

# ATLANTE

di viaggio lungo le ferrovie dismesse



In copertina, Casa Cantoniera nel Comune di Mottola, linea dismessa Gioia del Colle-Palagianello

# ATLANTE

di viaggio lungo le ferroviarie dismesse

A cura di Ilaria Maggiorotti



**MM Marzameni Linea Noto-Pachino**

## PRESENTAZIONE

Claudia Cattani  
Presidente Rete Ferroviaria Italiana

Le ferrovie oggi sono sempre più sinonimo di velocità, tecnologia e riduzione delle distanze, ma ci sono ancora delle linee che portano con sé la memoria storica del percorso, quando il treno rappresentava più il viaggio che la meta; per questo il Gruppo FS ha previsto progetti di valorizzazione dei binari non più utilizzati, che consentiranno di arricchire la rete di mobilità sostenibile italiana e di recuperare quei tracciati che percorrono paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali, come si percepisce sfogliando questo volume.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2016, ha indicato la “Mobilità sostenibile e sicura” tra gli obiettivi prioritari in materia di infrastrutture nel Documento di programmazione del Governo; nel Documento di Economia e Finanza per il 2017 sono state individuate le 10 ciclovie nazionali per la cui realizzazione sono stati stanziati 374 milioni di euro (tra il 2016 e il 2024). Una parte delle linee messe a disposizione dal Gruppo FS potrà essere destinata proprio ad ospitare alcuni tratti di queste ciclovie, mentre altri tracciati potrebbero raccordarsi con esse, realizzando nuove connessioni per ottenere un network più ampio di mobilità sostenibile. Inoltre, il Gruppo FS da alcuni anni, a seguito della costituzione della *Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane*, ha dato nuova vita anche ai treni storici che, grazie ad una meticolosa “remise en forme”, sono tornati a viaggiare sui “binari senza tempo”,



**Linea Imperia-Oneglia**

percorrendo itinerari poco conosciuti e ricchi di fascino.

A questo proposito è di fondamentale importanza la legge n.128/2017 grazie alla quale anche il nostro Paese si è dotato di uno strumento normativo che disciplina e favorisce il recupero dei tracciati ferroviari (ne è stato individuato un primo gruppo di diciotto) per viaggi turistici a bordo di convogli d'epoca. In questo volume, come nel precedente *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, sono trattate anche le linee dismesse del Gruppo FS inserite nella Legge n.128/2017, per le quali viene specificato che ne è prevista la riattivazione quali linee per il turismo ferroviario a seguito dell'individuazione delle risorse economiche necessarie all'effettuazione dei lavori di ripristino. I ferrocicli citati nella legge, o "draisin" o "velorail", carrelli a pedali che si muovono sui binari, nati con lo scopo di verificare lo stato manutentivo dell'infrastruttura nel secolo scorso, già molto diffusi in Francia grazie ad un riuso turistico, non potevano ancora percorrere le linee italiane proprio per mancanza di una normativa di riferimento: il 28 settembre 2017 è stata pubblicata la norma Uni che stabilisce le caratteristiche costruttive di questi carrelli. Presto quindi si potrà usufruire di un ulteriore mezzo di locomozione di mobilità sostenibile per godere delle linee ancora dotate di armamento, che non dovranno né subire pesanti manutenzioni per essere nuovamente abilitate al passaggio del treno, né private dei binari per poter di nuovo essere percorse dall'uomo.





# **GREENWAYS: UN MODO PER VALORIZZARE IL PATRIMONIO FERROVIARIO DISMESSO. UNA PANORAMICA INTERNAZIONALE**

Giulio Senes

Presidente European Greenways Association

È difficile definire in modo univoco cosa si intenda per “greenway”, è utile quindi riferirsi alla definizione della European Greenways Association: “Vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l’ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Al riguardo, “il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways” (Dichiarazione di Lille, 2000). Le greenways su ex-ferrovia rappresentano percorsi verdi pubblici multi-funzionali realizzati lungo il tracciato delle linee ferroviarie dismesse, dedicati a diversi tipi di utenti, utili sia per gli spostamenti quotidiani che per scopi turistico-ricreativi. I cosiddetti paesi sviluppati hanno registrato, a partire dagli anni ‘30-’40 del secolo scorso, un abbandono di moltissime linee ferroviarie che, se non utilizzate, vanno incontro ad un inevitabile deterioramento: il loro riutilizzo come greenway è un modo concreto di preservare l’unitarietà del tracciato, anche in vista di un eventuale recupero ad uso ferroviario. Il riuso delle ferrovie dismesse come greenways sfrutta alcune

caratteristiche peculiari delle vie ferrate (percorso ininterrotto e in sede propria, pendenza regolare e modesta, interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico) e consente una conservazione "attiva" del patrimonio storico. I primi che hanno avviato programmi di realizzazione di rails-trails, anche in considerazione dell'enorme patrimonio ferroviario dismesso (circa 240.000 km), sono gli USA, che oggi hanno recuperato più di 2000 km, per un totale di 36.500 km, con circa 800 progetti in corso per altri 13.000 km. In Europa, l'esperienza più significativa è senz'altro quella spagnola. Dopo il boom del trasporto ferroviario degli inizi del '900, sono iniziati i processi di dismissione. La *Fundación de los Ferrocarriles Españoles* (FFE) nel 1992 ha censito più di 7.500 km di linee ferroviarie dismesse e nel 1993 ha avviato, su incarico del Ministero dell'Ambiente, il programma *Vías Verdes*. Oggi circa 2.600 km di linee ferroviarie abbandonate sono state riconvertite in greenways, con un investimento di 170 milioni di euro, recuperando nel contempo anche più di 100 stazioni per la creazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vías Verdes*. Un altro paese a noi vicino, la Francia, già nel 1998 si dotava di uno "Schéma national des véloroutes & voies verte", che con gli ultimi aggiornamenti prevede la realizzazione di una rete di circa 22.000 km di percorsi ciclabili (véloroutes) e greenways (voies verte), coordinato dal Comitato Interministeriale per la Gestione e lo Sviluppo del Territorio. Ad oggi sono stati realizzati quasi 14.000 km, di cui circa 3.400 km attraverso il recupero di ex linee ferrate (su un totale di ferrovie dismesse pari a circa 6.000 km). La compagnia ferroviaria (Réseau Ferré de France) stipula con gli enti locali una "Convention de transfert de gestion" a titolo gratuito per l'utilizzo dei sedimi come greenways. Pur in assenza di statistiche ufficiali, si stima che le greenways lungo ex-ferrovie in Europa raggiungano i 19.000 km circa. Ormai una realtà che,

speriamo, possa presto diffondersi anche in Italia, dove le linee ferroviarie dismesse o comunque inutilizzate ammontano a circa 7.000 km (tra ex-concesse, ex-FS e ancora di FS), di cui almeno la metà ancora potenzialmente recuperabili. A fronte di tale enorme patrimonio, le greenways realizzate in Italia su ex ferrovia ammontano ad oggi solamente a circa 800 km. Al fine di valorizzare le potenzialità dei progetti di recupero come greenways dei vecchi tracciati ferroviari, è necessario che, a differenza di quanto avvenuto per la gran parte dei casi italiani, gli interventi di riutilizzo non si limitino alla creazione di semplici piste ciclabili, ma mirino allo sviluppo di veri e propri progetti integrati di sviluppo, in grado di far risaltare il passato ferroviario e di promuovere i territori attraversati, portando benefici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività economiche. Al fine di valorizzare l'unicità di questi percorsi e favorirne la riconoscibilità e l'attrattività, l'Associazione *Italiana Greenways*, in collaborazione con il *Touring Club* Italiano, ha studiato uno specifico marchio, denominato "Binari verdi" ([www.binariverdi.it](http://www.binariverdi.it)), per identificare le greenways realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità, favorendone così la promozione. Il marchio viene concesso in seguito ad una valutazione qualitativa e quantitativa dei percorsi, basata su criteri di confort, sicurezza e piacevolezza.



**Linea Dittaino-Caltagirone**

## DA FERROVIE DISMESSE A GREENWAYS: UNO SGUARDO ALLA SITUAZIONE ITALIANA

Roberto Rovelli

Vice Presidente Associazione Italiana Greenways Onlus

In Italia i primi interventi di recupero di ferrovie dismesse come greenways risalgono agli anni '90, per iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili al tema della mobilità non motorizzata. È però nel nuovo millennio che l'idea si diffonde maggiormente, grazie alle prime pubblicazioni in italiano sull'argomento, all'interesse del Gruppo Ferrovie dello Stato (che finanzia alcuni studi sul tema) e all'organizzazione di convegni ed eventi, tra cui l'annuale "Giornata Nazionale delle Ferrovie non Dimenticate" promossa da numerose associazioni oggi riunite nell'*Alleanza per la Mobilità Dolce* (A.Mo.Do.). La moltiplicazione delle proposte di recupero dei vecchi tracciati ferroviari per soddisfare la crescente richiesta di spazi verdi e percorsi protetti per gli spostamenti a piedi e in bicicletta, ha fatto sì che oggi in Italia si possano contare più di 60 interventi di riutilizzo di ferrovie dismesse per la mobilità dolce, cui corrispondono circa 800 km di sedimi valorizzati. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (oltre 500 km dei tracciati riutilizzati) e ha interessato principalmente ex-ferrovie in concessione (55%); al sud la regione più attiva è stata la Sicilia, dove sono stati convertiti in greenways circa un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti nell'isola. Tra le vie verdi più significative realizzate lungo linee ex-FS si possono citare:

- la greenway del Parco costiero del Ponente ligure, realizzata lungo il tratto ferroviario dismesso per variante di tracciato tra Ospedaletti e Sanremo;
- la greenway della vecchia ferrovia Pontebbana (denominata Ciclovía Alpe-Adria), che si estende nella valle del fiume Fella per più di 45 km, da Tarvisio a Resiutta;
- la greenway Treviso-Ostiglia, lungo parte dell'omonima ex-ferrovia (da Treviso a Grisignano di Zocco);
- le vie verdi realizzate in Alto-Adige lungo i segmenti della ferrovia del Brennero dismessi per varianti di tracciato, tra Terme del Brennero e Colle Isarco e tra Ponte Gardena e Cardano, lungo la valle dell'Isarco, facenti parte del più ampio progetto nazionale della Ciclopista del Sole.

Non vanno dimenticati, inoltre, i numerosi interventi realizzati lungo ex-ferrovie in concessione, tra cui appaiono degni di nota:

- la lunga greenway che ripercorre per 65 km il sedime della ex-ferrovia delle Dolomiti, da Dobbiaco a Calalzo di Cadore passando per Cortina d'Ampezzo;
- la via verde della ex-ferrovia Spoleto-Norcia;
- le greenways Modena-Vignola e Modena-Finale Emilia;
- il percorso verde realizzato lungo la vecchia ferrovia della Val Brembana, da Zogno a Piazza Brembana.

Particolarmente significativa, in alcuni progetti, la valorizzazione del passato ferroviario, costituita da taluni elementi che animano le passeggiate e consentono agli utenti delle vie verdi di viaggiare non solo nello spazio ma anche nel tempo, rivivendo esperienze e ricordi. Così, ad esempio, si incontrano stazioni e caselli (Chiusaforte, Ugovizza, Valmozzola, S. Pellegrino Terme, Retorbido, ecc.) che sono tornati a rivivere come bar e ristoranti, non più a servizio dei viaggiatori del treno ma bensì

di pedoni e ciclisti. In quest'ottica si inserisce la recente proposta del marchio "Binari verdi" ([www.binariverdi.it](http://www.binariverdi.it)), ideato dall'*Associazione Italiana Greenways*, in collaborazione con il *Touring Club Italiano*, che può contribuire a valorizzare l'unicità di questi percorsi, favorendone nel contempo la riconoscibilità e la promozione. In tale quadro, il presente Atlante può rappresentare la base informativa necessaria per l'individuazione delle linee ferroviarie dismesse del Gruppo FS che possono rientrare (per bellezza, disponibilità del sedime, interesse dei territori, ecc.) nella rete nazionale della mobilità dolce. Queste linee, una volta selezionate, andranno preservate e destinate a tale futuro utilizzo, spingendo contemporaneamente affinché lo Stato metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per la loro conversione in greenways, come recentemente avvenuto per alcuni itinerari ciclistici di interesse turistico.



**Linea Moffa Santa Anastasia-Regalbuto**



## L'ATLANTE UN ANNO DOPO

Ilaria Maggiorotti

Direzione Produzione Rete Ferroviaria Italiana

L'Atlante delle linee ferroviarie dismesse", un volume che aveva lo scopo di censire e raccontare la storia dei tanti tracciati che per motivi di insufficiente domanda di trasporto sono stati chiusi all'esercizio ferroviario, ha suscitato interessi ed emozioni oltre ogni nostra aspettativa e ciò ci ha spinti ad illustrare queste affascinanti linee da altri e più vari punti di vista. Abbiamo sentito la necessità, dunque, di portare in stampa un nuovo Atlante in cui, con un approccio del tutto diverso, si è dato spazio a quanto di meraviglioso circonda le linee dismesse: riserve naturali, borghi storici, castelli, parchi e ancora altre bellezze che sono collocate lungo il dispiegarsi di questi tracciati. Si sono descritte le vicine linee in esercizio e le piste ciclabili già esistenti, i cammini e le greenways che potrebbero costituire un network di forte interesse turistico-naturalistico nel momento in cui si aggiungesse a questi percorsi anche il riuso delle linee ferroviarie dismesse, elementi che andrebbero ad arricchire la mobilità sostenibile del Paese.

In questo nuovo Atlante si trovano indicati i luoghi di maggiore interesse turistico, viene evidenziata la vicinanza con altri tracciati dismessi e vengono individuati i siti di particolare pregio archeologico nonché le riserve naturali e marine. Tutto ciò per fornire al lettore che si accinge a sfogliare questo volume delle suggestioni che lo trasporteranno in un viaggio affascinante lungo chilometri di linee dismesse.



**Linea Regalbuto Schettino S.Maria di Licodia**

L'obiettivo è di replicare quanto accade da molti anni in altri paesi europei, ed in piccolo anche in Italia, ovvero sviluppare con ancora più energia il riutilizzo dei tracciati ferroviari dismessi in ottica di mobilità sostenibile, per facilitare la realizzazione di un progetto che è parte integrante del Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato Italiano: dialogare con le Amministrazioni pubbliche affinché si prendano cura dei tracciati fuori uso per trasformarli in nuovi elementi di svago, di cultura e di benessere per tutti coloro che avranno la curiosità di percorrerli, con una bicicletta o un cavallo, a piedi o con un carrello ferroviario riadattato (grazie anche alla legge appena emanata sulle Ferrovie turistiche). Per connotare i siti di archeologia industriale ferroviaria abbiamo voluto inserire cenni fotografici di alcuni degli edifici di stazione aventi una valenza storica e culturale: fabbricati viaggiatori, magazzini merci, rimesse per locomotive, case cantoniere, e altri ancora, costruiti secondo "progetti tipo" contenuti nei manuali appositamente redatti, oppure rispondenti ai criteri e ai caratteri formali richiesti dalle "Commissioni Edilizie e di Ornato" delle Amministrazioni comunali, fino agli edifici di maggiore dimensione e rilevanza i cui progetti venivano affidati ad architetti di chiara fama o per i quali si prevedevano appositi concorsi pubblici. Fabbricati che raccontano ancora la storia del treno che innumerevoli volte ha corso su quei binari oggi dismessi, e che si attendono ora un futuro diverso: essere nuovamente utili a coloro che vorranno percorrere questi tracciati, per offrire servizi ai ciclisti, ristoro ai camminatori, accoglienza per i turisti e altro ancora.



# INTRODUZIONE

Deodato Mammana  
Direzione Produzione Rete Ferroviaria Italiana

La voglia di gettare lo sguardo dentro l'affascinante simbiosi tra ex linee ferroviarie e territorio si ritrova nel titolo del nuovo Atlante, appunto un *Atlante di viaggio*... Ciò nella convinzione che l'attenzione del Gruppo *Ferrovie dello Stato Italiane* per la preservazione di questo importante patrimonio, attraverso l'incentivazione alla riconversione delle linee in percorsi per una fruizione *slow* e sostenibile, debba necessariamente portarsi dietro il riconoscimento del valore di tutte le preziose bellezze storico-paesaggistiche delle quali l'ex-linea può diventare un nuovo *trait d'union*. Popolazioni e siti risultano infatti indelebilmente segnati dalla presenza delle ferrovie storiche, come se avessero scavato canali e messo radici; se prima convogliavano treni, le vecchie linee sono oggi sedimento di memoria, assopita successione di percorsi e stazioni che però riescono ancora ad evocare efficacemente la vitalità dell'uso antico.

