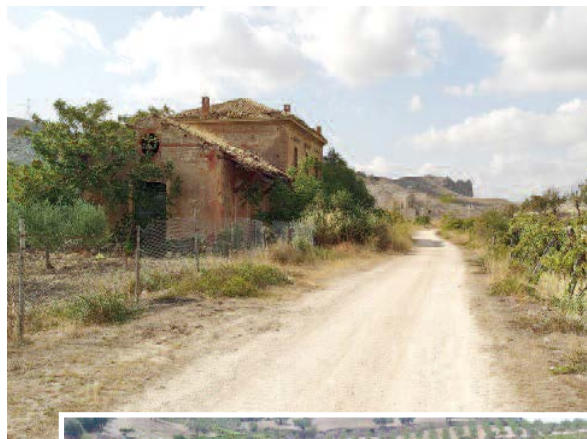
- NOTO
km 0,0
- FALCONARA IBLEA
km 3,7
- NOTO MARINA
km 5,9
- NOTO BAGNI
km 7,6
- ROVETO BIMMISCA
km 12,5
- SAN LORENZO LO VECCHIO
km 18,4
- MARZAMEMI
km 24,0
- PACHINO
km 27,5

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Siracusa-Noto-Licata-Canicatti
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	27,5 km
Dismissione definitiva	D.M. 42T del 5 maggio 2002
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	8 fabbricati viaggiatori – 14 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	8 viadotti

Agrigento Bassa-Licata

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea ferroviaria dismessa Agrigento Bassa-Naro-Licata si estende per circa 61 km. Le due stazioni di estremità sono in esercizio su linee a scartamento ordinario; di esse è stata dismessa la parte a scartamento ridotto.

Anche questa linea nacque con una realizzazione lentissima iniziata nel 1902 e conclusa praticamente nel 1933, a servizio dell'industria mineraria dello zolfo, finalizzata al trasporto del materiale verso gli imbarchi di Licata, Palma di Montechiaro e Porto Empedocle, nonché ai trasferimenti dei minatori pendolari che abitavano nel territorio circostante. La linea subì rapidamente un declino, non solo per la concorrenza dell'autotrasporto e per la lentezza (era presente la cremagliera), ma anche per quella di altre linee a scartamento ridotto che servivano, in maniera più economica, le miniere nissene ed ennesi verso il porto di Catania. La linea fu definitivamente dismessa nel 1959.

Margonia era un Posto di Movimento (stazione dedicata solo alla movimentazione dei treni) vicino a Naro, da dove si diramava la linea Margonia-Canicattì.

La stazione di Licata era collegata al porto attraverso un raccordo. La linea, per quelle tratte non cedute in proprietà ai privati, è quasi tutta percorribile come strada sterrata di campagna. Sono state vendute e demolite interamente le stazioni di Favara, Palma di Montechiaro, inglobate in nuove realizzazioni urbane.

A seguito delle cessioni di proprietà l'estesa della parte di linea rimasta di proprietà di FS è circa l'80 per cento della lunghezza originaria.

La linea si presenta di particolare interesse turistico-ambientale. In molti punti del tracciato si possono godere scorci paesaggistici di grande suggestione, soprattutto nella zona delle miniere di Deli. I binari sono stati interamente rimossi; non sono più presenti impianti tecnologici né impianti di segnalamento.

Il tracciato interessa i Comuni di Agrigento, Favara, Naro, Camastra, Palma di Montechiaro, Licata.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Zolfare Deli

Il ponte a 5 luci
vicino a Torre di Gaffe



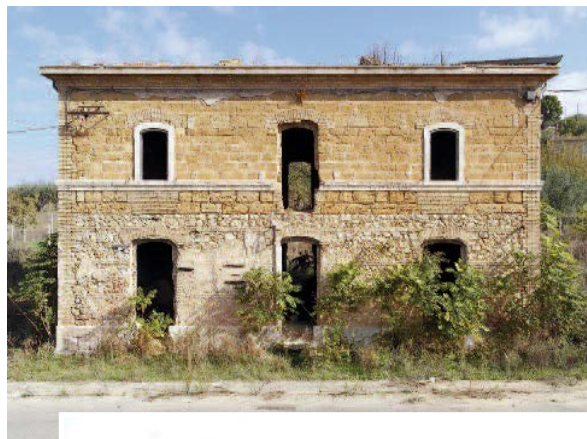
- AGRIGENTO BASSA
km 0,0
- FAVARA
km 7,8
- ZOLFARE DELI
km 14,1
- DELI
km 15,5
- MARGONIA
km 22,1
- NARO
km 23,9
- CAMASTRA
km 28,6
- PALMA DI MONTICHIARO
km 40,9
- TORRE DI GAFFE
km 50,2
- SCIFITELLI
km 54,9
- LICATA
60,8

SCHEDA TECNICA

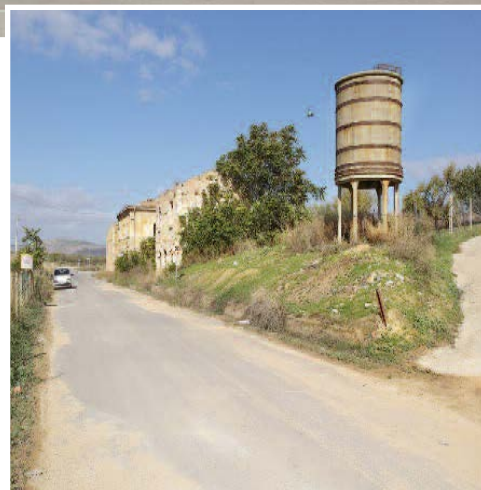
Linea di confluenza (in esercizio)	Agrigento Bassa-Porto Empedocle Siracusa-Gela-Licata-Canicatti
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	60,8 km, dei quali circa 48 km ancora di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	DPR n. 875 del 26 agosto 1959
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	7 fabbricati viaggiatori – 9 magazzini merci 30 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	4 gallerie – 8 viadotti

Canicattì-Margonia Bivio

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea dismessa, della lunghezza di circa 12,5 km, è a scartamento ridotto e costituisce una diramazione della linea ferroviaria dismessa Agrigento Bassa-Margonia-Naro-Licata, quest'ultima realizzata all'inizio del XX secolo in relazione alle esigenze dell'attività di estrazione dello zolfo, per far giungere i minerali estratti all'imbarco di Porto Empedocle. La linea, che presentava una pendenza massima del 25 per mille, non divenne mai pienamente produttiva né per i traffici merci né per quelli passeggeri, subendo subito la concorrenza del trasporto su strada. Il servizio ferroviario fu soppresso nel 1958, la linea fu definitivamente dismessa nel 1959 con Decreto del Presidente della Repubblica n. 875 del 26 agosto 1959. A questo atto seguì però un contenzioso per conflitto di competenza tra la Presidenza della Regione Siciliana, in quanto Regione Autonoma, e il Ministero dei Trasporti, su cui si pronunciò la Corte Costituzionale con la sentenza n. 13 del 1960 confermando la dismissione. Allo stato attuale sulla linea Margonia Bivio-Canicattì non è più presente il binario, né sono presenti impianti di segnalamento e tecnologici. Un primo tratto di circa 4 km, a partire dalla diramazione Bivio Margonia, è stato ceduto alla Provincia di Agrigento e trasformato in una strada, includendo anche l'unico viadotto a 3 luci della linea che è stato profondamente trasformato per il nuovo utilizzo. Nella parte suc-



cessiva, il tracciato risulta per alcuni tratti percorribile come strada interpodereale, mentre per altri tratti risulta infestato dalla vegetazione. Anche nel tratto posto all'ingresso del tessuto urbano di Canicattì, il sedime ferroviario è stato espropriato dal Comune e trasformato in viabilità. Alcune porzioni di immobili, terreni e abitazioni (case cantoniere) sono state vendute a privati. Restano di proprietà di FS circa 8 km di sedime.

Foto, dall'alto in basso

Il fabbricato viaggiatori
della stazione di Margonia

La casa cantoniera
riadibita ad abitazione

La stazione di Margonia



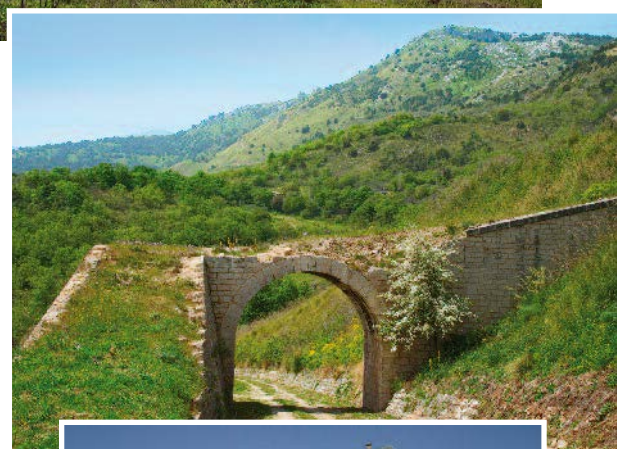
- CANICATTI
km 0,0
- ROCCA DI MENDOLA
km 7,8
- MARGONIA
km 12,4

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Agrigento Bassa-Margonia-Naro-Licata
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	12,4 km di cui 8 di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	DPR n. 875 del 28 agosto 1959
Proprietario	FS SpA – Altri
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	3 fabbricati viaggiatori (Margonia, Rocca di Mendola, Canicatti) 1 magazzino merci – 5 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	1 galleria – 1 viadotto

Lercara Bassa-Magazzolo

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea ferroviaria dismessa Lercara Bassa-Filaga-Magazzolo, si estende per circa 67 km. Era una linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Lercara Bassa, attualmente in esercizio sulla linea Palermo-Agrigento, a Magazzolo sulla linea dismessa Castelvetro-Porto Empedocle, a servizio di vari paesi dell'entroterra agrigentino e palermitano. La realizzazione della linea, assieme a quella della diramata Filaga-Palazzo Adriano, avvenne per fasi successive dal 1912 al 1924. L'esigenza era quella di realizzare una infrastruttura di trasporto a servizio dell'attività mineraria diffusa nelle zone di Lercara Friddi e di Cianciana, sia per il trasferimento dello zolfo che veniva estratto, sia per il trasporto dei lavoratori pendolari che dovevano spostarsi dai paesi alle miniere. La linea, per le pendenze in gioco, fu progettata prevedendo varie tratte a cremagliera. Per questa ragione per la trazione non furono mai impiegate automotrici, ma sempre locomotive a vapore che erano in grado di sfruttare la cremagliera pur con velocità molto basse. Nella seconda metà del secolo scorso, causa la concorrenza degli autoservizi, si ebbe una inevitabile progressiva diminuzione della richiesta di trasporto, cui seguì la chiusura della linea nel 1959 e la sua dismissione definitiva nel 1961 (assieme a quella della linea diramata Bivio Filaga-Palazzo Adriano). La linea ricade nelle Province di Agrigento e Palermo. La stazione iniziale sulla

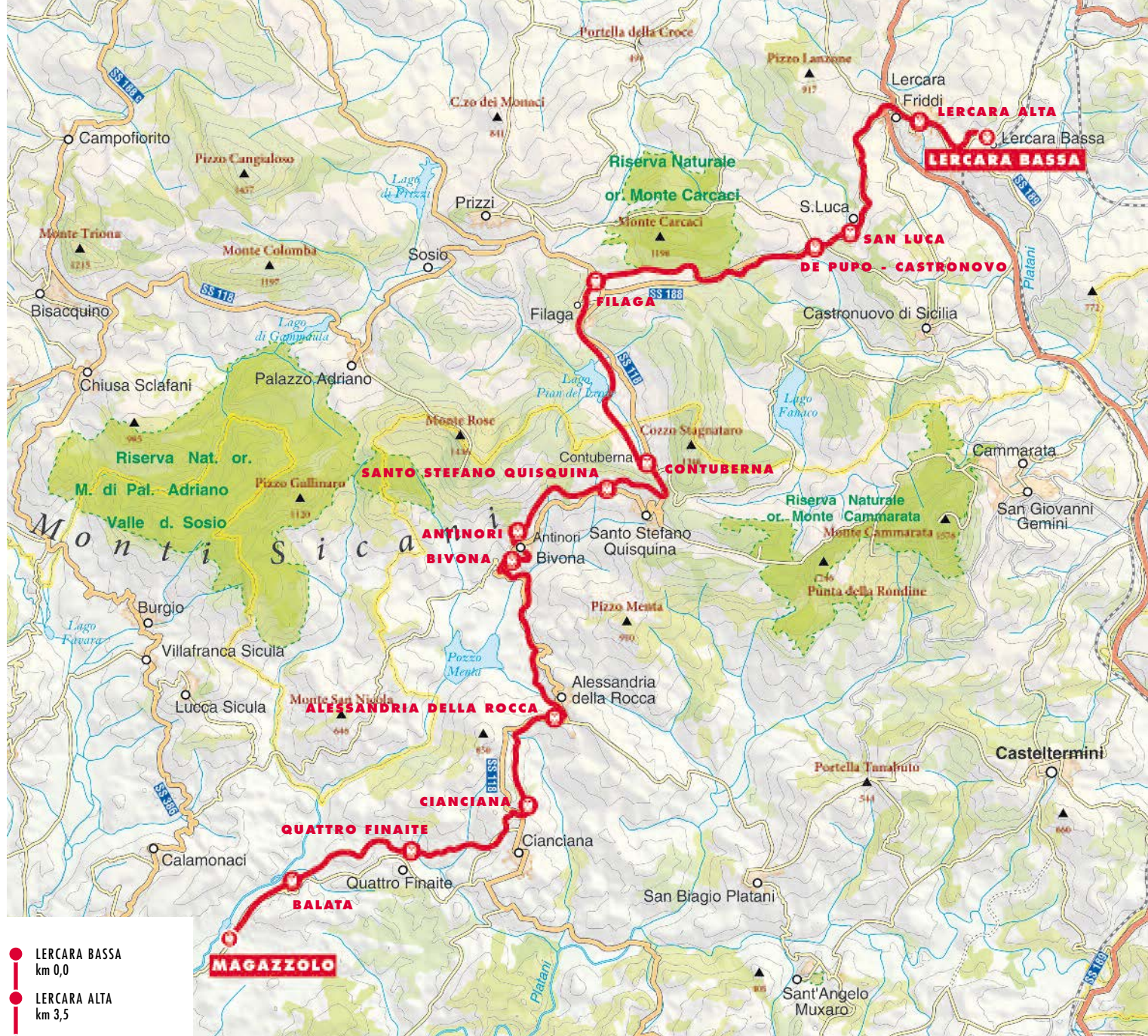
Palermo-Agrigento cambiò la denominazione in Lercara Bassa, in quanto con la nuova linea si raggiungeva il paese di Lercara Friddi, per il quale fu realizzata la nuova stazione di Lercara Alta. Oggi la linea è completamente disarmata e priva di impiantistica e impianti di segnalamento; il tracciato è in gran parte costituito da un sentiero sterrato carrabile. Sono state trasformate in viabilità alcune parti del tracciato, tra Cianciana e Magazzolo, in prossimità di Bivona, Vicari e Lercara. Sono state alienate le stazioni di Santo Stefano Quisquina, Bivona, Contuberna e Filaga. Dei 67 km totali, restano in proprietà di FS SpA complessivamente circa 40 km di tracciato.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Lercara Alta

Il sottovia della linea
Lercara Bassa-Magazzolo

Il fabbricato viaggiatori
della stazione di Cianciana



- LERCARA BASSA
km 0,0
- LERCARA ALTA
km 3,5
- SAN LUCA
km 11,2
- DE PUPO - CASTRONOVO
km 13,0
- FILAGA
km 21,3
- CONTUBERNA
km 29,7
- SANTO STEFANO QUISQUINA
km 33,6
- ANTINORI
km 37,9
- BIVONA
km 39,8
- ALESSANDRIA DELLA ROCCA
km 48,9
- CIANCIANA
km 53,2
- QUATTRO FINAITE
km 58,7
- BALATA
km 63,8
- MAGAZZOLO
km 67,2

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Palermo-Agrigento (in esercizio) - Castelvetrano-Porto Empedocle (dismessa)
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	67,2 km, dei quali circa 40 km ancora di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	DPR n. 1506 dell'11 dicembre 1961
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari - No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	10 fabbricati viaggiatori - 1 rimessa locomotive 41 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	5 gallerie - 15 viadotti

Filaga Bivio-Palazzo Adriano

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea ferroviaria dismessa Filaga-Palazzo Adriano si estende per circa 14 km e costituiva una diramazione della linea Lercara Bassa-Filaga-Magazzolo. La realizzazione di queste linee ferroviarie, a scartamento ridotto, avvenuta per fasi consecutive dal 1912 al 1924, risale alla necessità di dotare di un servizio di trasporto le zone di Lercara Friddi e di Cianciana, caratterizzate dalla presenza diffusa di miniere di zolfo. In particolare la richiesta di una infrastruttura di trasporto da parte delle popolazioni delle zone di Palazzo Adriano e Prizzi portò alla realizzazione della linea diramata dalla stazione di Filaga (denominata per questo anche Bivio Filaga) fino a Palazzo Adriano. Si noti che sulla linea non è mai stata esercitata la trazione diesel, ma esclusivamente quella a vapore, per la presenza di un tratto a cremagliera utilizzabile dalle locomotive a vapore. Inizialmente indispensabile per gli abitanti delle zone servite, dagli anni '50 dello scorso secolo la linea cominciò a essere sempre meno frequentata, causa la concorrenza degli autoservizi, cosa che portò alla chiusura della linea nel 1959. La Filaga-Palazzo Adriano assieme alla linea principale Lercara Bassa-Filaga-Magazzolo furono dismesse definitivamente assieme nel 1961. La linea ricade nella provincia di Agrigento. Dalla stazione di Bivio Filaga si diramava il tracciato prima verso Prizzi, importante centro posto a 1.000 metri d'altitu-