Il volume consta essenzialmente di **schede descrittive** relative alle principali linee dismesse oggi di proprietà del Gruppo FS, scelte in relazione all'importanza ed alla lunghezza del tracciato. Le schede, suddivise per grandi sezioni geografiche (*Nord, Centro, Sud e Isole*) comprendono una serie di informazioni, sintetiche, discorsive e grafiche, distinguibili nella singola scheda in:

- **dati caratteristici** della linea, riportati attraverso appositi pittogrammi, con informazioni su: estensione della proprietà ancora in capo al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (può essere minore rispetto alla lunghezza originaria della linea in caso di avvenute alienazioni);

tipo di dismissione (*linea dismessa*, o *linea dismessa per variante*); consistenza degli edifici disponibili ancora non ceduti; eventuale presenza ancora in opera di sistemi tecnologici ferroviari;

- **descrizione della linea** (“TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO”), attraverso un breve testo che mette in evidenza la collocazione sul territorio in rapporto ai valori ed alle bellezze che lo caratterizzano, nonché i rapporti dell’ex-linea sia con le restante infrastruttura ferroviaria, sia con infrastrutture per la mobilità dolce; l’idea centrale è quella di descrivere ciò che si incontra immaginando di muoversi lungo il tracciato, segnalando, di volta in volta, zone e centri abitati attraversati, e soprattutto la vicinanza di emergenze attrattive quali beni paesaggistici, ambientali, aree protette e beni storico-artistici; si citano inoltre le cessioni già intervenute verso amministrazioni o terzi, nonché le eventuali trasformazioni d’uso già realizzate o pianificate, con particolare riferimento a progetti per la trasformazione in greenways, generalmente su iniziativa delle amministrazioni regionali o locali;
- **tabella dei beni storico-ambientali**, nella quale si elencano i principali beni culturali e ambientali, di interesse storico-turistico, che sono localizzabili sul territorio nell’intorno della linea dismessa, e la cui fruizione potrebbe in qualche modo essere alimentata anche con la riconversione della linea dismessa in una greenway;
- **planimetria tematica**, costituita in una mappa di tipo stradale-turistico, dove è graficizzata la linea dismessa con le sue stazioni, arricchita con indicazioni aggiuntive, anche attraverso l’utilizzo di apposita simbologia (si veda la *Legenda* dove sono riportati tutti i pittogrammi utilizzati), relative a valori ambientali, culturali e del turismo *slow*, quali:
  - rete delle infrastrutture di trasporto comprendente, strade, linee ferroviarie in esercizio sia di RFI sia concesse, aeroporti, porti, ecc.;
  - ulteriori linee ferroviarie dismesse limitrofe; sedimi ferroviari già trasformati in greenways,

piste ciclo-pedonali, cammini, nonché itinerari individuati nella pianificazione delle reti ciclabili regionali, nazionali e europee (es. itinerari *Bicitalia* o corridoi *Eurovelo*);

- rilevanti beni storico-ambientali, quali beni archeologici, castelli, complessi religiosi, musei e monumenti, parchi, riserve, aree marine protette, spiagge di rilievo, punti panoramici, ecc.

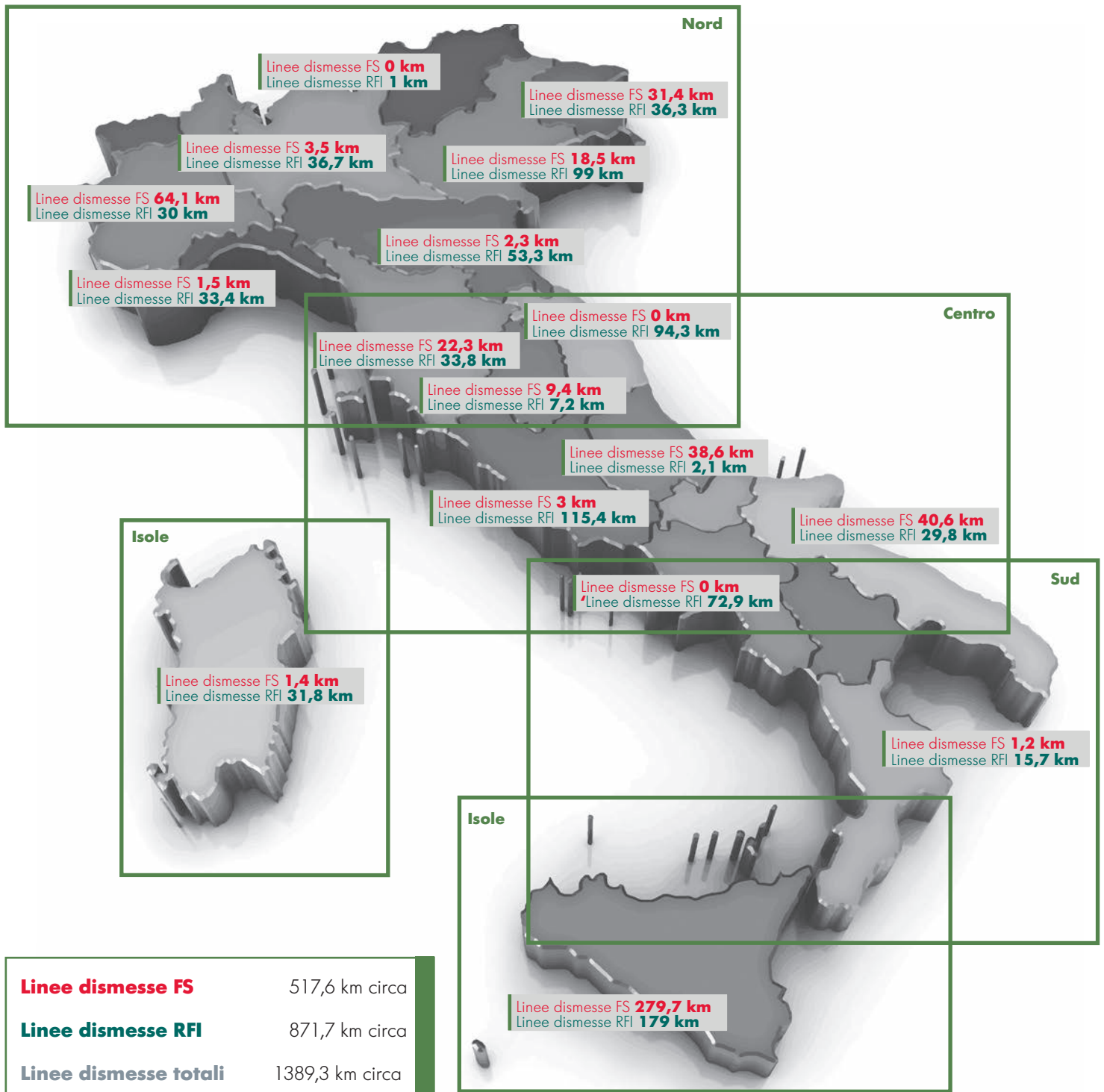
Nella **planimetria tematica**, lungo la linea rossa continua che rappresenta il tracciato, sono state ben evidenziate le stazioni dismesse, rappresentate con il simbolo di una "casa" stilizzata; queste stazioni anch'esse "in rosso" costituiscono per il lettore l'aggancio con l'altro importante argomento che si è voluto trattare in questo Atlante: gli **edifici dismessi**. Completano infatti la scheda descrittiva della singola linea alcune fotografie dei principali edifici disponibili per il riuso con l'indicazione dell'ubicazione del fabbricato, la tipologia (FV-Fabbricato Viaggiatori; MM-Magazzino Merci; CC-Casa Cantoniera, ecc. - si veda in merito anche quanto riportato nel *Glossario*), la superficie in metri quadri ed infine la località e la provincia di appartenenza. Altri fabbricati ritenuti "minori", che non sono stati illustrati fotograficamente, risultano enumerati nei **dati caratteristici**. A conclusione della singola sezione geografica, sono state inserite infine le schede sintetiche relative alle restanti linee dismesse "minori" (essenzialmente quelle di lunghezza ridotta). Da evidenziare infine l'inserimento, a corredo del materiale fotografico, di alcune immagini d'epoca in bianco e nero, attraverso le quali regalare al lettore anche la possibilità di uno sguardo sul passato.

# **LINEE DISMESSE IN ASSET**

del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

# ITALIA





<b>Linee dismesse FS</b>	517,6 km circa
<b>Linee dismesse RFI</b>	871,7 km circa
<b>Linee dismesse totali</b>	1389,3 km circa

# SOMMARIO

## NORD

32

### PIEMONTE

---

<b>Bricherasio-Barge</b> - Linea dismessa	36
<b>Airasca-Cavallermaggiore</b> - Linea dismessa per variante	40
<b>Moretta-Saluzzo</b> - Linea dismessa	44
<b>Busca-Dronero</b> - Linea dismessa	46
<b>Tratta Bra-Narzole della linea Bra-Ceva</b> - Linea dismessa	48
<b>Tratta Narzole-Ceva della linea Bra-Ceva</b> - Linea dismessa	52
<b>Bastia Mondovì-Mondovì</b> - Linea dismessa	56
<b>Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze</b> - Linea dismessa per variante	58

### LOMBARDIA

---

<b>Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate</b> - Linea dismessa per variante	60
---	----

### TRENTINO ALTO ADIGE

---

<b>Bolzano-Bivio per l'Oltradige</b> - Linea dismessa per variante	62
--	----

### VENETO

---

<b>Dolcè-Domegliara Sant'Ambrogio</b> - Linea dismessa per variante	64
<b>Dossobuono-Isola della Scala</b> - Linea dismessa	68

### LOMBARDIA/VENETO

---

<b>Grisignano di Zocco-Ostiglia</b> - Linea dismessa	72
--	----

### FRIULI VENEZIA GIULIA

---

<b>Pinzano-Casarsa</b> - Linea dismessa	74
<b>Gonars-San Vito al Torre</b> - Linea dismessa	78
<b>Palmanova-San Giorgio di Nogaro</b> - Linea dismessa	80
<b>Cervignano-Pontile per Grado</b> - Linea dismessa	82

## LIGURIA

---

<b>Finale Ligure-Varigotti</b> - Linea dismessa per variante	84
<b>Andora-San Lorenzo al Mare</b> - Linea dismessa per variante	86
<b>Cavi-Manarola</b> - Linea dismessa per variante	90

## EMILIA ROMAGNA/LOMBARDIA/VENETO/

<b>Nogara-Tavernelle</b> - Linea dismessa per variante	92
--	----

## NORD Linee minori

### PIEMONTE

---

<b>Gozzano-Bolzano Novarese</b> - Linea dismessa per variante	98
---	----

### LOMBARDIA

---

<b>Milano Rogoredo-Poasco-Sorigherio</b> - Linea dismessa per variante	98
<b>San Cassiano-Chiavenna-Prata Camportaccio</b> - Linee dismesse per variante	98
<b>Brescia-Iseo</b> - Linea dismessa	99
<b>Dormelletto-Sesto Calende</b> - Linea dismessa per variante	99
<b>Desenzano del Garda-Sirmione-Desenzano Porto</b> - Linea dismessa	99

### VENETO

---

<b>Perarolo di Cadore-Viadotto Boite-Sottocastello-Tai</b> - Linea dismessa per variante	100
<b>Venezia Mestre-ex Bivio Orgnano</b> - Linea dismessa per variante	100
<b>Isola della Scala-Buttapietra</b> - Linea dismessa per variante	100
<b>Cerea-Bivio Nogara</b> - Linea dismessa	101
<b>Verona Porta Nuova Nodo-Bivio Bologna</b> - Linea dismessa	101
<b>Montebelluna-Susegana</b> - Linea dismessa	101

### FRIULI VENEZIA GIULIA

---

<b>Tricesimo-San Pelagio-Tarcento</b> - Linea dismessa per variante	102
<b>Trieste-Bivio Greta</b> - Linea dismessa	102

## SOMMARIO

<b>Monfalcone-Portorosega</b> - Linea dismessa	102
<b>Trieste Campo Marzio-Villa Opicina-Fernetti-Trieste Barcola</b> - Gruppo di raccordi dismessi	103
<b>Torviscosa-Cervignano</b> - Linea dismessa per variante	103
<b>Codroipo-Casarsa</b> - Linea dismessa per variante	103
<b>Sevegliano-Cervignano-Aquileia-Grado</b> - Linea dismessa per variante	104
<b>Bivio Pradamano-Udine-Bivio Vat</b> - Linee dismesse per variante	104
<b>San Giorgio di Nogaro-Porto Nogaro</b> - Linea dismessa	104

### LIGURIA

---

<b>Genova Voltri-Savona</b> - Linea dismessa per variante	105
<b>Levanto-Monterosso-Galleria "Mesco"</b> - Linea dismessa per variante	105

## CENTRO

---

### EMILIA ROMAGNA

---

<b>Modena-Rubiera</b> - Linea dismessa per variante	110
<b>Citerna Taro-Solignano-Berceto</b> - Linee dismesse per variante	112

### TOSCANA

---

<b>Santo Stefano di Magra-Villafranca Bagnone</b> - Linea dismessa	116
<b>Carrara San Martino-Carrara Avenza</b> - Linea dismessa	120
<b>Livorno Calambrone-Collesalveti</b> - Linea dismessa	122
<b>Volterra-Saline di Volterra</b> - Linea dismessa per variante	126
<b>Poggibonsi-Colle Val d'Elsa</b> - Linea dismessa	130

### MARCHE

---

<b>Fano-Fermignano-Urbino</b> - Linea dismessa	132
<b>Fermignano-Pergola</b> - Linea dismessa	136

### UMBRIA

---

<b>Ellera-Tavernelle</b> - Linea dismessa	138
<b>Narni Amelia-Nera Montoro</b> - Linea dismessa per variante	140

## ABBRUZZO

---

**Ortona-Vasto** - Linea dismessa per variante 142

## PUGLIA

---

**Lesina-Apricena** - Linea dismessa 144

## LAZIO

---

**Capranica Sutri-Civitavecchia** - Linea dismessa 146

**Velletri-Priverno Fossanova** - Linea dismessa 150

## LAZIO/CAMPANIA

---

**Formia-Sparanise** - Linea dismessa 152

## CENTRO Linee minori

### EMILIA ROMAGNA

---

**Bologna Bivio Agucchi -Bivio Battiferro** - Linea dismessa per variante 156

**Soliera Modenese-Modena** - Linea dismessa per variante 156

**Bologna-Borgo Panicale** - Linea dismessa per variante 156

### TOSCANA

---

**Pallerona-Aulla** - Linea dismessa per variante 157

**Monte Amiata-Torrenieri** - Linea dismessa per variante 157

**Populonia-Portovecchio di Piombino** - Linea dismessa per variante 157

**Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine** - Linea dismessa 158

### MARCHE

---

**Monte San Vito** - Linea dismessa per variante 159

**Jesi** - Linea dismessa per variante 159

**Fabriano-P.M. 228** - Linea dismessa per variante 159

# SOMMARIO

## UMBRIA

---

**Campello-Trevi** - Linea dismessa per variante 160

## ABRUZZO

---

**Pescara** - Linea dismessa per variante 160

**Tollo-Ortona** - Linea dismessa per variante 160

## LAZIO

---

**Anzio-Nettuno** - Linea dismessa per variante 161

**Albano-Campoleone** - Linea dismessa 161

**Velletri-Lariano-Colleferro** - Linea dismessa 161

## CAMPANIA

---

**Bivio Nocera-Bivio Grotti** - Linea dismessa 162

**Bivio Pollena-Pontile Acca** - Linea dismessa 162

**Torre Annunziata Centrale-Torre Annunziata Marittima** - Linea dismessa 162

**Telese Cerreto-Telese Bagni** - Linea dismessa 163

**Salerno-Salerno Porto** - Linea dismessa 163

**SUD** 164

## CAMPANIA

---

**San Felice a Cancelli-Torre Annunziata** - Linea dismessa 168

## PUGLIA

---

**Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino** - Linea dismessa 172

**Bitetto Palo del Colle-Acquaviva delle Fonti** - Linea dismessa per variante 174

**Gioia del Colle-Palagianello** - Linea dismessa 178

## CALABRIA

---

**Settingiano-Catanzaro Lido** - Linea dismessa per variante 182

## SUD Linee minori

### PUGLIA

---

<b>Bellavista-Nasisi</b> - Linea dismessa	186
<b>Taranto Nasisi-Taranto Arsenale</b> - Linea dismessa	186
<b>Bari Centrale-Bari Sant'Andrea</b> - Linea dismessa per variante	186