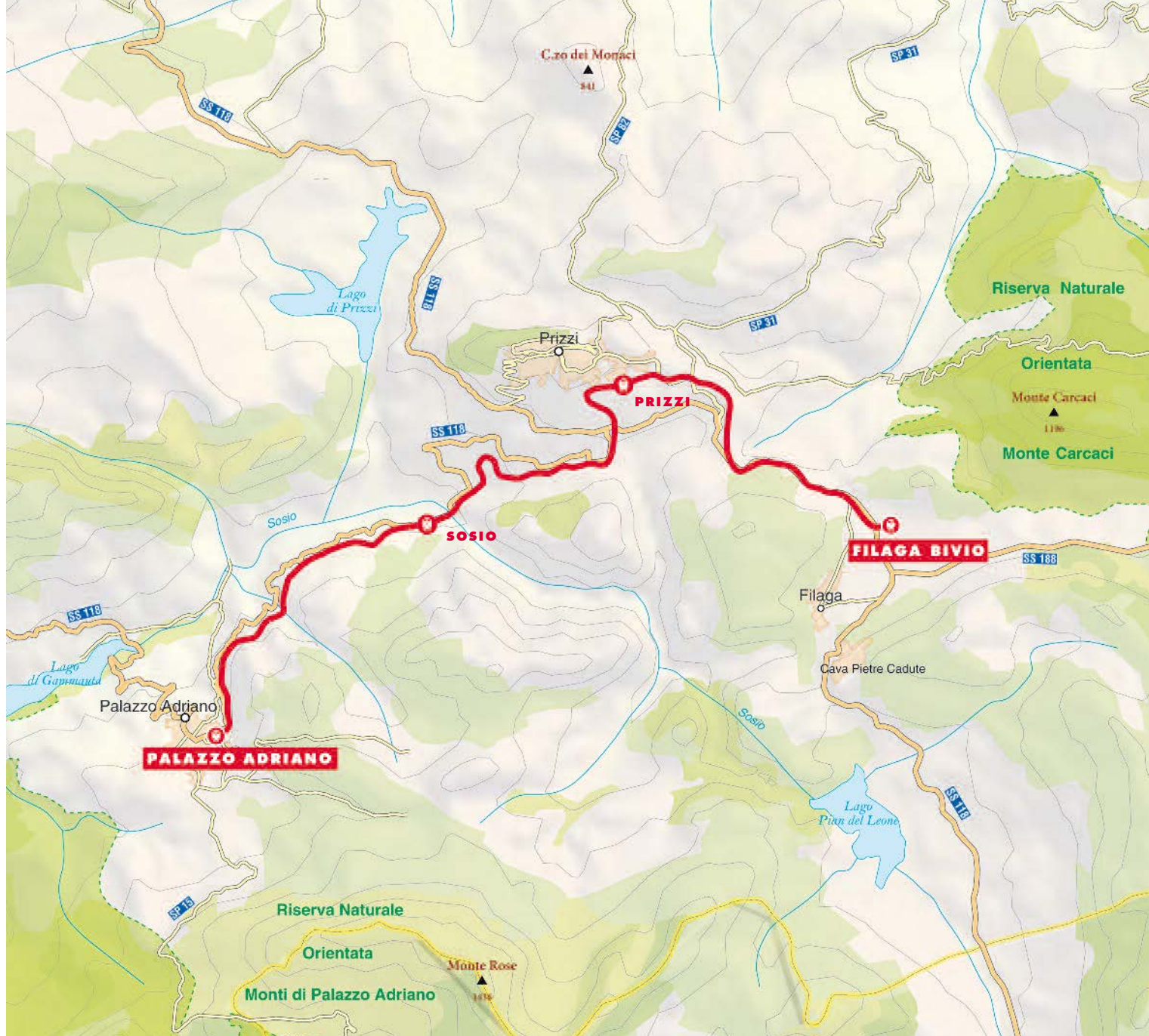
dine (la stazione era posta lievemente a valle); dopo Prizzi il binario scendeva con il tratto a cremagliera più lungo della rete siciliana (circa 5 km) fino al fiume Sosio e alla omonima fermata; successivamente si innalzava sul fianco della montagna con un bel tracciato e dopo qualche viadotto e galleria terminava a Palazzo Adriano. Oggi la linea è completamente disarmata e priva di impiantistica e impianti di segnalamento; risulta quasi tutta percorribile in automobile o a piedi. Le stazioni di Prizzi e Sosio sono state vendute a privati, quella di Palazzo Adriano all'omonimo Comune. Il ponte al km 5,7 sulla nazionale per Corleone è stato ricostruito in epoca recente in cemento armato a seguito dell'allargamento della sede stradale, al fine di mantenere la continuità della sede ferroviaria, benché dismessa.

I Comuni interessati sono Palazzo Adriano e Prizzi.

Foto, dall'alto in basso

La casa cantoviera
tra Sosio e Palazzo Adriano

Il ponte a sei luci
nei pressi di Palazzo Adriano



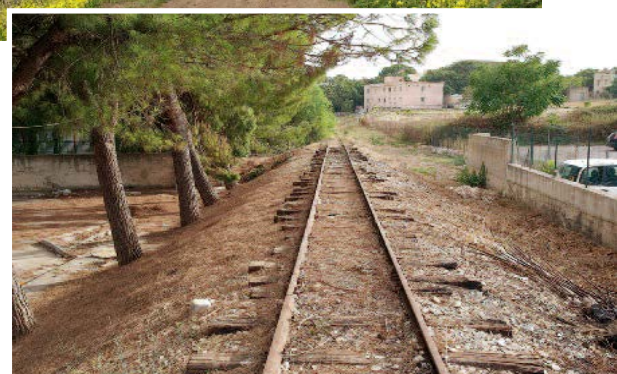
- FILAGA BIVIO
km 0,0
- PRIZZI
km 4,7
- SOSIO
km 9,2
- PALAZZO ADRIANO
km 13,8

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Lercara-Magazzolo
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	13,8 km
Dismissione definitiva	DPR n. 1506 dell'11 dicembre 1961
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 magazzini merci – 1 rimessa locomotive 5 case cantoniere – 1 fabbricato alloggi
Rilevanti opere d'arte	2 gallerie – 4 viadotti

Castelvetrano-Porto Empedocle

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea dismessa a scartamento ridotto Castelvetrano-Selinunte-Porto Palo-Menfi-Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle, che collegava la zona costiera della provincia di Trapani con Agrigento, ha una estensione di circa 124 km. Il progetto è della fine del XIX secolo; la costruzione iniziò nel 1906; nel 1916 restava da realizzare il solo tratto Sciacca-Ribera, con rallentamenti per impreviste difficoltà realizzative; ciò comportò una variante di progetto con un traforo di 3.700 metri, il maggiore della rete secondaria siciliana. L'attivazione completa della linea si ebbe solo nel 1923. Inizialmente Agrigento poteva essere raggiunta attraverso il trasbordo a Porto Empedocle sul tratto di linea a scartamento ordinario fino alla allora stazione di Girgenti, poi divenuta Agrigento Bassa dopo l'attivazione del tratto di 3 km da questa alla nuova stazione di Agrigento Centrale. Attivata su quest'ultimo tratto, nel 1951, una terza rotaia per lo scartamento ridotto, si realizzò il collegamento diretto con Agrigento Centrale. Eliminata questa terza rotaia nel 1976, iniziò la decadenza della linea che portò all'istituzione di un autoservizio tra Porto Empedocle e Agrigento. La Porto Empedocle-Ribera, chiusa nel 1978, fu dismessa definitivamente nel 1985; la Ribera-Castelvetrano, chiusa nel 1986, fu dismessa definitivamente nel 2004. Castelvetrano è oggi in esercizio sulla Palermo-Trapani. I Comuni interessati dal tracciato sono: Castelvetrano in Provincia di Trapani; Menfi,

Sciacca e Ribera in Provincia di Agrigento. La tratta Castelvetrano-Ribera conserva quasi per intero l'armamento, eccettuato un breve tratto dopo la stazione di Selinunte, nonché 4 km tra Porto Palo e Menfi dove la sede, ceduta in comodato, è stata trasformata in pista ciclabile asfaltata. Le stazioni di Menfi e Sciacca sono state alienate, come lo saranno i beni ricadenti nel Comune di Ribera. La tratta Ribera-Porto Empedocle, in molti punti disarmata, risulta ancora più frammentata per cessioni in uso a privati o a enti Locali (Comuni e Provincia di Agrigento) per ricavarne viabilità. Complessivamente sono stati alienati circa 30 km del sedime originario. La linea presenta un eccezionale interesse paesaggistico per i luoghi incontaminati attraversati; il tracciato corre in fregio all'area archeologica di Selinunte e splendida è la vista sul mare del canale di Sicilia. La Fondazione FS Italiane ha manifestato interesse per un ripristino della circolazione con treni storico-turistici sul tratto di 22 km da Castelvetrano a Porto Palo di Menfi, passante per Selinunte.

Foto, dall'alto in basso

Il viadotto a 3 luci tra Belice Mare e Porto Palo

La sede ferroviaria nei pressi di Castelvetrano



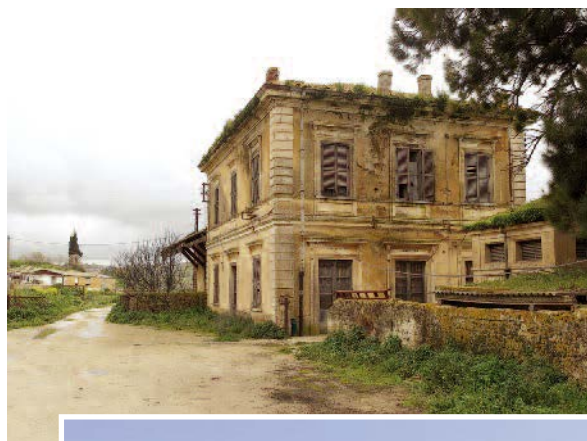
- CASTELVETRANO
km 0,0
- SANTA TERESA SELINUNTINA
km 7,0
- LATOMIE
km 9,3
- SELINUNTE
km 13,1
- BELICE MARE
km 15,4
- PORTO PALO
km 22,1
- MENFI
km 28,1
- CAPO SAN MARCO
km 42,1
- SCIACCA
km 49,1
- BELLAPIETRA
km 60,3
- VERDURA
km 61,7
- RIBERA
km 71,2
- MAGAZZOLO
km 77,7
- MONTE SARA
km 88,3
- CATTOLICA ERACLEA
km 90,8
- MONTALLEGRO
km 97,2
- SICULIANA MARINA
km 106,2
- SICULIANA
km 109,2
- REALMONTE
km 114,6
- PUNTA PICCOLA
km 118,6
- PORTO EMPEDOCLE CANNELLE
km 121,7
- PORTO EMPEDOCLE SUCCURSALE
km 122,4
- PORTO EMPEDOCLE
km 123,7

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Palermo-Trapani via Mazara / Porto Empedocle-Agrigento Bassa
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	123,7 km dei quali circa 94 restanti di proprietà di FS SpA
Dismissione definitiva	D.M. n. 8T del 15 marzo 2004 (Castelvetro-Ribera) DPR n. 1003 del 31 dicembre 1986 (Ribera-Porto Empedocle)
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	Sì, binari per circa il 50% - No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	21 fabbricati viaggiatori - 69 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	9 gallerie - 19 viadotti

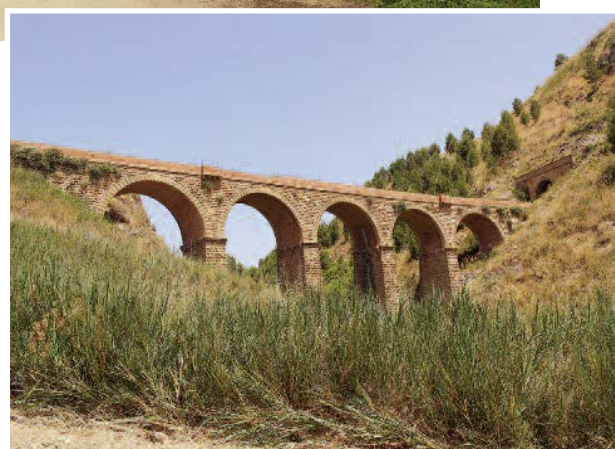
Salaparuta Poggioreale-Castelvetrano

PROPRIETÀ
RFI SpA



Il tratto di linea dismesso, di circa 28,5 km, è una porzione dell'originaria linea Castelvetrano-Salaparuta-San Carlo-Burgio, di complessivi 80 km circa. La Castelvetrano-Burgio nella sua interezza era una linea a scartamento ridotto realizzata tra il 1910 e il 1931 per collegare tra loro i Comuni della Valle del Belice, nei territori delle Province di Trapani e Agrigento; peraltro non fu mai pienamente utilizzata per il traffico viaggiatori, a causa dei tempi di percorrenza, penalizzati dalla tortuosità del tracciato, e la concorrenza del traffico su gomma. In particolare dall'inizio del 1959 non si effettuarono più viaggi nel tratto Salaparuta-San Carlo-Burgio, di 51 km, definitivamente soppresso nel 1961 e successivamente ceduto interamente in proprietà ai comuni interessati.

Invece sul tratto Castelvetrano-Salaparuta Poggioreale, oggi ancora di proprietà di RFI, il servizio proseguì con una discreta domanda di trasporto grazie alla maggiore velocità delle automotrici a disposizione e alla presenza di popolosi paesi, almeno fino al sisma del 1968, che provocò danni rilevanti ai manufatti e la definitiva cessazione del servizio. Dopo un periodo di sospensione, nel 1972 l'intera linea fu soppressa definitivamente. La linea ha origine nella stazione di Castelvetrano, attualmente in esercizio sulla linea Palermo-Trapani via Mazara (dalla stessa stazione si dirama anche l'altra linea dismessa a

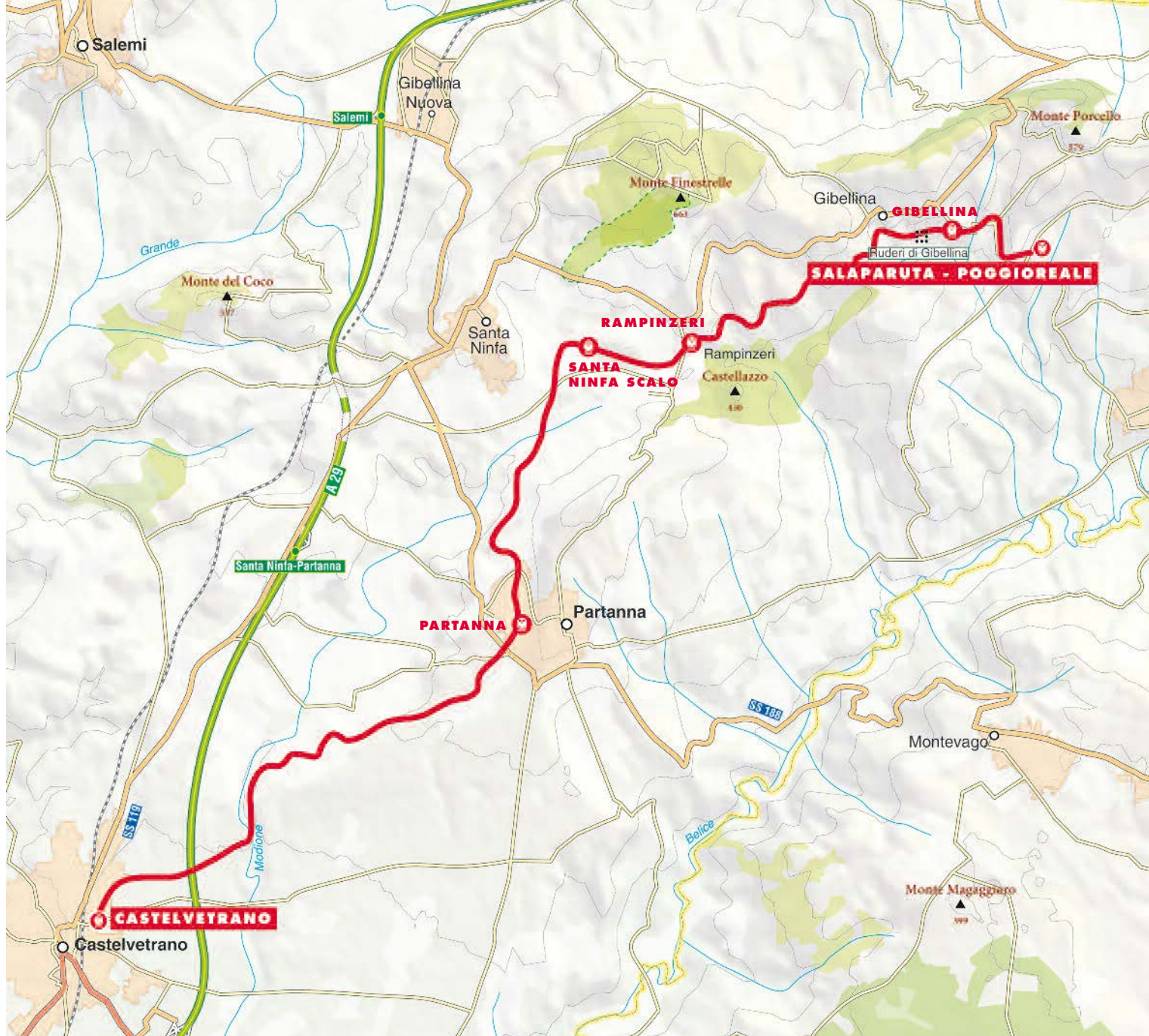


scartamento ridotto per Porto Empedocle). Il tracciato si inerpica subito con curve e controcurve fino a Partanna, posta sul crinale che separa la valle del Modione da quella del Belice; scende quindi a valle per poi risalire verso Santa Ninfa, da dove la linea prosegue con alterne pendenze fino a Gibellina e Salaparuta. Allo stato attuale sulla Castelvetrano-Salaparuta il binario non è più presente, ma il sedime risulta rintracciabile e percorribile per ampi tratti. Degli originari 28,5 km, dopo alcune cessioni tra le quali un esproprio per ricostruzione post-terremoto nel Comune di Partanna, restano ad oggi di proprietà di RFI circa 23 km di tracciato. Gli eventi sismici hanno ridotto il numero dei fabbricati ancora esistenti. I Comuni interessati dal tracciato della linea sono: Castelvetrano, Partanna, Salaparuta e Poggioreale, tutti in provincia di Trapani. Si rileva la presenza di due gallerie e otto viadotti.