### CALABRIA

---

<b>Reggio Calabria Lido-Reggio Calabria Marittima</b> - Linea dismessa	187
<b>Vibo Marina-Porto</b> - Linea dismessa	187

## ISOLE 188

### SICILIA

---

<b>Terme Vigliatore-Messina Scalo</b> - Linee dismesse per variante	192
<b>Fiumefreddo di Sicilia-Catania Ognina</b> - Linee dismesse per variante	196
<b>Randazzo-Alcantara</b> - Linea dismessa	200
<b>Regalbuto-Schettino Santa Maria di Licodia</b> - Linea dismessa	204
<b>Leonforte-Dittaino e Dittaino-Caltagirone</b> - Linea dismessa	210
<b>Noto-Pachino</b> - Linea dismessa	214
<b>Agrigento Bassa-Licata</b> - Linea dismessa	218
<b>Canicatti-Margonia Bivio</b> - Linea dismessa	222
<b>Lercara Bassa-Magazzolo</b> - Linea dismessa	224
<b>Filaga-Palazzo Adriano</b> - Linea dismessa	228
<b>Castelvetrano-Porto Empedocle</b> - Linea dismessa per variante	230
<b>Salaparuta Poggioreale-Castelvetrano</b> - Linea dismessa	236
<b>Salemi-Santa Ninfa Scalo</b> - Linea dismessa	238

### SARDEGNA

---

<b>Pabillonis-Sanluri</b> - Linea dismessa per variante	240
<b>Bonorva-Campeda</b> - Linea dismessa per variante	244

# SOMMARIO

## ISOLE Linee minori

### SICILIA

---

<b>Trabia-Buonfornello</b> - Linee dismesse per variante	246
<b>Pollina-Tusa</b> - Linea dismessa per variante	246
<b>Fiumetorto-Cerda</b> - Linea dismessa per variante	246
<b>Carini-Punta Raisi</b> - Linea dismessa per variante	247
<b>Palermo Centrale-Palermo Porto</b> - Linea dismessa	247
<b>Trapani-Trapani Porto</b> - Linea dismessa	247
<b>Targia-Siracusa</b> - Linea dismessa per variante	248
<b>Siracusa Centrale-Siracusa Marittima</b> - Linea dismessa	248
<b>Lentini Diramazione-Gela</b> - Linea dismessa per variante	248
<b>Licata-Licata Porto</b> - Linea dismessa	249
<b>Mazara del Vallo-Mazara del Vallo Porto</b> - Linea dismessa	249

### SARDEGNA

---

<b>Olbia-Olbia Isola Bianca</b> - Linea dismessa	249
<b>Chirialza-Monte</b> - Linea dismessa per variante	250
<b>Assemini-Decimomannu</b> - Linea dismessa per variante	250
<b>Decimomannu-Villasor</b> - Linea dismessa per variante	250

Glossario	253
-----------	-----





Stazione di Fermignano Linea Fermignano-Pergola

**ATLANTE**  
di viaggio lungo le ferrovie dismesse

NORD





# NORD

**Linee dismesse FS**

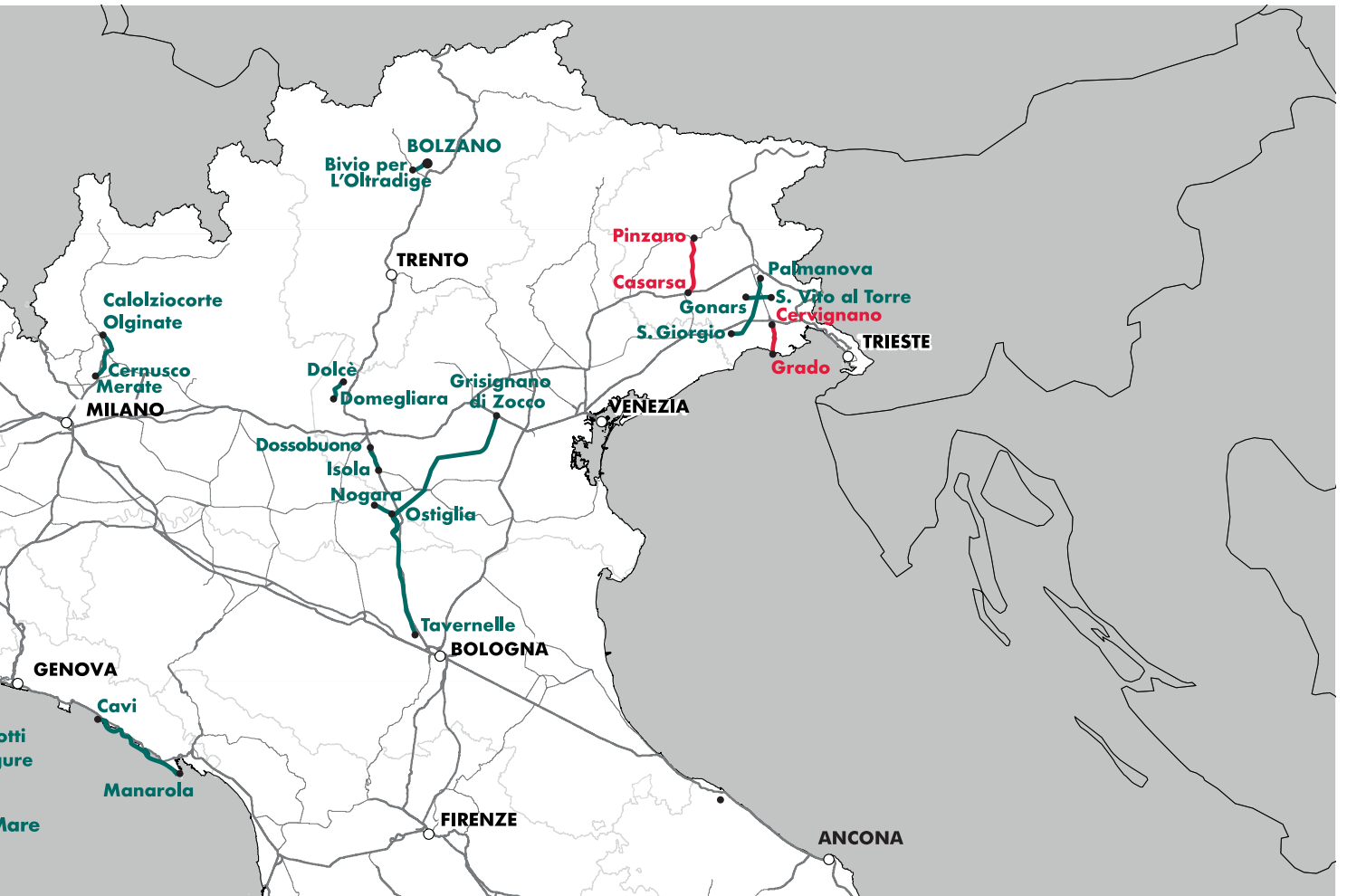


**Linee dismesse RFI**



**Linee in esercizio**





## PIEMONTE\_BRIGHERASIO-BARGE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
6,3 KM



LINEA  
DISMESSA



1 FV  
5 CC  
1 MM



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La ferrovia Bricherasio-Barge si estende a ridosso delle prime pendici alpine e prende avvio dalla stazione di Bricherasio, che è attualmente in esercizio sulla linea ferroviaria che collega la graziosa cittadina di Pinerolo con Torre Pellice, centro principale delle valli valdesi. Il tracciato del sedime dell'ex-linea da Bricherasio supera l'ampio alveo del torrente Pellice e arriva alla stazione di Campiglione-Fenile. A ovest dominano le colline, mentre ad est tra la pianura coltivata emerge la rocca di Cavour, altura costituita da un blocco di gneiss e tutelata da una riserva naturale. Questo primo tratto di 5 km è oggi di proprietà della provincia di Torino ed è stato già trasformato in greenway, con una pista ciclabile asfaltata che termina al confine con la provincia di Cuneo. Procedendo verso sud, il tratto successivo di linea dismessa, dell'estensione di 6,3 km, è ancora tutto di proprietà di FS SpA. In particolare, dopo la stazione di Bagnolo Piemonte, il tracciato diventa più tortuoso e, attraversando aree coltivate a vigneti e frutteti, giunge fino alla stazione capolinea di Barge, ai piedi del Monte Bracco, ad una decina di chilometri dalla quale si trova l'Abbazia di Staffarda, uno dei monumenti medievali più importanti del Piemonte. Il Comune di Bagnolo Piemonte e la Provincia di Cuneo hanno manifestato interesse verso la proprietà, al fine di realizzare un prolungamento della pista ciclabile asfaltata già completata nei territori dei comuni di Bibiana e Campiglione, che riguarderebbe i circa 4 km di sedime che ricadono nel territorio di Bagnolo.

**Cappella S. Maria della Stella (TO)**

**Riserva naturale Rocca di Cavour (TO)**

**Abbazia di Staffarda (CN)**

**Città di Cuneo**

**Monte Bracco (CN)**

BRICHERASIO  
KM 0,0

BAGNOLO PIEMONTE  
KM 7,2

CAMPIGLIONE FIENILE  
KM 2,6

BARGE  
KM 11,5





CC Linea Agrigento Bassa-Licata



## PIEMONTE\_BRIGHERASIO-BARGE



LUNGOLINEA (CN)



CC70 mq



km7+262



LUNGOLINEA (CN)



CC70 mq



km8+542

## PIEMONTE\_AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
33,9 KM



LINEA  
DISMESSA



6 FV  
16 CC  
1 MM



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La ferrovia Airasca-Cavallermaggiore si sviluppa in una zona prevalentemente agricola e presenta un tracciato regolare e pianeggiante che, tra le ex-stazioni di Airasca e Moretta, è stato già trasformato in una greenway per circa 21 km, a cura delle province di Torino (16 km) e di Cuneo (5 km), denominata *Via delle Risorgive*; si tratta di una pista ciclopedonale asfaltata ed integrata nel sistema di percorsi ciclabili della provincia di Torino. Lasciata la stazione di Airasca, il tracciato della linea dismessa si inoltra con lunghi rettilinei attraverso una zona ricca di risorgive fino a giungere alla stazione di Vigone; in zona, sulla strada per Macello, la cappella di S. Maria della Stella custodisce affreschi del '400. Attraversato il torrente Pellice con un ponte misto stradale-ferroviario a 5 archi, si arriva a Villafranca Piemonte, oltre la quale, superando il fiume Po con un altro ponte misto stradale-ferroviario a 3 archi, si entra nella provincia di Cuneo giungendo alla stazione di Moretta, da cui si dirama la linea dismessa Moretta-Saluzzo. Qui termina il tratto già recuperato come greenway. Nel tratto successivo, attraversato il torrente Varaita, il tracciato privo di binari prosegue tra estesi appezzamenti di colture cerealicole incontrando le stazioni di Villanova Solaro, Murello e Cavallerleone, che erano a servizio di piccoli nuclei rurali; si ricongiunge infine alla linea in esercizio Torino-Savigliano nei pressi di Cavallermaggiore, il cui abitato presenta un interessante centro storico di impianto medievale, ubicato tra le interessanti cittadine di Racconigi e Savigliano. Considerata la cessione alle province del primo tratto, nonché alcune altre cessioni a terzi, restano di proprietà di FS SpA circa 6,8 km di sedime.

**Parco naturale di Stupinigi (TO)**

**Palazzina Caccia di Stupinigi (TO)**

**Cappella della Visitazione al Vallinotto (TO)**

**Abbazia di Staffarda (CN)**

**Cappella S. Maria della Stella (TO)**

**Città di Cavallermaggiore (CN)**

AIRASCA  
KM 0,0

CERCENASCO  
KM 7,6

VILLAFRANCA PIEMONTE  
KM 16,3

CAVALLERMAGGIORE  
KM 33,9

SCALENGHE  
KM 4,5

VIGONE  
KM 10,0

MORETTA  
KM 19,3





### SCALENGHE (TO)



**FV250 mq**



### CERCENASCO (TO)



**FV130 mq**



**km8+542**

## PIEMONTE\_AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE



VIGONE (TO)



FV660 mq



km7+262



VILLAGRANCA PIEMONTE (TO)



FV380 mq



km8+542

## PIEMONTE\_MORETTA-SALUZZO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
13,8 KM



LINEA  
DISMESSA



1 FV  
5 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Moretta-Saluzzo, di proprietà di RFI SpA, si sviluppa in direzione nord-sud attraversando aree prevalentemente rurali e scarsamente abitate. Dalla stazione di Moretta, dove termina la *Via delle Risorgive* (pista ciclopedonale già realizzata sul tratto Airasca-Moretta della linea dismessa Airasca-Moretta-Cavallermaggiore), il tracciato si dirige diritto quasi esattamente verso sud, attraversando una fertile pianura intensamente coltivata, ora a mais ora a frutteto, e toccando la fermata di Torre S. Giorgio e la piccola stazione di Cervignasco, che servivano le omonime borgate rurali; non molto distante si trova uno dei monumenti medievali più importanti del Piemonte, l'Abbazia di Staffarda. Ad ovest svetta la cima del Monviso, mentre all'estremità meridionale del tracciato dismesso appare alla vista Saluzzo, uno dei più suggestivi centri storico-artistici del Piemonte, dominato da ciò che resta del castello. Poco più a sud vi sono l'interessante centro storico di Manta, il castello Tapparelli d'Azeglio a Lagnasco e il castello dei Saluzzo a Castellar. La Regione Piemonte ha provveduto al finanziamento di studi per valutare la fattibilità della trasformazione del sedime della ex-linea in pista ciclabile, anche con l'intento di arrivare a realizzare un collegamento inserito nell'itinerario destinato alla mobilità su bicicletta denominato *Eurovelo 8*, inserito nella rete europea dei corridoi ciclabili, il quale in particolare ha inizio da Torino, passa attraverso Volvera e Villafranca prima di raggiungere Moretta, per poi proseguire a sud verso la Liguria.

**Castello dei Saluzzo (CN)**

**Cappella S. Ponzio (CN)**

**Castello Tapparelli D'Azeglio (TO)**

**Cappella S. Maria della Stella (TO)**

**Riserva naturale Rocca di Cavour (TO)**

**Abbazia di Staffarda (CN)**

MORETTA  
KM 0,0

CERVIGNASCO  
KM 7,7

TORRE SAN GIORGIO  
KM 2,9

SALUZZO  
KM 13,8



## PIEMONTE\_BUSCA-DRONERO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
12 KM



LINEA  
DISMESSA



3 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Busca-Dronero, di proprietà di FS SpA, si sviluppa nella vasta zona pianeggiante che costituisce il primo tratto della pittoresca valle del torrente Maira, tra estese colture e piccoli nuclei rurali, al piede di colline coperte di castagneti. L'ex-ferrovia si dirama dalla stazione di Busca, posta sulla linea ferroviaria in esercizio diretta a Cuneo; in prossimità di questa località, sull'area collinare limitrofa, sorge il neogotico castello del Roccolo. Lasciata Busca, il tracciato si dirige seguendo la valle verso sud, a fianco del corso del torrente Maira, tra campi coltivati a cereali e frutteti. Dopo le fermate di Castelletto di Busca e Monastero-Prataveccchia, la linea giunge alla stazione capolinea di Dronero, posta alla periferia dell'importante centro abitato che domina l'imbocco della valle del Maira. All'uscita del paese, il Museo Sòn de Lenga illustra la cultura e la lingua occitana che caratterizzava quest'area, mentre sulle pendici spiccano due importanti edifici religiosi: la piccola chiesa di S. Costanzo sul Monte S. Bernardo, di origine antichissima, e la settecentesca parrocchiale di S. Pietro in Vincoli a Villar S. Costanzo. Negli anni 2000 la linea è stata oggetto di iniziative per il recupero e riuso del tracciato con finalità turistiche e culturali. L'associazione Amici della Ferrovia Turistica della Valle Maira ha proposto di attivare, sui binari ancora esistenti, la circolazione ad uso dei turisti di veicoli leggeri a pedale, cosiddetti *ferrocicli* (*velorail* in Francia). Il territorio circostante è attraversato da itinerari ciclistici *Bicitalia*. Infine il Museo Ferroviario Piemontese, al fine di promuovere il turismo a beneficio delle valli del Cuneese, sarebbe al contrario favorevole al ripristino della linea per la circolazione di treni d'epoca.