Foto, dall'alto in basso

La stazione di Santa Ninfa Scalo

Il ponte a 5 luci
nei pressi di Rampinzeri



- CASTELVETRANO
km 0,0
- PARTANNA*
km 10,8
- SANTA NINFA SCALO
km 16,5
- RAMPINZERI*
km 18,8
- GIBELLINA*
km 25,5
- SALAPARUTA-POGGIOREALE*
km 28,6

*non più esistente

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Palermo-Trapani via Mazara
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	28,5 km (23 km di proprietà RFI)
Dismissione definitiva	DPR n. 785 dell'11 ottobre 1972
Proprietario	RFI SpA – Altri
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori – 3 rimesse locomotive 9 case cantoniere
Rilevanti opere d'arte	2 gallerie – 8 viadotti

Salemi-Santa Ninfa Scalo

PROPRIETÀ
FS SpA



La linea dismessa Salemi-Santa Ninfa Scalo è una breve linea a scartamento ridotto di circa 9,5 km, che collegava la stazione di Salemi, tuttora in esercizio sulla linea Palermo-Trapani via Mazara, con Santa Ninfa, sulla linea dismessa Castelvetrano-Salaparuta. L'intenzione del progetto era realizzare una nuova linea che collegasse con un tracciato diretto la Valle del Belice e Trapani, rispetto a quello costiero via Castelvetrano e Mazara del Vallo. Il ritardo nello sviluppo del progetto e nella realizzazione portò, nel 1935, all'apertura del solo tratto fino a Salemi. Il tratto successivo rimase incompiuto, realizzato parzialmente e mai armato. Il tracciato della linea, causa le asperità orografiche, aveva una pendenza media del 30 per mille. Il trasporto passeggeri, abbastanza sviluppato, era esclusivamente a carattere locale e pendolare. I tempi di percorrenza della linea erano però insoddisfacenti, nonostante qualche miglioramento ottenuto con automotrici più efficienti. Si arrivò quindi inevitabilmente alla sospensione del traffico sulla linea nel 1954, cui seguì la dismissione definitiva nel 1955.

Allo stato attuale la linea è priva sia di armamento sia di tecnologie e risulta percorribile soltanto in alcuni tratti. Tra la stazione di Salemi e l'ingresso al Comune di Santa Ninfa alcuni tratti sono stati trasformati in strada (sono ancora visibili ai lati della strada i muri di contenimento a



presidio del binario. Il fabbricato viaggiatori della stazione di Santa Ninfa Città, originariamente realizzato in stile *art nouveau*, è stato distrutto dal terremoto del 1968 e le relative aeree sono state annesse al tessuto urbano. La stazione di Santa Ninfa Scalo è stata ceduta a privati. La sede ferroviaria presenta tratti adibiti a colture agricole.

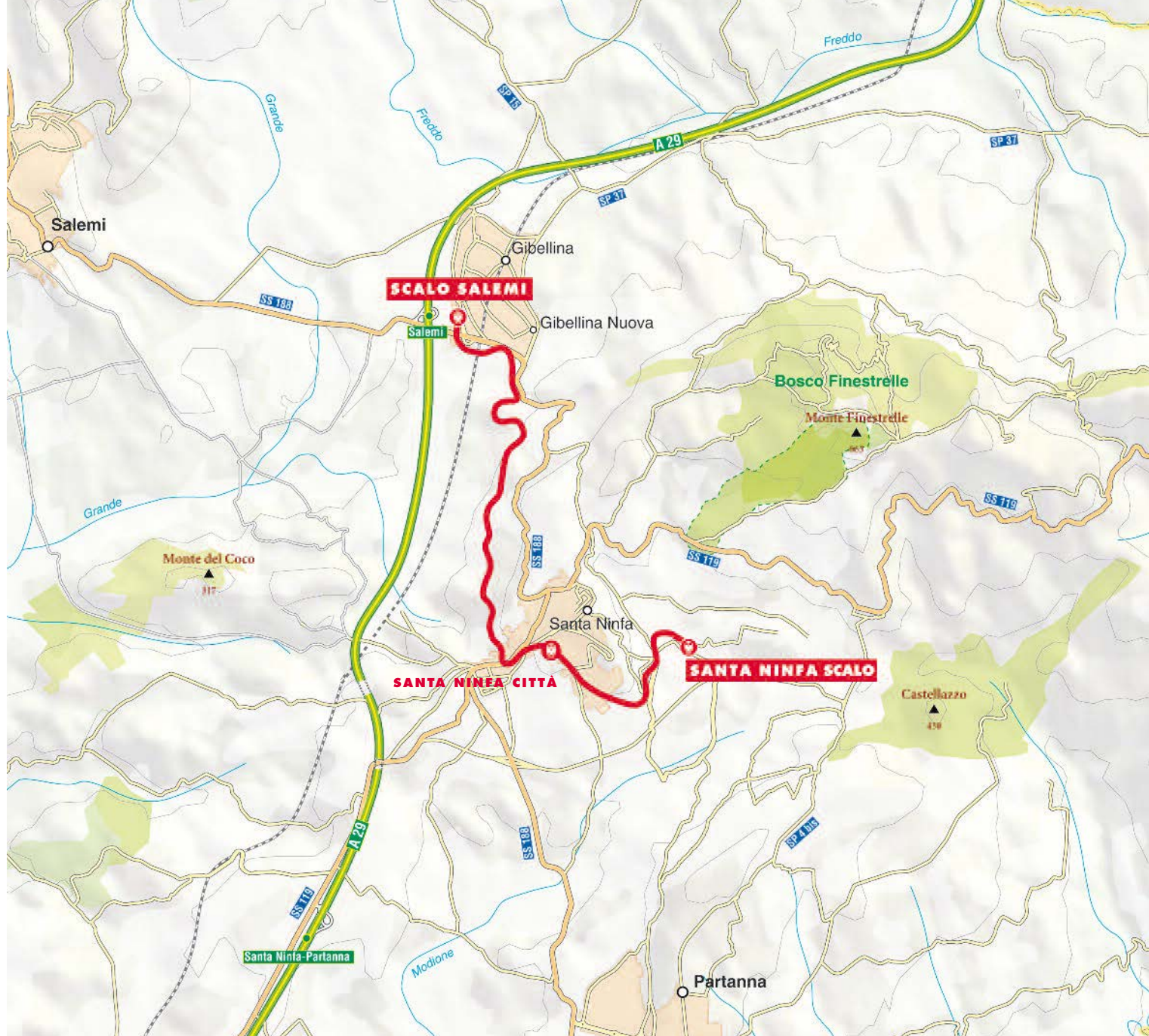
I Comuni interessati dal tracciato della linea sono Salemi e Santa Ninfa, ambedue in provincia di Trapani.

Foto, dall'alto in basso

Il viadotto a 3 luci
a 2 km da Salemi

Il passaggio a livello
a metà percorso

Un tombino nella campagna
di Santa Ninfa



- SALEMI
km 0,0
- SANTA NINFA CITTÀ*
km 7,6
- SANTA NINFA SCALO
km 10,5

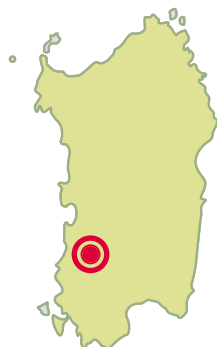
*non più esistente

SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza	Palermo-Trapani via Mazara (in esercizio) Castelvetrano-Salaparuta (dismissa)
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	10,5 km
Dismissione definitiva	DPR n. 1012 del 16 settembre 1955
Proprietario	FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori a Salemi – 4 case cantoniere 1 rimessa locomotive a Santa Ninfa
Rilevanti opere d'arte	1 galleria

Pabillonis-Sanluri

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



La linea dorsale sarda Cagliari-Oristano-Golfo Aranci è stata interessata negli anni 2000 da vari interventi di potenziamento e velocizzazione, tra i quali la realizzazione del doppio binario tra Decimomannu e San Gavino (sull'adiacente tratta Cagliari-Decimomannu il raddoppio era già stato realizzato alla fine degli anni '80).

Nel 2007 è stata attivata la nuova variante di tracciato, di circa 7 km, tra Pabillonis e Sanluri, comprendente la nuova stazione di San Gavino Monreale; la variante è a doppio binario tra Sanluri e San Gavino e a singolo binario tra San Gavino e Pabillonis, dove la variante riconfluisce sulla vecchia linea.

Con l'attivazione della variante è cessato contestualmente il servizio ferroviario sul corrispondente tratto della vecchia linea a semplice binario, che si estende per una lunghezza di circa 9 km.

Il sedime del tratto dismesso interessa i Comuni di Sanluri, San Gavino Monreale e Pabillonis. L'abitato del Comune di San Gavino è attraversato dalla linea dismessa per circa 4 km, nei quali risultano ricompresi le aree scoperte del piazzale con l'ex fabbricato viaggiatori di San Gavino, un fabbricato alloggi e un altro ex edificio di servizio, destinato ad alloggi, in parte di proprietà di FS SpA.



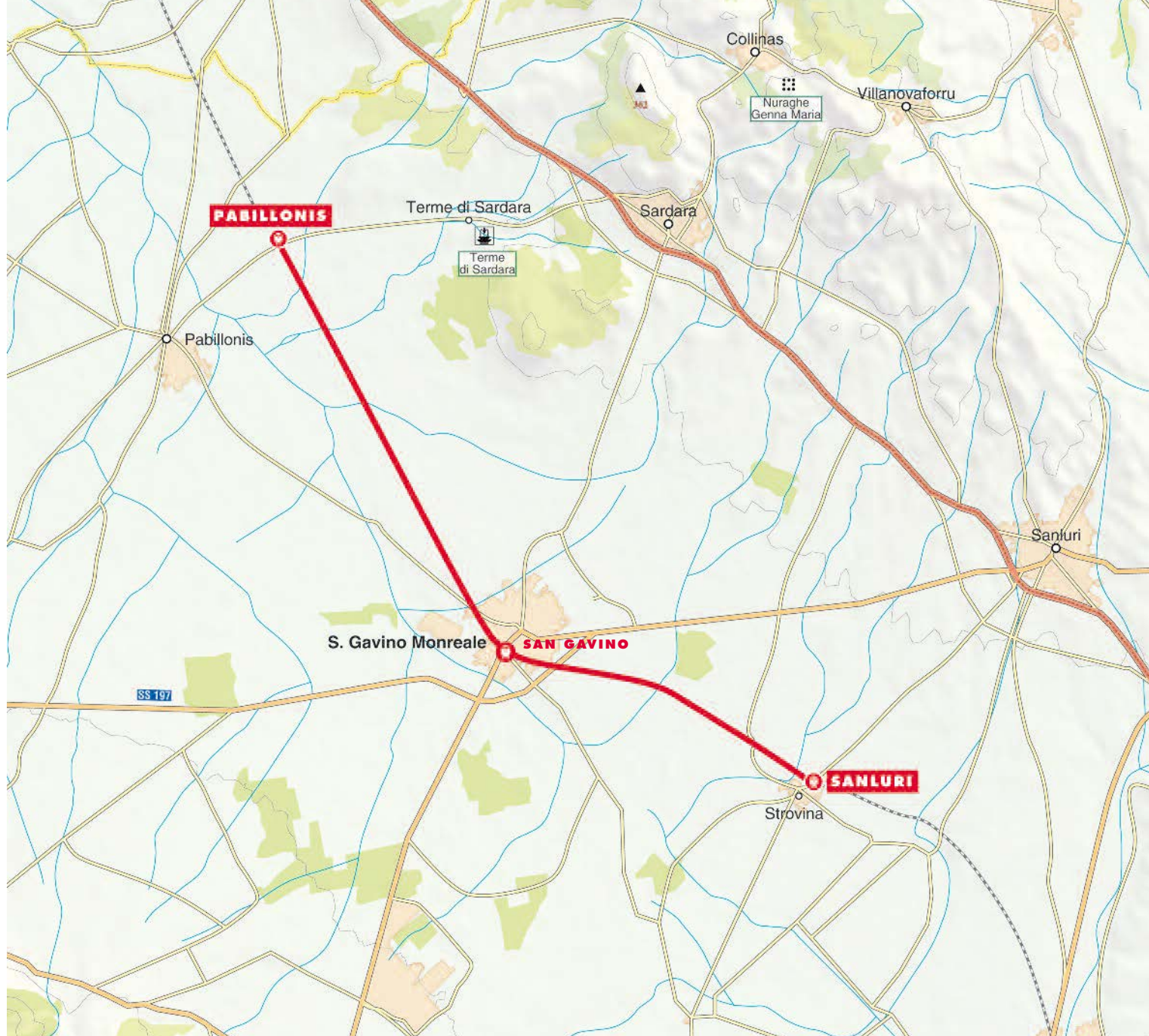
Foto, dall'alto in basso

La vecchia stazione di San Gavino

La casa cantoniera
 nel territorio di San Gavino
 di proprietà di FS

L'antico sedime della tratta
 da cui emerge
 un residuo dell'armamento

Sono in corso contatti tra RFI e il Comune di San Gavino per la definizione della cessione in uso al Comune stesso di tutto il sedime della ex linea ricadente nel territorio comunale, inclusi i fabbricati della ex stazione ancora di proprietà di RFI SpA, nei quali il Comune intende allocare attività a carattere sociale e culturale.



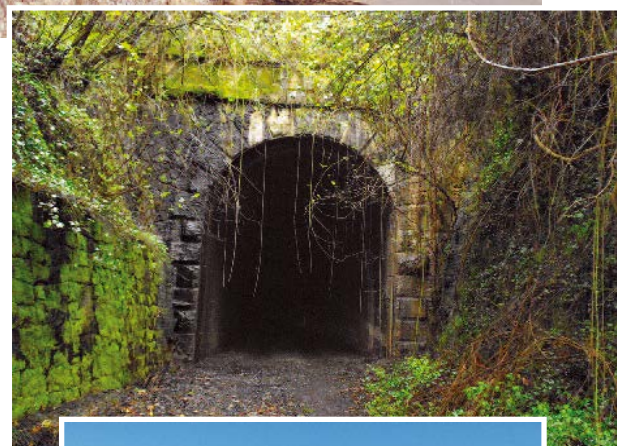
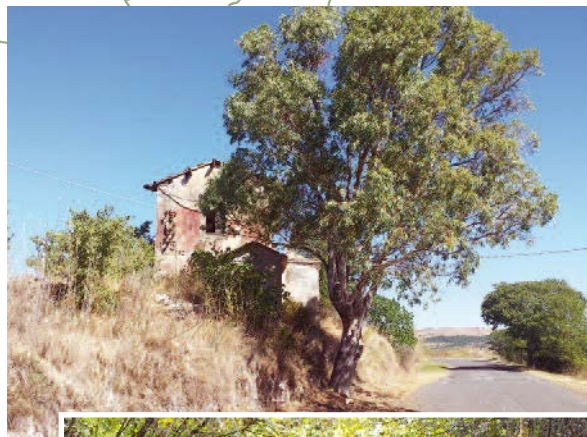
- PABILLONIS
km 0,0
- SAN GAVINO
km 3,5
- SANLURI
km 9,3

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Cagliari-Golfo Aranci
Regione	Sardegna
Lunghezza della linea	9,3 km
Dismissione definitiva	4 dicembre 2006
Proprietario	RFI SpA – FS SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	1 fabbricato viaggiatori di RFI SpA 3 case cantoniere di FS SpA

Bonorva-Campeda

PROPRIETÀ
FS SpA
RFI SpA



Nell'ambito del progetto di potenziamento della linea cosiddetta linea Dorsale Sarda Cagliari-Golfo Aranci, in particolare nel tratto centrale tra Macomer e Ozieri Chilivani, intorno ai primi anni '80 del secolo scorso si progettò, con realizzazione poi avvenuta negli anni '90 ed entrata in esercizio nel 2001, una variante di tracciato per lo più interamente in galleria che, partendo sull'altopiano di Campeda e con uscita diretta nel piazzale della stazione ferroviaria di Bonorva, consentiva di superare i tornanti del vecchio tratto di linea in esercizio dal 1880. Il corrispondente tratto di linea dismessa Bonorva-Campeda ha una estensione di circa 17 km e non comprende le stazioni di estremità; il tracciato non attraversa centri abitati e l'unica ex stazione esistente, già a suo tempo declassata a fermata e poi soppressa poiché in aperta zona rurale, è quella di Semestene; la zona attraversata, che è quella dell'altopiano di Campeda e di parte del Marghine/Meilogu, al centro della Sardegna, è scarsamente popolata. La ex linea comunque, con le sue quattro gallerie e il tracciato tortuoso a mezza costa derivato dalla necessità di superare, inerpicandosi, i dislivelli del terreno, attraversa in parte una zona ricca di vegetazione e interessante dal punto di vista paesaggistico, ove nel corso degli anni la natura ha parzialmente inglobato la sede e le varie opere d'arte. Altri tratti, per lo più insistenti sul citato altopiano di Campeda, sono ancora percorribili;

di scarsa rilevanza paesaggistica e naturalistica, vengono di fatto saltuariamente utilizzati come strade interpoderali da agricoltori e allevatori della zona.