**Museo Sòn de Lenga (CN)**

**Chiesa di S. Costanzo sul Monte S. Bernardo (CN)**

**Chiesa di S. Pietro in Vincoli (CN)**

**Castello del Roccolo (CN)**

**Eremo di Belmonte (CN)**

**Monte San Bernardo (CN)**

BUSCA  
KM 0,0

MONASTERO-PRATAVECCHIA  
KM 9,1

CASTELLETTO DI BUSCA  
KM 6,2

DRONERO  
KM 12,0





## PIEMONTE \_ TRATTA BRA-NARZOLE DELLA LINEA BRA-CEVA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
8 KM



LINEA  
DISMESSA



1 FV  
1 MM



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto dismesso Bra-Narzole, parte della linea Bra-Ceva, è di proprietà di RFI S.p.A. Sviluppandosi nella bassa valle del fiume Tanaro, costituisce un itinerario di interesse storico per la vicinanza di piccoli centri con interessanti monumenti. Il paesaggio circostante, tutelato dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità, è a destinazione vitivinicola e si svolge ai piedi delle colline delle Langhe. La linea parte da Bra, cittadina che conserva nel centro storico chiese e palazzi di epoca barocca, non lontano dalla quale si trova la Tenuta Reale di Pollenzo con il castello riconosciuto Patrimonio dell'Umanità. Lasciata la stazione di Bra, il tracciato piega verso sud e si avvicina alla terrazza fluviale formata dalla confluenza della Stura di Demonte nel Tanaro, zona presso la quale sorge Cherasco; l'abitato si caratterizza per la pianta quadrilatera con ampie vie ortogonali ed è abbellito da numerosi edifici di età medioevale e barocca. Il tracciato inizia poi a risalire la valle del Tanaro lambendo la riserva naturale di Rocca S. Giovanni e giungendo alla stazione di Narzole. Non lontano si trovano il paese di Barolo, denominazione di uno dei più celebri vini italiani, con un museo dedicato alla vite e al vino, e la zona archeologica di Augusta Bagiennorum. Recentemente la Provincia di Cuneo ha elaborato uno studio di fattibilità per la conversione dei tracciati delle ex linee Bra-Ceva e Bastia Mondovì-Mondovì in greenways, per costituire una parte del percorso cicloturistico cosiddetto *Via del Mare*, che è parte del disegno regionale di rete ciclabile. L'idea complessiva è quella di un itinerario che da Alba, passando lungo la Val Tanaro, include il tracciato della linea dismessa e corre verso il mare; ad esso sono interessate amministrazioni locali e aziende dell'indotto turistico, nonché associazioni quali FIAB e Amici del Tanaro.

**Castello di Pollenzo (CN)**

**Castello di Grinzane Cavour (CN)**

**Museo del Vino (CN)**

**Langa del Barolo (CN)**

**Augusta Bagiennorum (CN)**

**Cappella Madonna delle Grazie (CN)**

BRA  
KM 0,0

CHERASCO  
KM 7,0

NARZOLE  
KM 13,5



**SCALENGHE (TO)****FV250 mq**

## PIEMONTE TRATTA BRA-NARZOLE DELLA LINEA BRA-CEVA



**CHERASCO (CN)**



**MM85 mq**

## PIEMONTE TRATTA NARZOLE-CEVA DELLA LINEA BRA-CEVA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
27,1 KM



LINEA  
DISMESSA



8 FV  
17 CC  
4 MM



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La ferrovia dismessa Narzole-Ceva, prosecuzione del tratto Bra-Narzole, presenta un particolare interesse paesaggistico, per il fatto di svolgersi nella valle del Tanaro fra le colline occidentali e meridionali delle Langhe. Partendo dalla stazione di Narzole, il tracciato lambisce le colline coperte da vigneti e tutelate come Patrimonio dell'Umanità. Proseguendo dopo la stazione di Monchiero-Dogliani, di fronte alla quale si trova l'area archeologica di *Augusta Bagiennorum*, dopo aver attraversato più volte le anse del Tanaro, il tracciato incontra l'ex-stazione di Bastia Mondovì (da dove si dirama la linea dismessa per Mondovì), il cui abitato, al di là del Tanaro, presenta una interessante chiesa medievale. Nel tratto a seguire la valle diventa più angusta e il tracciato presenta gallerie e ponti che si susseguono a breve distanza. Nella parte finale il tracciato si affianca all'attuale linea Torino-Savona e giunge a Ceva, il cui abitato è caratterizzato nella parte più antica da un aspetto medievale. La proprietà della tratta è di FS S.p.A. Nel 2016 è stato presentato dal Politecnico di Torino il progetto *Metro Granda*, il quale prevedeva una metropolitana leggera collegante diversi comuni del cuneese, con il coinvolgimento, sul lato Est, della linea Bra-Ceva nel tratto Cherasco-Narzole-Bastia Mondovì. Successivamente la Provincia di Cuneo ha elaborato uno studio di fattibilità per la riconversione delle ex-linee Bra-Ceva e Bastia Mondovì-Mondovì in greenways, con l'intento di dar vita al percorso cicloturistico *Via del Mare* che da Alba, attraverso la Val Tanaro, giunga fino al mare. L'idea è anche quella di realizzare un collegamento a rete con altre piste ciclabili della Liguria e del Piemonte.

**Santuario di Vicoforte (CN)**

**Chiesa San Fiorenzo (CN)**

**Cappella Madonne delle Grazie (CN)**

**Museo del Vino (CN)**

**Langa del Barolo (CN)**

**Augusta Bagiennorum (CN)**

NARZOLE  
KM 0,0

FARIGLIANO  
KM 11,4

BASTIA MONDOVÌ  
KM 21,4

ROCCACIGLIÈ  
KM 28,4

CEVA  
KM 36,2

MONCHIERO DOGLIANI  
KM 4,6

CARRÙ CLAVESIANA  
KM 15,7

NIELLA  
KM 25,5

CASTELLINO TANARO  
KM 30,5



**MONCHIERO (CN)****FV250 mq****CARRÙ CLAVESANA (CN)****FV275 mq**



## PIEMONTE TRATTA NARZOLE-CEVA DELLA LINEA BRA-CEVA



### BASTIA MONDOVÌ (CN)



**FV1.000 mq**



### CASTELLINO TANARO (CN)



**FV90 mq**

## PIEMONTE\_BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
11,9 KM



LINEA  
DISMESSA



-



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La breve linea di circa 12 km, di proprietà di FS SpA, che unisce Bastia Mondovì all'importante abitato di Mondovì, si sviluppa nella valle del torrente Ellero tra campi coltivati e macchie di bosco, in una zona tipicamente rurale. Bastia Mondovì, piccolo paese in cui spicca la medievale chiesa di S. Fiorenzo, era prima un importante nodo ferroviario. Dalla stazione di questo centro il tracciato volge a sud-ovest e inizia a risalire la valle del torrente Ellero, serpeggiando nella campagna e attraversando più volte il corso d'acqua. Superate le ex-fermate di Briaglia e Mondovì Ellero appare, su un colle di fronte, l'abitato di Mondovì Piazza e, dopo aver sottopassato l'imponente viadotto della ferrovia Torino-Savona, la ex-linea giunge a Mondovì Breo, prima stazione di Mondovì, pittoresca città del cuneese divisa in due parti: quella alta (Piazza), di origine più antica e dove si trovano gli edifici più interessanti, e quella bassa (Breo) di carattere più commerciale ma con un bel nucleo medievale. Nel territorio circostante si trova il santuario di Vicoforte, uno dei più conosciuti del Piemonte. Il progetto di Rete ciclabile di interesse regionale, approvato dalla Regione Piemonte nel 2015, ha previsto il recupero del tracciato ferroviario dismesso tra Bastia Mondovì e Mondovì per destinarlo alla mobilità ciclo-pedonale. Recentemente è stato elaborato a cura della Provincia di Cuneo uno studio di fattibilità per la trasformazione in greenways delle ex-linee Bra-Ceva e Bastia Mondovì-Mondovì, in prospettiva della creazione del percorso cicloturistico denominato *Via del Mare*, che dalla località di Alba consenta di giungere fino al mare; l'intenzione è di collegarsi alla rete di piste ciclabili liguri e piemontesi.

**Santuario di Vicoforte (CN)**

**Chiesa San Fiorenzo (CN)**

**Confraternita Santa Croce (CN)**

**Riserva Naturale Oasi di Crava Morozzo (CN)**

**Città di Mondovì (CN)**

BASTIA MONDOVÌ  
KM 0,0

MONDOVÌ ELLERO  
KM 8,0

MONDOVÌ  
KM 11,9

BRIAGLIA  
KM 5,7

MONDOVÌ BREO  
KM 9,6



## PIEMONTE\_MOTTA DI COSTIGLIOLE-CASTAGNOLE DELLE LANZE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
4,6 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La tratta dismessa Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze, di proprietà di RFI SpA, si sviluppa ai piedi delle colline che delimitano ad est l'ampio fondovalle del Tanaro, tra i pittoreschi paesaggi viticoli del Monferrato tutelati dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità. Il tracciato, completamente disarmato, è stato dismesso a seguito della realizzazione di una nuova variante ferroviaria in esercizio sulla linea Asti-Castagnole. Ha inizio circa un chilometro a sud della stazione di Motta di Costigliole, dove si innesta la nuova variante in viadotto. Successivamente il vecchio tracciato segue con andamento sinuoso il fianco delle prime colline. Dall'altro lato della valle si trovano i paesi di Govone e Magliano Alfieri, circondati da vigneti e dominati da castelli barocchi (quello di Govone è Patrimonio dell'Umanità). Dopo il casello di Nosserio, che per alcuni anni svolse la funzione di fermata a servizio dei nuclei abitativi circostanti, la ex-linea si allontana dall'alveo del fiume Tanaro; in quella zona ha inizio il percorso di una lunga greenway che si sviluppa verso sud seguendo il percorso del Tanaro. Il tracciato dell'ex-linea risale quindi i colli che separano la valle del Tanaro da quella del torrente Tinella. Infine, attraverso un imponente viadotto (non più esistente perché demolito) e due brevi gallerie, il tracciato termina poco prima dell'imbocco della galleria di Castagnole Lanze, sulla linea ferroviaria attiva Alessandria-Cavallermaggiore, lungo la quale si trova a circa 2 km di distanza la stazione in esercizio di Castagnole delle Lanze. Il territorio prossimo a Castagnole Lanze è caratterizzato dalle colline del Barbaresco, dai cui vigneti nasce il rinomato vino omonimo.

**Chiesa di San Rocco (AT)**

**Colline del Barbaresco (CN)**

**Villa Blonerum - Chiesa di S. Siro (AT)**

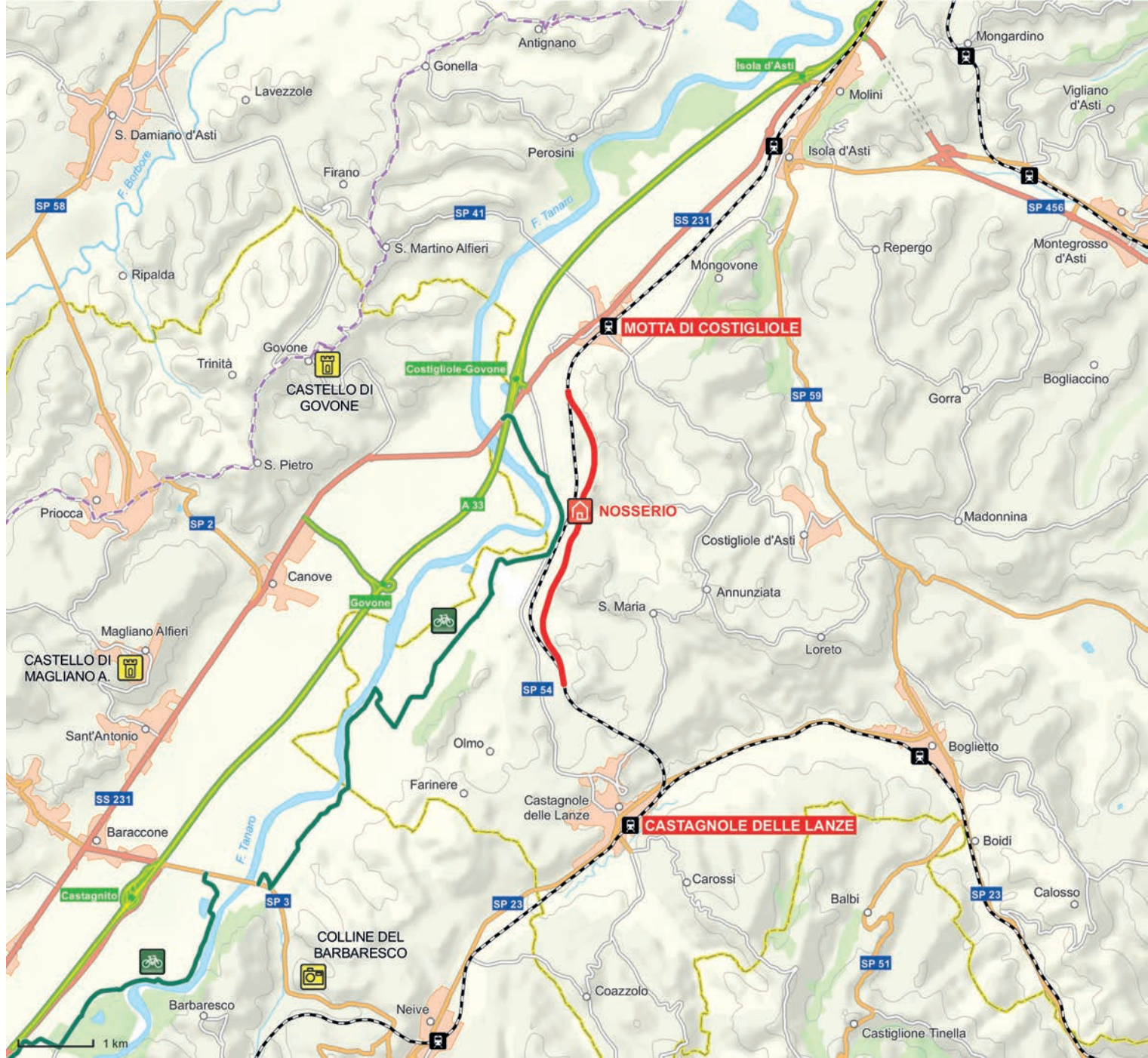
**Castello di Bucio (AT)**

**Castello di Govone (CN)**

**Castello di Magliano (CN)**

MOTTA DI COSTIGLIOLE  
KM 0,0

CASTAGNOLE DELLE LANZE  
KM 4,6



## LOMBARDIA \_ CALOLZIOCORTE OLGINATE-CERNUSCO MERATE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
13,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto è stato dismesso a seguito della realizzazione di una variante sulla linea Monza-Calolziocorte-Lecco. Il tracciato, di proprietà di RFI SpA, attraversa la parte più settentrionale della Brianza, area fortemente antropizzata a nord di Milano, caratterizzata dall'alternanza di aree residenziali, zone industriali, campi coltivati e macchie boschive che si susseguono a breve distanza tra loro. Partendo da nord, il tratto dismesso inizia nei pressi del quattrocentesco convento di S. Maria del Lavello, non lontano da Lecco, con un'interessante centro storico. Prosegue quindi attraversando il fiume Adda con un ponte metallico, che è già stato riutilizzato in quanto inserito in un esistente percorso ciclo-pedonale esistente che da quel punto segue verso sud il fiume Adda. Più avanti, dopo alcune centinaia di metri in comune con la linea in esercizio, prosegue tra fitti boschi arrivando a lambire un'ansa del fiume. Superato il piccolo abitato di Airuno, il sedime dismesso prosegue aggirando a mezza costa il monte Crosaccia, con ampie viste panoramiche sulla valle dell'Adda, per giungere nel territorio del comune di Olgiate Molgora, altro punto di coincidenza con la linea in esercizio. Circa un chilometro dopo, ai margini del parco naturale di Montevecchia, inizia l'ultimo breve tratto dismesso, che si ricongiunge alla linea in esercizio poco prima della stazione di Cernusco Merate. Nelle vicinanze, a Paderno d'Adda, la profonda gola in cui scorre il fiume Adda è scavalcata da un ponte in ferro risalente al 1887, che mette in comunicazione il territorio lecchese con quello bergamasco, dove, a Sotto il Monte, i luoghi dell'infanzia di Papa Giovanni XXIII sono frequenti mete di pellegrinaggio. La Provincia di Lecco, che ha già recuperato il ponte ferroviario sull'Adda, e i Comuni attraversati dall'ex sedime, hanno manifestato l'interesse a trasformare il tracciato dismesso in greenway.