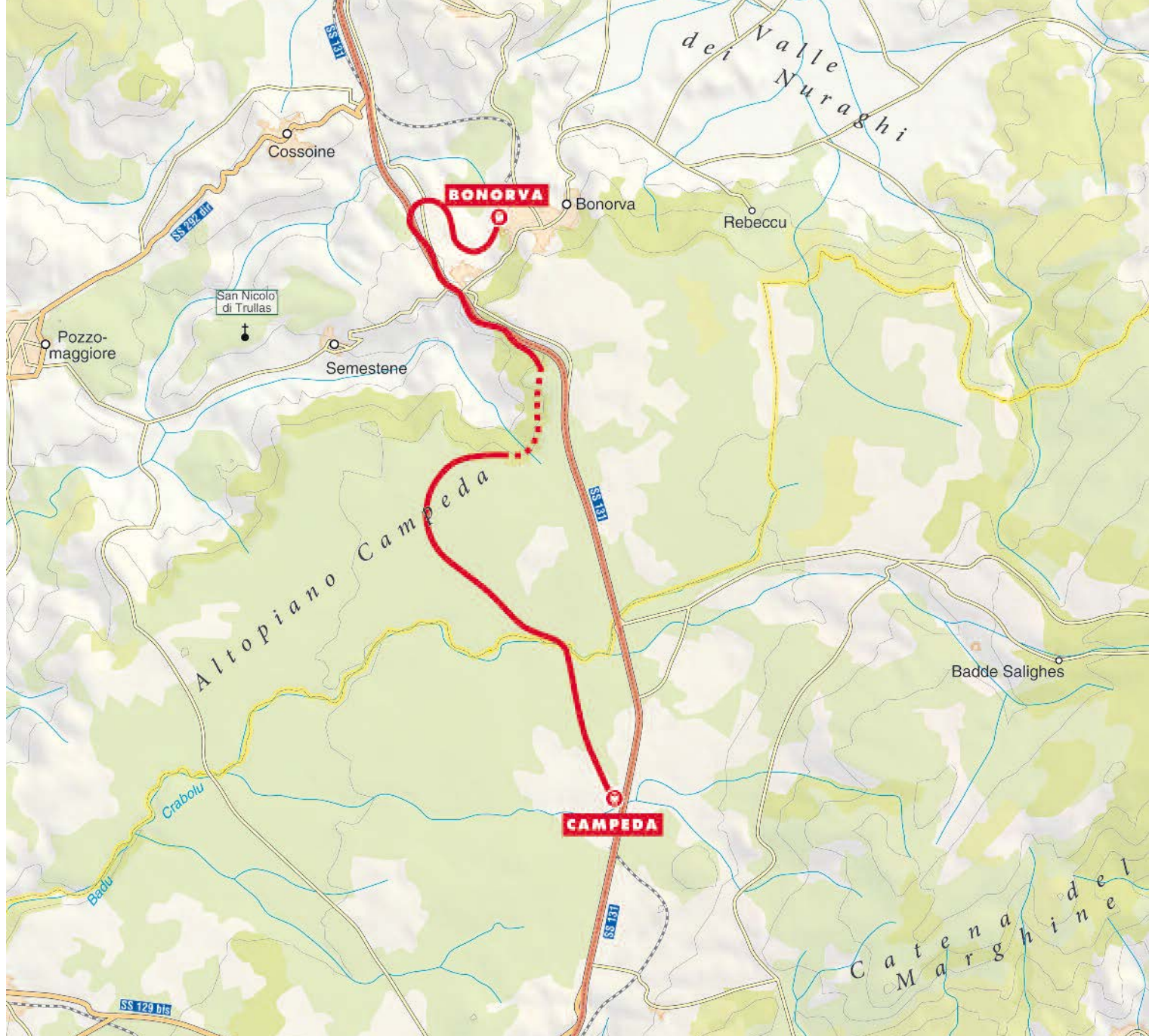
I Comuni interessati dal tracciato sono Macomer, Semestene e Bonorva, ricadenti nelle Province di Nuoro e Sassari.

Foto, dall'alto in basso

La casa cantoniera
 (proprietà FS SpA)

Una delle quattro gallerie

La ex casa cantoniera
 al km 176,794
 (proprietà FS SpA)



● BONORVA
km 0,0
● CAMPEDA
km 16,8

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Cagliari-Golfo Aranci
Regione	Sardegna
Lunghezza della linea	16,8 km
Dismissione definitiva	13 giugno 2006
Proprietario	FS SpA – RFI SpA
Presenza di binari e/o tecnologie	No binari – No impianti tecnologici
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	2 fabbricati viaggiatori 2 case cantoniere di proprietà di FS SpA
Rilevanti opere d'arte	4 gallerie

TRATTE DISMESSE PER VARIANTE**Trabia-Buonfornello****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEMA TECNICA**

Linea di appartenenza	Palermo-Messina
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	3,4 km complessivi*
Dismissione definitiva	2008
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata
Fabbricati viaggiatori e/o altri fabbricati	Stazione di Buonfornello**

* Si tratta di 3 parti non contigue di cui circa 0,7 km in locazione al Comune di Termini Imerese

** La Soprintendenza Regionale Parco Imera è interessata ad acquisire il fabbricato dismesso

**TRATTA DISMESSA PER VARIANTE****Pollina-Tusa****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEMA TECNICA**

Linea di appartenenza	Palermo-Messina
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	0,3 km
Dismissione definitiva	2008

**TRATTA DISMESSA PER VARIANTE****Fiumetorto-Cerda****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEMA TECNICA**

Linea di appartenenza	Variante di tracciato della linea Palermo-Catania
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	1,1 km



Carini-Punta Raisi

PROPRIETÀ
RFI SpA
SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Variante per raddoppio della linea Carini-Punta Raisi
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	1,5 km

Il Comune di Carini è interessato ad acquisire il sedime dismesso


LINEA DISMESSA

Palermo Centrale-Palermo Porto

PROPRIETÀ
RFI SpA
SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Palermo Centrale-Palermo Porto
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	0,4 km*
Dismissione definitiva	1957

* Tratti residuali della linea dismessa - Comune di Palermo di 1,5 km


LINEA DISMESSA

Trapani-Trapani Porto

PROPRIETÀ
RFI SpA
SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Trapani-Trapani Porto
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	0,1 km

Porzione iniziale della diramazione del raccordo per il porto di Trapani. Restanti beni già alienati



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Targia-Siracusa

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bicocca-Siracusa*
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	1,0 km**

* Variante realizzata a seguito del raddoppio della linea Messina-Catania

** Parte residuale ancora di proprietà RFI SpA rispetto alla lunghezza complessiva di 5,5 km circa



LINEA DISMESSA

Siracusa Centrale-Siracusa Marittima

PROPRIETÀ

FS SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Bicocca-Siracusa
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	1,6 km



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Lentini Diramazione-Gela

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Catania-Gela
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	1,0 km



LINEA DISMESSA**Licata-Licata Porto****PROPRIETÀ****FS SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza	Canicatti-Gela-Ragusa-Siracusa
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	1,3 km

**LINEA DISMESSA****Mazara del Vallo-Mazara del Vallo Porto****PROPRIETÀ****FS SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza	Alcamo Diramazione-Trapani
Regione	Sicilia
Lunghezza della linea	0,2 km

**LINEA DISMESSA****Olbia-Olbia Isola Bianca****PROPRIETÀ****RFI SpA****SCHEDA TECNICA**

Linea di appartenenza	Cagliari-Golfo Aranci
Regione	Sardegna
Lunghezza della linea	2,4 km*
Dismissione definitiva	2008
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora con presenza di binari per circa 375 m



* Area nella zona centrale di Olbia già in parte utilizzata come viabilità

TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

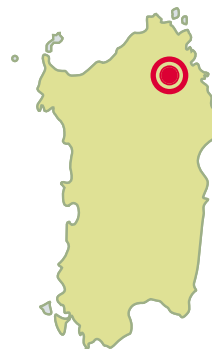
Chirialza-Monte

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Cagliari-Golfo Aranci
Regione	Sardegna
Lunghezza della linea	1,3 km
Dismissione definitiva	2006
Presenza di binari e/o tecnologie	Linea ancora armata per circa 375 m
Rilevanti opere d'arte	1 galleria di circa 0,6 km 2 ponti in ferro



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Assemini-Decimomannu

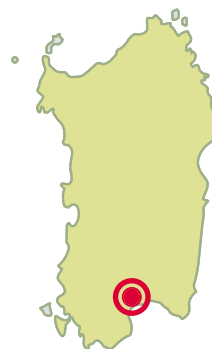
PROPRIETÀ

FS SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Cagliari-Golfo Aranci
Regione	Sardegna
Lunghezza della linea	1,9 km
Dismissione definitiva	1984