**Monumento Naturale Sass Negher (LC)**

**Parco Nat. Montevecchia e Valle del Curone (LC)**

**Abbazia di Fontanelle (BG)**

**Città di Lecco**

**Monumento naturale Valle del Brunone (BG)**

**Convento S. Maria del Lavello (BG)**

CALOLZIOCORTE OLGINATE  
KM 0,0

OLGIATE-CALCO-BRIVIO  
KM 9,6

AIRUNO VECCHIA  
KM 5,7

CERNUSCO MERATE  
KM 13,5



## TRENTINO ALTO ADIGE BOLZANO-BIVIO PER L'OLTRADIGE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
4,6 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Si tratta di un tratto di ex-ferrovia, posto poco fuori dalla stazione di Bolzano, originariamente di 4,6 km, dismesso a seguito della realizzazione di una variante di tracciato sulla linea Bolzano-Merano; quest'ultima infatti ora segue l'andamento della ferrovia del Brennero in direzione Verona a valle dell'Isarco. Il tracciato dismesso, all'uscita dalla stazione di Bolzano, si estendeva seguendo la sponda destra del fiume Isarco, con il primo tratto a ridosso del nucleo più antico del capoluogo altoatesino. Nella città di Bolzano spiccano per importanza la cattedrale, l'antica via dei Portici e il museo archeologico che custodisce il corpo mummificato di Otzi. Sulle colline circostanti, ricoperte di coltivazioni a frutteti e vigneti, si adagiano caratteristici paesi e antichi castelli, tra cui il duecentesco Castel Roncolo all'imbocco della Val Sarentina. Di fronte alla stazione di Bolzano partiva la ferrovia (dal 1966 sostituita da un impianto a fune) che saliva verso l'altopiano del Renon, da cui si godono splendidi panorami. Oltrepassato con un ponte in ferro il torrente Talvera, il tracciato interessa i quartieri della città moderna, per poi volgere ad ovest passando sotto le rovine del Castel Firmiano fino a Bivio per l'Oltradige. Da qui si diramava la ferrovia per Caldaro, anch'essa dismessa e già riutilizzata come greenway. La proprietà del sedime quasi completamente del Comune di Bolzano (resta di proprietà di RFI circa 1 km di sedime), il quale vi ha realizzato una pista ciclabile ad uso turistico inserita nella rete dei percorsi ciclo-pedonali urbani. Complessivamente si tratta di uno dei più interessanti esempi di riconversione in greenways di sedimi ferroviari dimessi, che ha contemplato anche l'inserimento di servizi quali parcheggio, *bike sharing* e di assistenza per la manutenzione dei mezzi a pedale.

**Castel Roncolo (BZ)**

**Castel Firmiano (BZ)**

**Castel Appiano (BZ)**

**Piramidi di Terra (BZ)**

**Altopiano del Renon (BZ)**

**Città di Bolzano**

BOLZANO  
KM 0,0

BOLZANO PONTE RESIA  
KM 3,3

BOLZANO PONTE ROMA  
KM 1,5

BIVIO PER L'OLTRADIGE  
KM 4,6





## VENETO\_DOLCÈ-DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
7,8 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



2 FV



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Dolcè-Domegliara Sant'Ambrogio si sviluppa in direzione nord-sud in un punto impervio della valle dell'Adige, la Chiusa di Ceraino, stretta tra alte pareti verticali. Il sedime, di proprietà di RFI SpA, è stato dismesso a seguito dei lavori per di ammodernamento e velocizzazione della linea ferroviaria del Brennero (Bologna-Verona-Brennero), che hanno portato alla costruzione, in quel tratto, di una variante in galleria. Il tracciato dismesso si stacca dalla linea oggi in esercizio circa 1,5 km a sud del piccolo paese di Dolcè e della relativa fermata. Prosegue poi tortuosamente tra distese di vigneti, seguendo da vicino il corso dell'Adige e la strada statale 12. Superati i fabbricati della ex stazione di Ceraino, appare oltre il fiume l'abitato di Rivoli Veronese. La vecchia linea si infila poi in una profonda gola tra il Monte Baldo ad ovest e le propaggini dei monti Lessini ad est e, dopo aver attraversato la galleria di Ceraino (694 m), prosegue lungo la sottile striscia di terra tra l'Adige e la strada statale. All'uscita della gola, nei pressi di Volargne, piccolo abitato in cui spicca la quattrocentesca *Villa del Bene*, il sedime dismesso si ricongiunge al tracciato in esercizio, prima di raggiungere la stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio; quest'ultima un tempo stazione di interscambio con la ferrovia secondaria, oggi anch'essa dismessa, che collegava Verona con Caprino Veronese e Gadda. L'abitato di Domegliara si trova circa 1,7 km più a sud, in una zona nota per i rinomati vini della Valpolicella. Sulla destra del corso d'acqua corre la *Ciclopista del Sole* (in questo tratto già completata), mentre sulla sinistra, è in corso di realizzazione un'altra pista ciclopedonale, che termina nei pressi della vecchia stazione di Ceraino.

**Villa della Torre (VR)**

**Pieve di San Giorgio (VR)**

**Villa del Bene (VR)**

**Villa Nichesola – Conforti (VR)**

**Comune di Bardolino (VR)**

DOLCÈ  
KM 0,0

DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO  
KM 7,8

CERAINO  
KM 4,6





**Linea Dolcè-Domegliana Sant' Ambrogio**

## VENETO\_DOLCÈ-DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO



**DOLCÈ (VR)**



**FV165 mq**

## VENETO DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
17 KM



LINEA  
DISMESSA



2 FV  
7 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea Dossobuono-Isola della Scala, di proprietà di RFI SpA, si sviluppa nella vasta area pianeggiante e a vocazione prevalentemente agricola a sud di Verona, tra colture di cereali, ortaggi e vigneti. Il sedime dismesso si dirama dalla stazione in esercizio di Dossobuono, sulla linea Verona-Mantova, a circa 5 km dal capoluogo scaligero; Verona, per il suo valore dei suoi monumenti storico-artistici (tra i quali spiccano l'Arena, il Castelvecchio e la basilica di S. Zeno) è stata riconosciuta dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità. Nelle vicinanze, verso ovest, sono degni di nota anche l'abitato di Villafranca di Verona, sviluppatosi attorno al maestoso Castello Scaligero, e la pieve di Sant'Andrea a Sommacampagna, risalente all'XI-XII sec. Da Dossobuono l'ex-tracciato si sviluppa in direzione sud-est, attraversando una pianura costellata da fontanili; dopo aver lambito le frazioni sparse che compongono il comune di Castel d'Azzano, interseca l'importante *Ciclovia delle Risorgive*, di recente realizzazione, che si sviluppa per circa 35 km lungo il canale raccogliatore delle risorgive, mettendo in collegamento i fiumi Mincio e Adige. Superata la stazione di Vigasio, ai margini dell'omonimo abitato e proseguendo in una campagna intensamente coltivata, il sedime dismesso finisce col giungere alla stazione in esercizio di Isola della Scala sulla Verona-Bologna. Isola della Scala è uno dei maggiori centri agricoli e industriali della pianura veronese. I vari Comuni i cui territori sono interessati dalla ex-linea stanno valutando la possibilità di concretizzare un progetto comune per la trasformazione in greenway del sedime dismesso, il quale particolarmente si presta a questa destinazione, per il fatto di attraversare una piacevole pianura agricola, con paesaggi di naturale bellezza.

**Santuario Madonna di Campagna (VR)**

**Pieve S. Andrea (VR)**

**Castello Scaligero (VR)**

**Città di Verona**

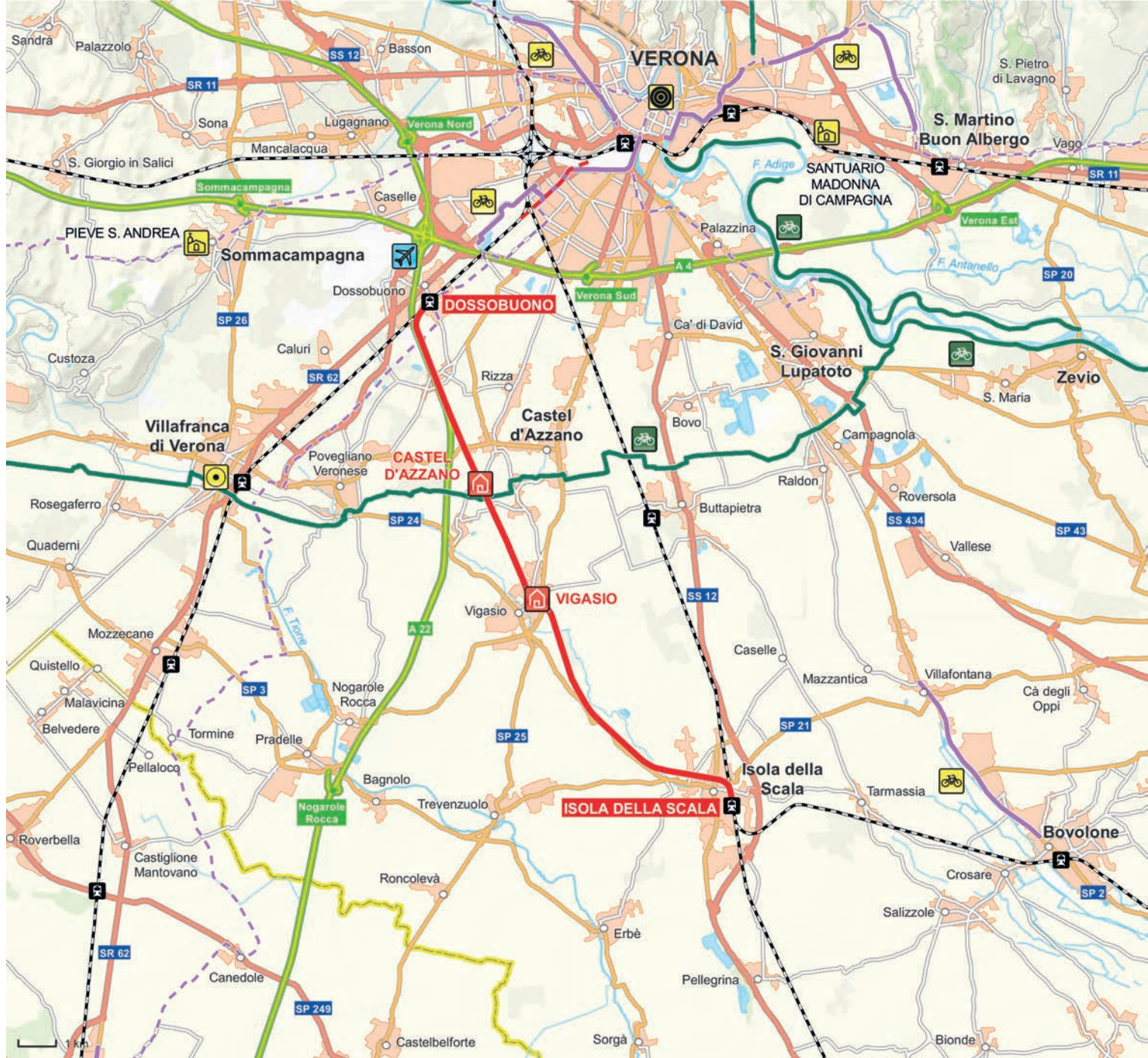
**Villafranca di Verona (VR)**

DOSSOBUONO  
KM 0,0

VIGASIO  
KM 8,8

CASTEL D'AZZANO  
KM 5,4

ISOLA DELLA SCALA  
KM 17



**LUNGOLINEA (VR)****CC120 mq****km10+402**



## VENETO DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA



LUNGOLINEA (VR)



CC85 mq



km18+750

## LOMBARDIA-VENETO \_GRISIGNANO DI ZOCCO-OSTIGLIA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
65,2 KM



LINEA  
DISMESSA



-



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

L'ex-ferrovia Ostiglia-Grisignano di Zocco, di 67,5 km, costituisce la parte ancora di proprietà di RFI SpA della linea dismessa Ostiglia-Treviso di 115 km, per il resto già alienata. La linea si sviluppa con andamento rettilineo attraverso il paesaggio agricolo della pianura veneta. Dalla stazione di Grisignano di Zocco il tracciato si dirige verso sud-ovest; interseca prima la greenway realizzata lungo gli argini del Bacchiglione, che collega le città d'arte di Padova e Vicenza, dichiarate Patrimonio dell'Umanità; successivamente, nella stazione di Barbarano-Villaga, incrocia il percorso ciclopedonale realizzato lungo la vecchia tranvia Vicenza-Noventa Vicentina. A sud-est si trovano i Colli Euganei, protetti con l'istituzione parco regionale ricco di monumenti, tra i quali la medievale Abbazia di Praglia. Superate le ex stazioni di Cologna Veneta e Minerbe, poco prima di entrare nella stazione di Legnago, la linea attraversa l'Adige, sul cui argine è stata realizzata una greenway che risale il fiume fino alla città di Verona. Dopo Legnago, il tracciato con un lunghissimo rettilineo di 18 Km attraversa le Valli Grandi Veronesi per giungere alla fine, appena inoltratosi in territorio lombardo, alla vecchia stazione di Ostiglia sulla sponda settentrionale del Po. Dall'altro lato del fiume, è previsto il passaggio della ciclovia *Vento*, in fase di progetto, che con i suoi 680 km di sviluppo collegherà Venezia con Torino. Sull'altro tratto della ex-linea Treviso-Ostiglia, Treviso-Grisignano, già alienato, sono stati realizzati circa 50 km di pista ciclabile da Quinto di Treviso all'ex stazione di Badoere. Il tratto Grisignano-Ostiglia, ancora di RFI SpA, è oggetto di un accordo con la Regione Veneto finalizzato all'alienazione dei beni alle amministrazioni locali; con il progetto "Green Tour Verde in movimento" procedere con la riconversione dei circa 115 km di ex-linea da Treviso a Ostiglia, realizzando quella che risulterà una delle più lunghe greenways italiane.

**Certosa di Vigodarzere (PD)**

**Castello di Cataio (PD)**

**Palazzo Ducale (MN)**

**Città di Vicenza**

**Santuario Madonna della Salute (PD)**

**Città di Padova**





## FRIULI VENEZIA GIULIA\_PINZANO-CASARSA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
28,6 KM



LINEA  
DISMESSA



4 FV  
16 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tracciato della linea dismessa collega Pinzano (stazione in esercizio sulla linea ferroviaria Sacile-Gemona) a Casarsa (stazione anch'essa in esercizio sulla linea Venezia-Udine, nonché capolinea della linea Casarsa-Portogruaro), con un andamento quasi rettilineo in direzione nord-sud e parallelamente al corso del fiume Tagliamento. Lasciata Pinzano, il tracciato si dirige prima verso ovest e poi piega verso sud, svolgendosi sul limite della valle del Tagliamento e avanzando nell'alta pianura friulana, caratterizzata dalla presenza di attività agricole, con colture di cereali e vigneti. Dall'alto si scorgono, al di là dell'altra sponda del fiume, le colline moreniche, con il loro splendido paesaggio, e il paese di San Daniele del Friuli, che presenta un interessante centro storico. Sempre sullo stesso versante, il territorio è arricchito dalla presenza di numerosi castelli. Raggiunto Spilimbergo, centro abitato con un Duomo molto interessante, il tracciato si inoltra ancora verso sud e prima della stazione di Provesano attraversa il torrente Cosa, proseguendo poi fino ad innestarsi nella stazione di Casarsa. La linea è oggetto di studio per una possibile riqualificazione come greenway. In tale prospettiva hanno già manifestato il loro interesse la Regione Friuli Venezia Giulia (che sarebbe interessata all'acquisizione della linea dismessa), la Provincia di Pordenone, nonché i sei Comuni interessati dal sedime della linea; gli stessi hanno sviluppato un progetto che ipotizza il ripristino della ex-linea come metropolitana ferroviaria leggera. La linea è attualmente quasi interamente di proprietà di FS SpA.

**Castello di Ragnona (UD)**

**Oasi Naturale dei Quadris (UD)**

**Chiesa Santa Maria dei Battuti (PD)**

**Duomo San Mauro (PN)**

**Villa Manin (UD)**

**Castello di Susans (UD)**

PINZANO  
KM 0,0

SPILIMBERGO  
KM 10,2

SAN GIORGIO DELLA RICHINVELDA  
KM 17,5

VALVASONE  
KM 22,5

CASARSA  
KM 28,6

VALERIANO  
KM 4,5

PROVESANO  
KM 15,2

SAN MARTINO AL TAGLIAMENTO  
KM 20,3

CASARSA NORD  
KM 26,6



**SPILIMBERGO (PN)****FV480 mq****VALVASONE (PN)****FV280 mq**

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_PINZANO-CASARSA



LUNGOLINEA (PN)



CC100 mq



km3+840



LUNGOLINEA (PN)



CC100 mq



km4+844

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_GONARS-SAN VITO AL TORRE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
12 KM



LINEA  
INCOMPIUTA



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto dismesso Gonars-S. Vito al Torre, la cui lunghezza è di circa 12 km, costituisce la parte di tracciato ancora di proprietà di RFI della ferrovia incompiuta Bertolino- Palmanova-S. Vito al Torre- Gorizia Savogna; concepita per scopi militari, doveva tagliare in direzione est-ovest il Friuli Venezia Giulia ed aver termine nella località di Sassetto (è la slovena Saksid, piccolo insediamento nel comune di Capodistria). Venne realizzato il solo tratto che va da Bertolino al greto del torrente Torre, di complessivi 29 km; in parte alienato, resta di proprietà di RFI il solo tratto Gonars-S. Vito al Torre. Il tracciato che si diparte da Gonars, in direzione est, è stato in gran parte riutilizzato per la realizzazione della carreggiata di una strada regionale. Raggiunto il bivio di Ontagnano, dopo circa 2 km, il sedime piega a sinistra verso nord e, attraversando lo svincolo autostradale, raggiunge la stazione di Palmanova che si trova sulla linea in esercizio Udine-Cervignano del Friuli. Qui il tracciato si collega, verso sud-ovest, alla linea dismessa Palmanova-San Giorgio di Nogaro. Palmanova è una città fortificata, a pianta poligonale, con interessanti monumenti e recentemente dichiarata dall'Unesco Patrimonio mondiale dell'Umanità; è anche un crocevia della rete ciclabile regionale del Friuli Venezia Giulia, nell'ambito della quale spicca la *Ciclovía Alpe Adria*, sull'itinerario che si propone di collegare Grado a Salisburgo. Superata Palmanova, il tracciato piegava a destra e proseguiva verso est; oggi il sedime non risulta più rinvenibile per la realizzazione di un canale scolmatore (da Palmanova a Nogaredo al Torre). I lavori di costruzione della linea si interruppero poco più avanti, nel punto in cui fu raggiunta la sponda del torrente Torre. Poco più a sud il Torre è attraversato dal cosiddetto *Cammino Celeste* o *Iter Aquileiense*, percorso di pellegrinaggio che collega il santuario del Monte Lussari ad Aquileia ed alla Carinzia.

**Città di Palmanova (UD)**

**Duomo di Palmanova (UD)**

**Piazza Grande (UD)**

**Civico Museo Storico (UD)**

**Parte del percorso - Cammino Celeste**

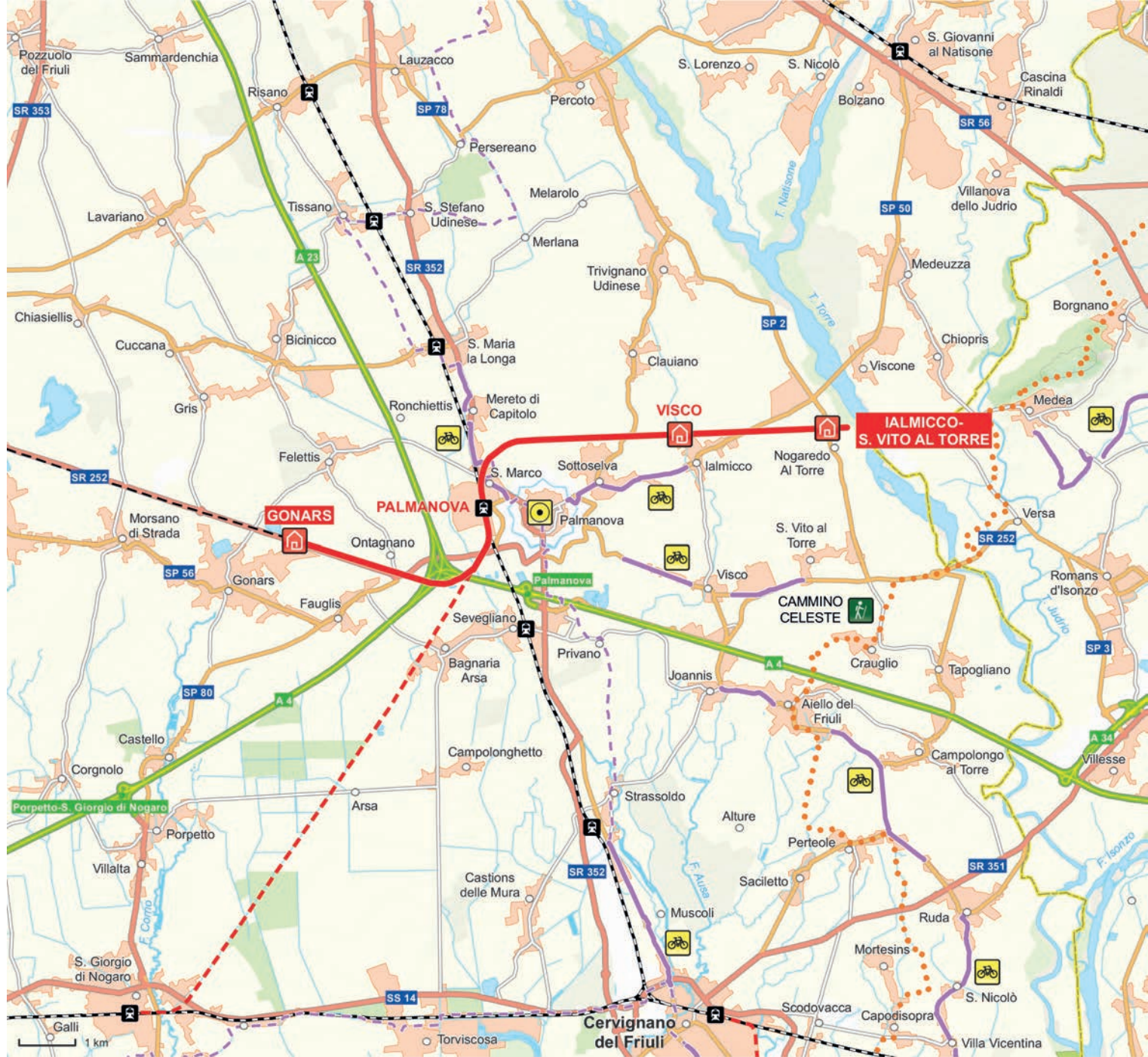
GONARS  
KM 0,0

VISCO

PALMANOVA

IALMICCO-SAN VITO AL TORRE  
KM 12,0





## FRIULI VENEZIA GIULIA \_ PALMANOVA-SAN GIORGIO DI NOGARO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
10 KM



LINEA  
DISMESSA



3 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Palmanova–S. Giorgio di Nogaro, Ha una lunghezza di circa 10 km, è di proprietà di RFI e ricade per intero in provincia di Udine. Il tracciato si distacca dalla linea ferroviaria attiva Udine-Cervignano del Friuli, poco a sud della stazione in esercizio di Palmanova, sviluppandosi in direzione sud-ovest, fino al punto di innesto con la linea ferroviaria Venezia-Trieste, situato poco prima della stazione di San Giorgio di Nogaro anch'essa in esercizio. Palmanova è una città dalla caratteristica pianta poligonale fortificata e con bei monumenti; è stata dichiarata dall'Unesco Patrimonio mondiale dell'Umanità; Palmanova è anche un nodo della rete ciclabile regionale del Friuli Venezia Giulia. Lasciata Palmanova, il tracciato dell'ex-linea, dopo un brevissimo tratto che risulta in condivisione con il sedime dismesso della linea incompiuta Gonars-S. Vito al Torre (che piega poi decisamente verso ovest), prosegue pressoché rettilineo in direzione sud-ovest, attraversando il paesaggio tipico della bassa pianura friulana, caratterizzata quest'ultima dalle coltivazioni cerealicole, che si intervallano a piantagioni di pioppo. All'estremità sud si innesta nella stazione di San Giorgio di Nogaro. Circa 2 km a sud di quest'ultima, si trova Porto Nogaro, attivo porto fluviale sul Corno, fiume che arriva da Gonars e sfocia nella laguna di Marano, quest'ultima situata circa 9 km a sud della stazione di San Giorgio di Nogaro. Dopo la chiusura della linea l'armamento è stato quasi interamente rimosso, anche se la sede ferroviaria risulta comunque agevolmente rinvenibile.

**Riserva Naturale Valle Canal Novo (UD)**

**Porto Nogaro (UD)**

**Cammino Celeste (UD)**

**Duomo di Palmanova (UD)**

**Piazza Grande (UD)**

PALMANOVA  
KM 0,0

SAN GIORGIO DI NOGARO  
KM 10

BAGNARIA ARSA  
KM 2,8



## FRIULI VENEZIA GIULIA\_CERVIGNANO-PONTILE PER GRADO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
2,3 KM



LINEA  
DISMESSA



2 FV



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Cervignano-Pontile per Grado, che originariamente presentava una lunghezza di circa 12 km, si sviluppava in direzione del mare, verso sud-est, con un tracciato ad andamento pressoché rettilineo. Nel tratto iniziale, l'ex-linea si distacca dalla linea ferroviaria in esercizio Venezia-Trieste poco a est della stazione in esercizio di Cervignano del Friuli/Aquileia/Grado, per piegare subito verso sud, lambendo l'abitato di Cervignano ed inoltrandosi nel territorio agricolo della bassa pianura, essenzialmente a vocazione cerealicola. Il tratto di sedime fino a Terzo d'Aquileia è ancora di proprietà di FS SpA. Il successivo tratto fino a Pontile per Grado, di circa 9 km, è stato ceduto alla Regione Friuli Venezia Giulia ed è stato trasformato in una greenway; questa risulta integrata nell'itinerario della *Ciclovía Alpe Adria*, che collega l'Austria all'Italia, da Salisburgo attraverso Udine, Palmanova, Cervignano, fino a Grado; infatti nella stazione di Terzo d'Aquileia si innesta il tratto di ciclabile della *Ciclovía Alpe Adria* che proviene da nord dopo aver attraversato gli abitati Cervignano e Terzo (su sede distinta quindi rispetto al parallelo tracciato della linea dismessa). Dopo Terzo, si raggiunge Aquileia, antica colonia Romana dove spiccano per importanza la maestosa basilica patriarcale e uno dei maggiori musei archeologici del nord Italia; al fine di non attraversare il centro abitato, in questo punto il tracciato dell'ex-linea presenta un'ansa che attorna il sito archeologico, dove sono stati portati alla luce resti del foro, della basilica, del porto fluviale e di alcune abitazioni signorili risalenti all'epoca romana; dal 1998 il sito è stato riconosciuto dall'Unesco Patrimonio mondiale dell'Umanità. Il tracciato termina a sud a Pontile per Grado che affaccia sulla laguna di Grado.

**Cimitero degli Eroi (UD)**

**Antico Porto Fluviale (UD)**

**Santuario di Barbana (GO)**

**Città di Grado (GO)**

**Laguna di Grado (GO)**

**Castello di Strassoldo (UD)**

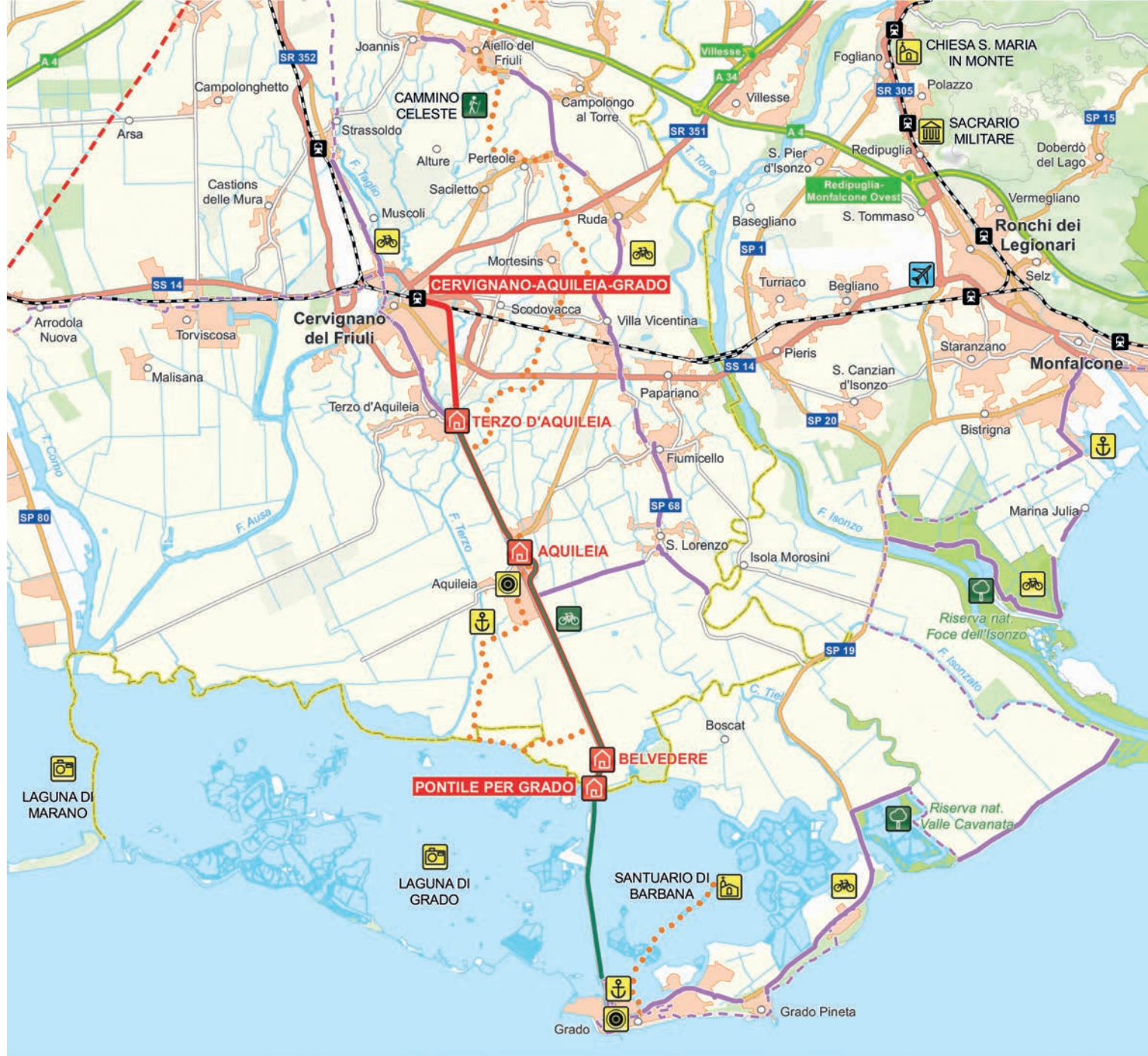
CERVIGNANO DEL FRIULI  
KM 0,0

AQUILEIA  
KM 6,5

PONTILE PER GRADO  
KM 12,3

TERZO D'AQUILEIAE  
KM 3,3

BELVEDERE  
KM 11,7



## LIGURIA \_ FINALE LIGURE-VARIGOTTI



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
4,7 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
SI