Il Comune di Decimomannu è interessato ad acquisire il sedime dismesso



TRATTA DISMESSA PER VARIANTE

Decimomannu-Villasor

PROPRIETÀ

RFI SpA

SCHEDA TECNICA

Linea di appartenenza	Cagliari-Golfo Aranci
Regione	Sardegna
Lunghezza della linea	2 km
Dismissione definitiva	2005
Rilevanti opere d'arte	1 ponte





Stazione di Palazzo Adriano



Binari sul Ponte Metauro

Glossario

- Armamento ferroviario** Complesso costruttivo costituito da uno o più *binari* montati sul sedime della linea (comunque conformati, inclusi i *deviatoi* o *scambi* di qualsiasi tipo, che collegano tra loro itinerari aventi binari differenti), dalle *traverse* o *piattaforme* sulle quali sono fissati i binari stessi, nonché da tutti i meccanismi occorrenti al montaggio, fissaggio e regolazione dei binari nella configurazione geometrica in cui devono trovarsi per essere percorsi regolarmente dai treni. L'armamento poggia generalmente su uno strato di pietrisco (*massiccata*), che a sua volta poggia sulla *piattaforma stradale* sottostante.
- Binario** È l'infrastruttura di base di una ferrovia, costituita da due *rotaie* e cioè da profilati in acciaio appositamente conformati, montati in parallelo con una distanza predeterminata e precisa, su una struttura portante detta *traversa* o anche *traversina* (in legno o calcestruzzo) o anche su una più estesa *piattaforma* (in calcestruzzo).
- Casa cantoniera** È altrimenti detto *casello ferroviario*, cioè l'edificio costruito lungolinea generalmente a fianco dei binari, una volta adibito ad alloggio del personale ferroviario responsabile del controllo e della manutenzione della linea.
- Cavalcavia ferroviario/
sottovia ferroviario** Il primo è un manufatto (ponte o viadotto) con il quale la linea ferroviaria scavalca una sede viaria incrociante situata a un livello inferiore; il secondo è il manufatto di tipo analogo con il quale una sede viaria scavalca la linea ferroviaria.
- Decreto ministeriale
di dismissione definitiva** Decreto rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che autorizza la dismissione definitiva di singole linee dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in concessione a RFI (ai sensi dell'art. 2 del D.M. n. 138/T del 2000) con una procedura che prevede la valutazione, da parte del medesimo Ministero, dell'istanza di dismissione avanzata dal Gestore dell'infrastruttura e la raggiunta intesa con il Ministero della Difesa e il Ministero dell'Economia e delle Finanze.
- Deviatoio (o scambio)** È un dispositivo facente parte dell'armamento che nel caso più generale consente, in un punto preciso, di proseguire da un binario verso l'uno o l'altro di due ulteriori binari che sul primo confluiscono; i meccanismi del deviatoio, regolati a distanza dal gestore della circolazione, consentono di instradare il treno su uno dei due itinerari. A seconda della configurazione dei binari che confluiscono o si intersecano tra loro, esistono vari tipi di deviatoi (*semplice, doppio, inglese, ecc.*).

Diramazione	È il punto in cui si interconnettono due linee ferroviarie distinte. La definizione deriva dalla situazione in cui in un punto sul tracciato di una linea per così dire principale è stato inserito un deviatoio dal quale si dirama una seconda linea che da quel punto ha quindi la sua origine. Invertendo il concetto, può definirsi anche una confluenza della seconda linea (cosiddetta <i>diramata</i>) sulla prima alla quale si interconnette. Considerati i due punti di estremità delle linee dismesse, uno o entrambi risultano essere in generale diramazioni da altre linee o rimaste in esercizio o anch'esse dismesse (in punti collocati in una stazione o in linea fuori stazione); mentre, sempre in generale, uno solo dei due estremi può essere isolato e non collegato ad altre linee, in corrispondenza dell'ex stazione di fine corsa del treno.
Elettrificazione della linea	Intervento di potenziamento di una linea non elettrificata, per la realizzazione degli impianti necessari per rendere possibile la trazione del treno con locomotive elettriche, che vengono alimentate tramite contatto con una linea elettrica sospesa sopra il binario. Sulle medesime linee possono naturalmente essere impiegate locomotive a trazione diesel, che sono invece le uniche utilizzabili sulle linee non elettrificate.
Fabbricato di servizio	Edificio generico collocato in stazione sede di una attività strumentale all'esercizio ferroviario.
Fabbricato viaggiatori	Spesso denominato nel gergo ferroviario per brevità con l'acronimo FV, è l'edificio principale di una stazione, dove storicamente sono state sempre allocate le funzioni legate al servizio viaggiatori e nel quale sono presenti le connesse strutture (atrio, biglietteria, sala di attesa, ecc.).
Garitta	Costruzione collocata lungo la linea ferroviaria, destinata a riparare dalle intemperie il personale addetto alla vigilanza.
Linee a singolo o doppio binario	Linee ferroviarie realizzate, rispettivamente, con un unico binario destinato all'inoltro alternato dei treni nei due sensi, o con due binari in parallelo ciascuno specializzato per un senso di marcia.
Linea dismessa	Linea ferroviaria dismessa definitivamente a seguito dell'emanazione di uno specifico Decreto ministeriale.
Linea in via di dismissione	Linea ferroviaria per la quale risulta in corso l'iter previsto per la dismissione definitiva, che prevede la dichiarazione di non strumentalità da parte del Consiglio di Amministrazione e la presentazione dell'istanza di dismissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui segue l'espletamento della procedura per l'emanazione del Decreto di dismissione definitiva.

Magazzino merci	È un edificio dedicato al servizio di trasporto merci.
Rimessa locomotive	Edificio attrezzato per il ricovero, la sosta e la piccola manutenzione delle locomotive.
Materiale rotabile/rotabili	Sono i veicoli su ruote in grado di circolare su una linea ferroviaria nel rispetto delle sue caratteristiche ingegneristiche di base. Sono da distinguersi principalmente: le <i>locomotive</i> (o <i>locomotori</i>), veicoli attrezzati unicamente con i motori e con le cabine di guida, che consentono agli stessi di trainare gli altri veicoli di un treno; le <i>carrozze</i> e i <i>carr</i> i, veicoli trainati dalle locomotive, destinati rispettivamente al trasporto viaggiatori e merci; le <i>automotrici</i> , convogli costituiti da uno o più veicoli che hanno generalmente funzione mista di trasporto e di trazione, essendo attrezzati singolarmente sia con gli ambienti per i viaggiatori sia con i motori e gli altri apparati per la trazione.
Scartamento ordinario/ Scartamento ridotto	È la distanza misurata tra i lati interni dei <i>funghi</i> delle due rotaie (la parte su cui poggiano le ruote dei mezzi rotabili) che compongono il binario. Lo <i>scartamento ordinario</i> , comune a tutta la rete RFI, è di 1,435 metri; lo scartamento ridotto è tipico di linee secondarie più tortuose e meno veloci.
Stazione/fermata	Sono fabbricati e infrastrutture puntuali dislocati lungo le linee e destinati al servizio viaggiatori, al servizio merci e a operazioni inerenti l'esercizio della linea (incroci, precedenza, formazione convogli, rifornimenti del treno, pulizia, piccole riparazioni). Una stazione ove non si effettua alcuna operazione di movimentazione dei treni ai fini della regolazione della circolazione, ma unicamente la sosta a servizio dei viaggiatori è denominata <i>fermata</i> .
Tratta dismessa per variante di tracciato	Tratto di linea ferroviaria dismessa a seguito della realizzazione e attivazione all'esercizio ferroviario di un nuovo tratto <i>in variante di tracciato</i> , cioè un tratto di linea avente i medesimi estremi di quello dismesso, ma realizzato con un tracciato diverso che consenta prestazioni maggiori ai treni.



Gru di sollevamento tipo F.S.

Ringraziamenti

Al fine di realizzare questo progetto, ho usufruito dell'indispensabile contributo delle 15 direzioni territoriali Produzione di Rete Ferroviaria Italiana, che hanno raccolto le preziose informazioni sui circa 750 km di linee dismesse di RFI e sui 724 km di linee dismesse oggi nella proprietà di FS SpA.

Grazie poi all'elaborazione del materiale effettuata con cura, passione e professionalità dal team di Direzione Produzione formato da Sandro Buccione, Paola De Stefano, Deodato Mammana e Mattia Valente, è stato possibile predisporre il materiale che oggi potete sfogliare.

Si ringrazia FS SpA e in particolare Fabrizio Torella per la collaborazione. Un sincero ringraziamento va ai colleghi Patrizia Cicini, Elpidio Pezzella, Maurizio Seripa e Mario Silvestri che con entusiasmo si sono prestati a "pedalare" lungo linee non ancora del tutto recuperate, per fornire un prezioso contributo fotografico.

Ilaria Maggiorotti

Direzione Produzione di Rete Ferroviaria Italiana



Direzione Centrale Comunicazione Esterna e Media



Direzione Produzione

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cartografia



© tutti i diritti riservati

Realizzazione e progetto grafico

PIERRESTAMPA

Viale di Villa Grazioli, 5 - 00198 Roma

Finito di stampare nel mese di ottobre 2016



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)



fsitaliane.it

rfi.it