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

L'intervento di raddoppio della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia ha comportato anche la realizzazione di nuove porzioni di ferrovia in variante di tracciato rispetto alla linea storica, con conseguente dismissione dei vecchi tratti di linea corrispondenti. Tra Genova e Finale Ligure la proprietà di gran parte dei tratti dismessi per variante è stata già ceduta (complessivamente circa 50 km). Resta rilevante questo tratto di circa 7 km tra la stazione di Finale Ligure Marina (in esercizio) e lo sbocco della vecchia galleria *Malpasso*, situata dopo la vecchia stazione di Varigotti. Il tracciato dismesso si sviluppa lunga la costa, alternando tratti a cielo aperto, che consentono la vista di scorci suggestivi sul mar Ligure, a tratti in galleria, anche brevi, resi necessari per il tracciato ferroviario storico a causa della tormentata conformazione morfologica di quel tratto di costa. Appena fuori dalla stazione di Finale Ligure Marina, l'ex-tracciato ferroviario entra in galleria; esce poi all'aperto per un breve tratto in corrispondenza della foce del torrente Sciusa. Rientra poi subito in galleria per uscire nuovamente allo scoperto dopo il porto turistico di Capo San Donato. Da qui il tracciato corre parallelo alla S.S. Aurelia, sempre con brevi tratti in galleria, fino alla ex stazione di Varigotti. In vari punti l'ex-sedime è stato già interessato da trasformazioni nell'ambito di interventi a carattere urbanistico (allargamento di viabilità preesistente o realizzazione di parcheggi). I beni ricompresi nel tratto dismesso ricadono quasi completamente nel comune di Finale Ligure, in particolare nel territorio compreso tra la zona urbana di Finalpia e la frazione di Varigotti. Solo nel tratto finale della galleria *Malpasso* risulta interessato il comune di Noli.

**Riserva Naturale di Bergeggi (SV)**

**Capo Noli (SV)**

**Grotte di Borgio Verezzi (SV)**

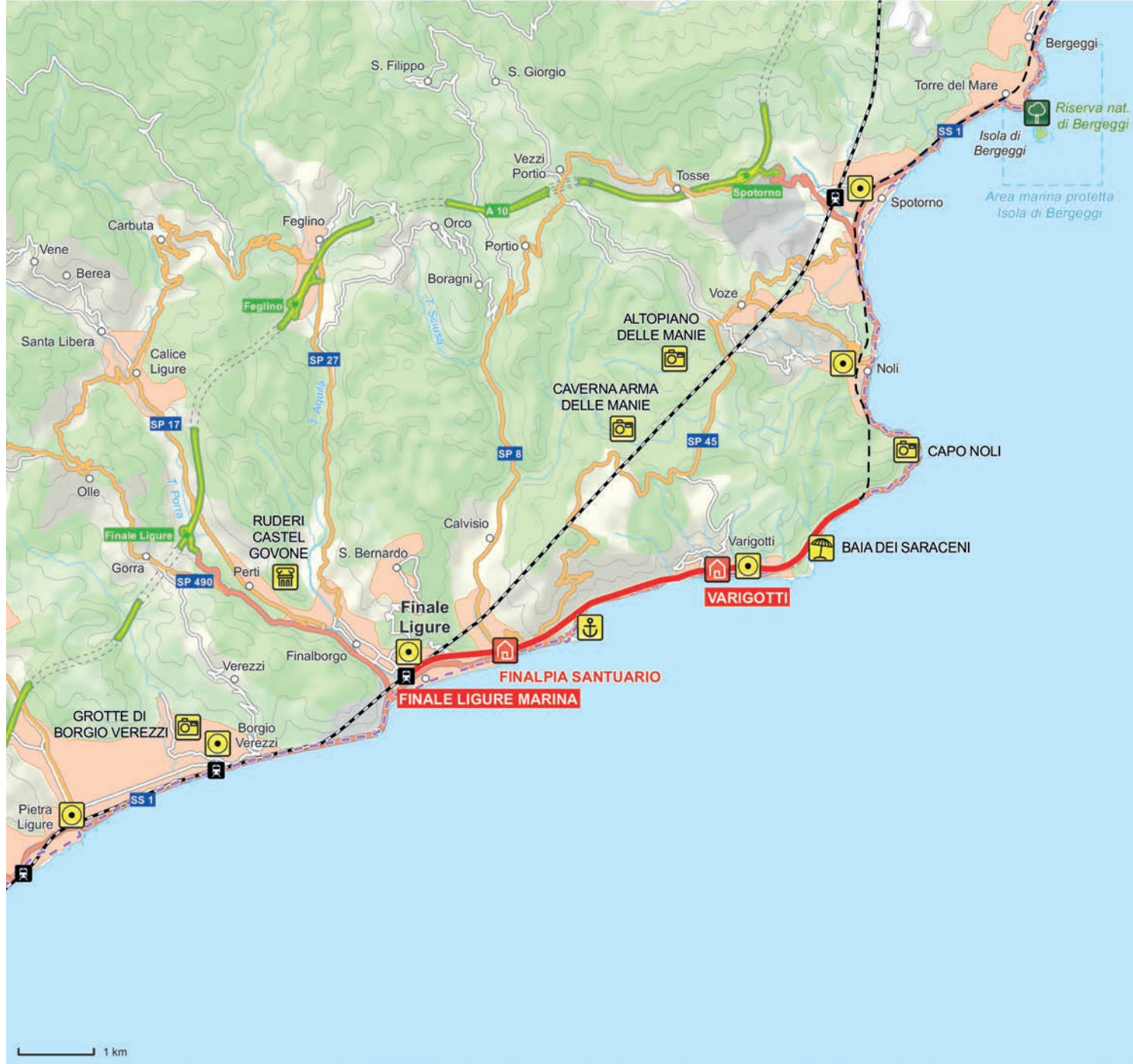
**Ruderi Castel Govone (SV)**

**Altopiano delle Manie (SV)**

**Città di Savona**

FINALE LIGURE MARINA  
KM 0,0

FINALE LIGURE VARIGOTTI  
KM 7,0



## LIGURIA ANDORA-SAN LORENZO AL MARE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
18,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



4 FV  
4 MM



BINARI  
SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Ancora più a ponente di Finale Ligure, la realizzazione per la linea Genova-Ventimiglia di nuovi tratti a doppio binario, a monte del vecchio tracciato costiero, ha portato alla dismissione del tratto di 43 km Andora-S. Lorenzo al Mare-Ospedaletti ligure. La porzione S. Lorenzo al Mare-Ospedaletti (23 km) è stata già alienata nel 2003 e trasformata nel *Parco Costiero Riviera dei Fiori*, uno dei più pregevoli percorsi ciclo-pedonali italiani, con attrezzature per la fruizione turistica. L'adiacente tratto Andora-S. Lorenzo, di 18,5 km, è stato dismesso nel 2016. Si sviluppa lungo la costa, alternando ampi tratti a cielo aperto, che consentono di godere della vista di scorci sul mar Ligure, con parti in galleria. Il tracciato ha inizio poco a nord della vecchia stazione di Andora e subito raggiunge la costa lambendo l'area protetta del Torrente Merula. Corre poi lungo la costa, tra il mare e la S.S. Aurelia fino alla stazione di Cervo-San Bartolomeo, prima della foce torrente Cervo, al confine tra i comuni di Cervo e S. Bartolomeo al Mare, entrambi con centri storici pregevoli. Si allontana quindi dal mare per poi riavvicinarsi nella zona di Diano Marina, altro abitato storico. Da qui il tracciato in galleria supera lo sperone di *Capo Berta* per raggiungere Imperia, capoluogo di provincia con un notevole centro storico. La ex-linea costeggia poi il mare fino a rientrare di nuovo in galleria sotto al promontorio Parasio dell'antico borgo di Porto Maurizio, centro medievale di notevole interesse. Uscendo dalla galleria la tratta prosegue costeggiando il mare fino alla ex stazione San Lorenzo-Cipressa, dove ha inizio la greenway già realizzata. La Regione Liguria, i Comuni interessati e RFI hanno sottoscritto una intesa quadro finalizzata alla realizzazione di una pista ciclo-pedonale in continuità con quella esistente ed al riordino urbanistico delle aree.

**Riserva Naturale Isola Gallinara (SV)**

**Santuario Nostra Signora delle Grazie (IM)**

**Città di Alassio (SV)**

**Area protetta Torrente Merula (SV)**

**Porto Maurizio (IM)**

**San Bartolomeo al Mare (IM)**

ANDORA  
KM 0,0

DIANO MARINA  
KM 7,5

IMPERIA PORTO MAURIZIO  
KM 14,8

CERVO SAN BARTOLOMEO  
KM 4,5

IMPERIA ONEGLIA  
KM 12,7

SAN LORENZO AL MARE  
KM 18,5





**ANDORA (SV)****FV555 mq****CERVO SAN BARTOLOMEO (IM)****FV730 mq**

## LIGURIA\_ANDORA-SAN LORENZO AL MARE



### DIANO MARINA (IM)



**FV1.280 mq**



### IMPERIA PORTO MAURIZIO (IM)



**FV2.360 mq**

## LIGURIA\_CAVI-MANAROLA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
27,8 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa tra Cavi e Manarola era parte del tracciato costiero ottocentesco della linea Genova-La Spezia, sostituito da una variante ferroviaria a doppio binario che corre più a monte rispetto al mare. Dismessa in fasi successive tra il 1924 e il 1970, l'ex tracciato corre a ridosso del mare per 28 km con grande valenza paesaggistica: causa la costa frastagliata, la vista del mare risulta discontinua per via delle numerose e frequenti gallerie. Il sedime dismesso ha inizio poco a nord di Sestri Levante, della quale lambisce il caratteristico centro storico allungato sul mare che fa da cornice alla Baia del Silenzio. Segue poi la costa e attraversa il caratteristico borgo marinaro di Moneglia. Superata la stazione di Framura, ha inizio un tratto di circa 6 km già trasformato in una pista ciclopedonale asfaltata, che interessa il bel centro di Bonassola e si conclude a Levanto. Inserita nel piano di rete ciclabile della Liguria, questa greenway risulta molto suggestiva, con il suo alternarsi di gallerie e di scorci offerti dalle aperture balconate, nonché la possibilità di accedere a tratti di spiaggia prima raggiungibili solo via mare. Dopo Levanto, ove spiccano la gotica chiesa di S. Andrea e il convento dell'Annunziata, il tracciato della vecchia linea attraversa la celebre zona costiera delle Cinque Terre, dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco e tutelata da un parco nazionale, con i caratteristici insediamenti costieri e il paesaggio agricolo modellato dai terrazzamenti. Dopo un tratto di circa 5 km ove si rientra sulla linea in esercizio tra Monterosso e il borgo medievale di Vernazza, inizia l'ultimo tratto dismesso, che prima lambisce la spiaggia di Guvano, poi sottopassa il promontorio su cui sorge il suggestivo borgo di Corniglia e infine termina a Manarola. Nel tratto tra Sestri Levante e Deiva Marina è stata realizzata della viabilità. Restano oggi di proprietà di RFI circa 7 km costituito da porzioni discontinue di sedime dismesso.

**Baia del Silenzio (GE)**

**Parco Nazionale delle Cinque Terre (SP)**

**Parco Regionale di Montemarcello Magra (SP)**

**Miniera di Gambatesa (GE)**

**Basilica dei Fieschi (GE)**

**Parco Regionale di Portovenere (SP)**

CAVI  
KM 0,0

RIVA TRIGOSO

DEIVA MARINA

BONASSOLA

MONTEROSSO

CORNIGLIA

SESTRI LEVANTE

MONEGLIA

FRAMURA

LEVANTO

VENNAZZA

MANAROLA  
KM 27,8



# EMILIA ROMAGNA\_LOMBARDIA\_VENETO\_NOGARA-TAVERNELLE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
71,1 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



4 FV  
11 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

## TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

L'intervento per il raddoppio della ferrovia Bologna-Verona, attivato tra il 2005 e il 2009, ha dato luogo nel tratto tra Tavernelle Emilia e Nogara alla dismissione di una serie di tratti discontinui di vecchia linea, per un totale di circa 50 km, a seguito della realizzazione di varianti di tracciato su nuovi sedimi. Il tracciato dismesso inizia a sud di Nogara e prosegue in rettilineo tra le risaie fino alla vecchia stazione di Ostiglia, da cui si diramava la linea dismessa per Treviso, lambendo la riserva naturale *Palude di Ostiglia*. Valicato il Po con un ponte in ferro, il tracciato tocca l'abitato di Revere, dove spicca il cinquecentesco Palazzo Ducale; superato Poggio Rusco giunge alla stazione di Mirandola, collegata con una pista ciclabile all'interessante centro storico. Attraversando la campagna coltivata si giunge a S. Felice sul Panaro, dove si incrocia la pista ciclabile Mirandola-Finale Emilia realizzata sul sedime dismesso di una ferrovia a scartamento ridotto. Il tracciato dismesso attraversa poi il fiume Panaro e giunge a Crevalcore, dove si interseca con la ferrovia concessa oggi dismessa Modena-Ferrara, che costituiva un collegamento con i limitrofi abitati storici di Nonantola e Cento. Proseguendo verso sud, il sedime dismesso attraversa l'abitato di S. Giovanni in Persiceto (da segnalare il *Museo Lamborghini* nella vicina Sant'Agata Bolognese), per poi ricongiungersi alla linea in esercizio a nord della ex stazione di Tavernelle Emilia, alle porte di Bologna. Il tratto di sedime dismesso ricadente in Emilia-Romagna, tra Mirandola, Crevalcore, S. Giovanni in Persiceto e Tavernelle Emilia, è stato ceduto in comodato d'uso alle Province di Modena e Bologna, e subcomodato ai comuni interessati, affinché sia trasformato in greenway; la nuova pista ciclopedonale, di prossima realizzazione, andrà a costituire una variante dell'itinerario della *Ciclopista del Sole* da Verona a Firenze, nonché il tratto italiano del corridoio *Eurovelo 7*.

**Città di Mantova**

**Bosco della Panfila (FE)**

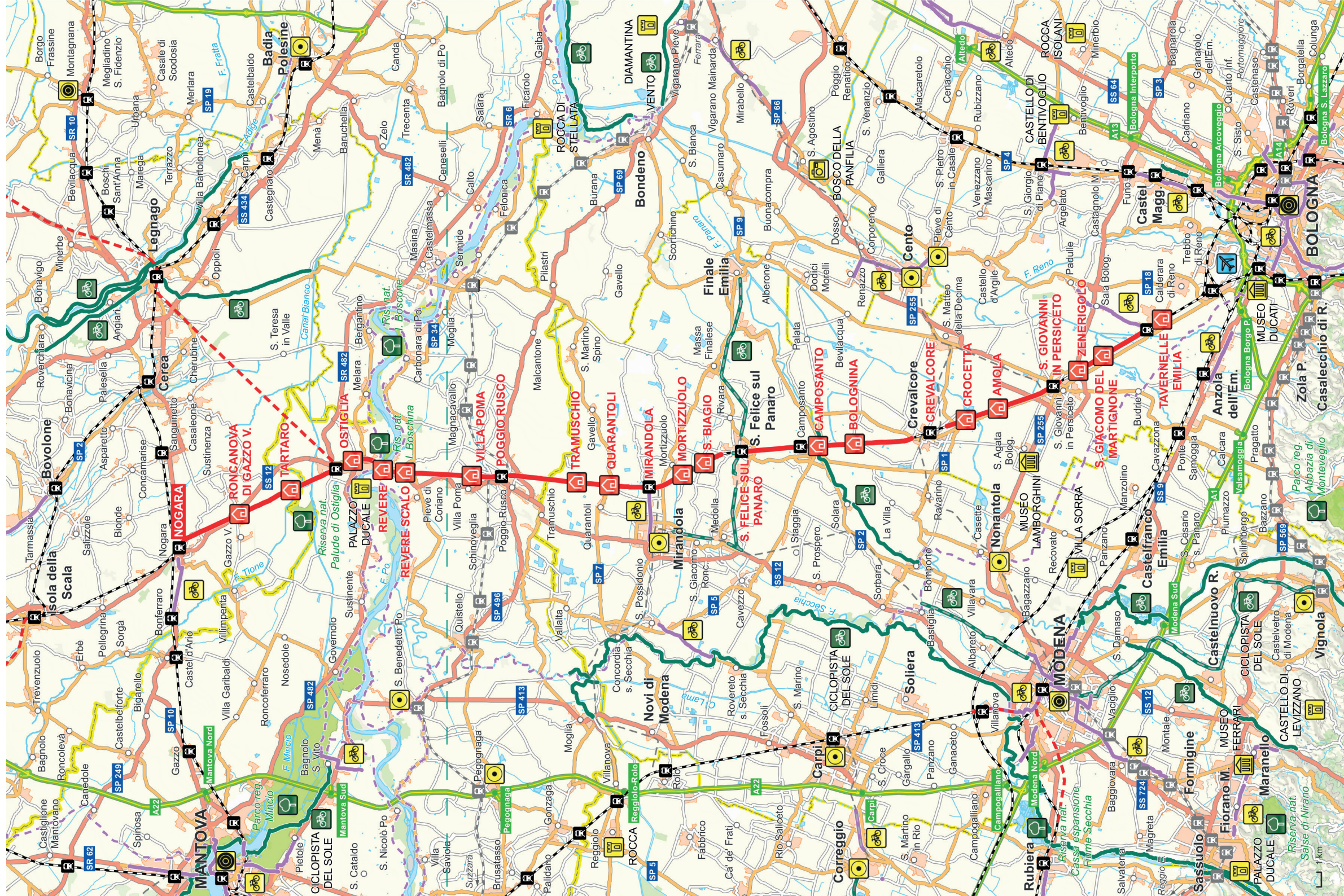
**Castello di Bentivoglio (BO)**

**Parco Regionale Mincio (MN)**

**Città di Bologna**

**Città di Modena**







**REVERE (MN)**



**FV335 mq**



# EMILIA ROMAGNA\_LOMBARDIA\_VENETO\_NOGARA-TAVERNELLE



**REVERE SCALO (MN)**



**FV440 mq**



Linea Fano-Urbino

# EMILIA ROMAGNA\_LOMBARDIA\_VENETO\_NOGARA-TAVERNELLE



## BOLOGNINA (BO)



**FV80 mq**



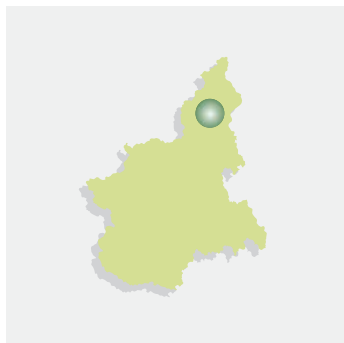
## LUNGOLINEA (MO)



**FV700 mq**



**KM51+522**

**PIEMONTE**\_GOZZANO-BOLZANO NOVARESE

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,6 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

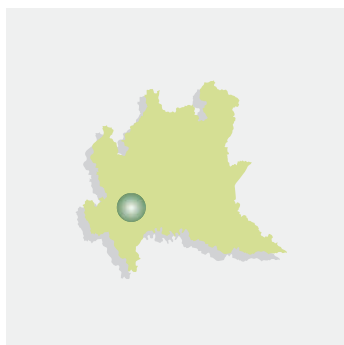


1 FV



BINARI SI  
TECNOLOGIE

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

**LOMBARDIA**\_MILANO ROGOREDO-POASCO-SORIGHERIO

PROPRIETÀ FS S.P.A.



3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

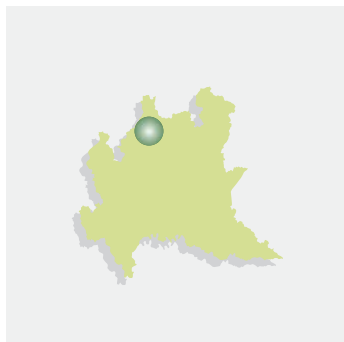


-



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

Il Comune di Milano è interessato ad acquisire il sedime dismesso.

**LOMBARDIA**\_SAN CASSIANO-CHIAVENNA-PRATA CAMPORTACCIO

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

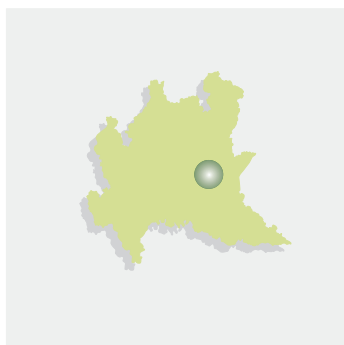


-



NO

## LOMBARDIA\_BRESCIA-ISEO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,5 KM



LINEA  
DISMESSA



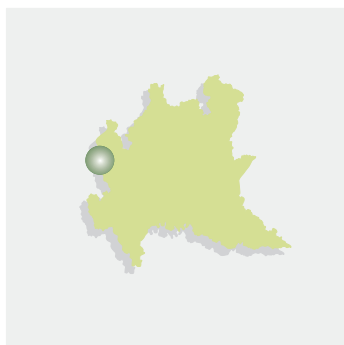
-



NO

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

## LOMBARDIA\_DORMELLETTO-SESTO CALENDE



PROPRIETÀ FS S.P.A.



0,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

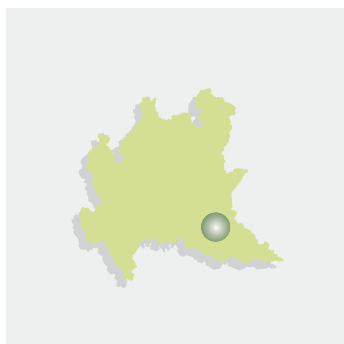


-



NO

## LOMBARDIA\_DESENZANO DEL GARDA-SIRMIONE-DESENZANO PORTO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,6 KM



LINEA  
DISMESSA

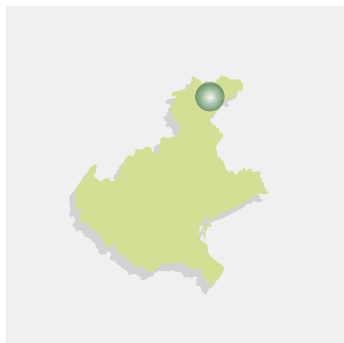


-



NO

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

**VENETO**\_PERAROLO DI CADORE-VIADOTTO BOITE-SOTTOCASTELLO-TAI

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

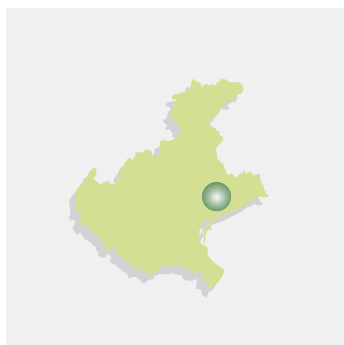


1 FV



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

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

**VENETO**\_VENEZIA MESTRE-EX BIVIO ORGNANO

PROPRIETÀ FS S.P.A.



3,2 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

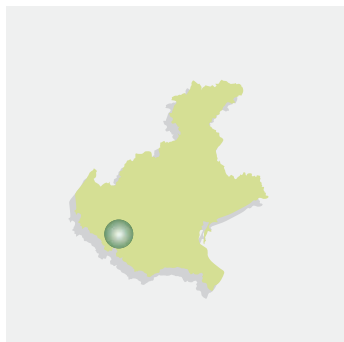


-



NO

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.

**VENETO**\_ISOLA DELLA SCALA-BUTTAPIETRA

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,4 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



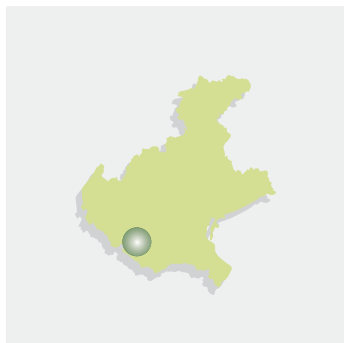
-



NO

Tratto residuale a seguito del raddoppio della linea Verona-Bologna.

## VENETO\_CEREA-BIVIO NOGARA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



0,7 KM



-

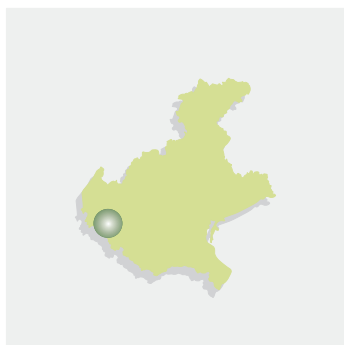


LINEA  
DISMESSA



NO

## VENETO\_VERONA PORTA NUOVA NODO-BIVIO BOLOGNA



PROPRIETÀ FS S.P.A.



2,5 KM



-



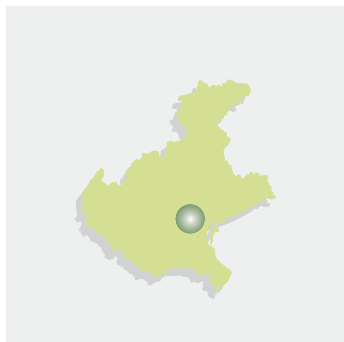
LINEA  
DISMESSA



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

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

## VENETO\_MONTEBELLUNA-SUSEGANA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



18,5 KM



5 CC

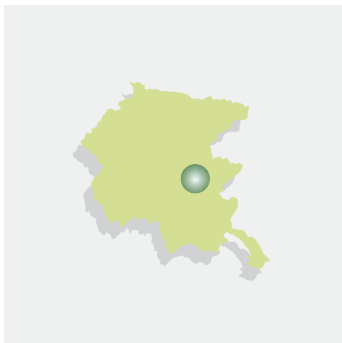


LINEA  
DISMESSA



BINARI IN  
PARTE SI TEC-  
NOLOGIE NO

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_TRICESIMO-SAN PELAGIO-TARCENTO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,1 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



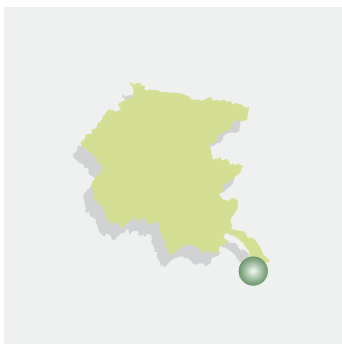
2 CC



-

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

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_TRIESTE-BIVIO GRETTA



PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,1 KM



LINEA  
DISMESSA

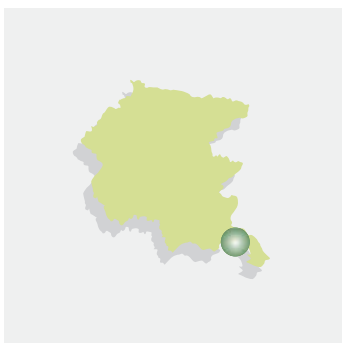


-



BINARI SI  
TECNOLOGIE SI

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_MONFALCONE-PORTOROSEGA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,0 KM



LINEA  
DISMESSA



-

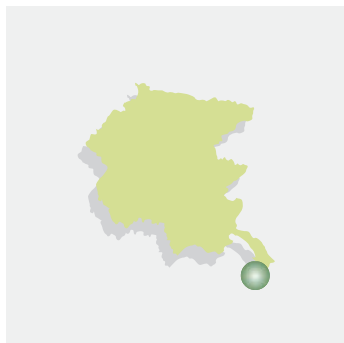


BINARI  
IN PARTE SI  
TECNOLOGIE  
NO

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



## FRIULI VENEZIA GIULIA TRIESTE CAMPO MARZIO-VILLA OPICINA-FERNETTI-TRIESTE BARCOLA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,7 KM



GRUPPI  
DI RACCORDI  
DISMESSI

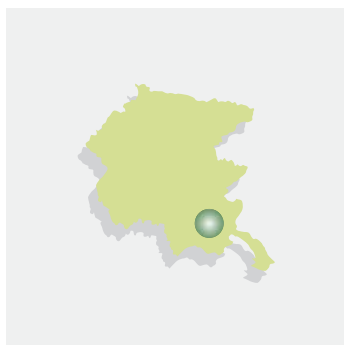


-



NO

## FRIULI VENEZIA GIULIA TORVISCOSA-CERVIGNANO



PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

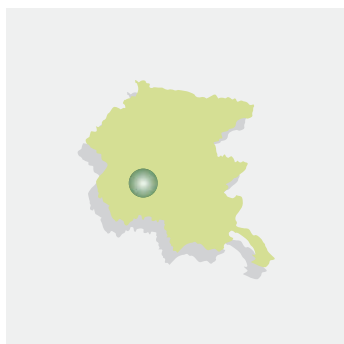


-



NO

## FRIULI VENEZIA GIULIA CODROIPO-CASARSA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



0,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

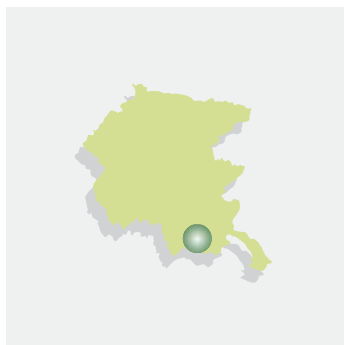


-



NO

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_SEVEGLIANO-CERVIGNANO-AQUILEIA-GRADO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

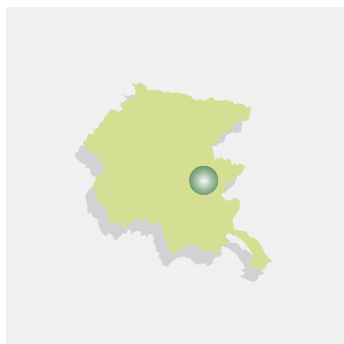


1 FV



NO

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_BIVIO PRADAMANO-UDINE-BIVIO VAT



PROPRIETÀ FS S.P.A.



2,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



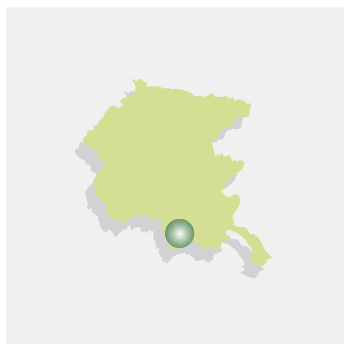
-



BINARI SI  
TECNOLOGIE SI

Tratto dismesso per variante di tracciato sulla circonvallazione ferroviaria di Udine.

## FRIULI VENEZIA GIULIA\_SAN GIORGIO DI NOGARO-PORTO NOGARO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,2 KM



LINEA  
DISMESSA



-



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

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

## LIGURIA\_GENOVA VOLTRI-SAVONA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,2 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

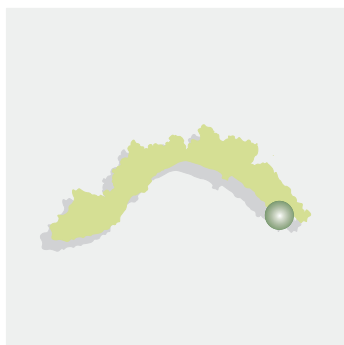


-



NO

## LIGURIA\_LEVANTO-MONTEROSSO-GALLERIA "MESCO"



PROPRIETÀ FS S.P.A.



2,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

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.



Linea Moretta Saluzzo

**ATLANTE**  
di viaggio lungo le ferrovie dismesse

CENTRO





**Linea Velletri – Priverno**

# CENTRO

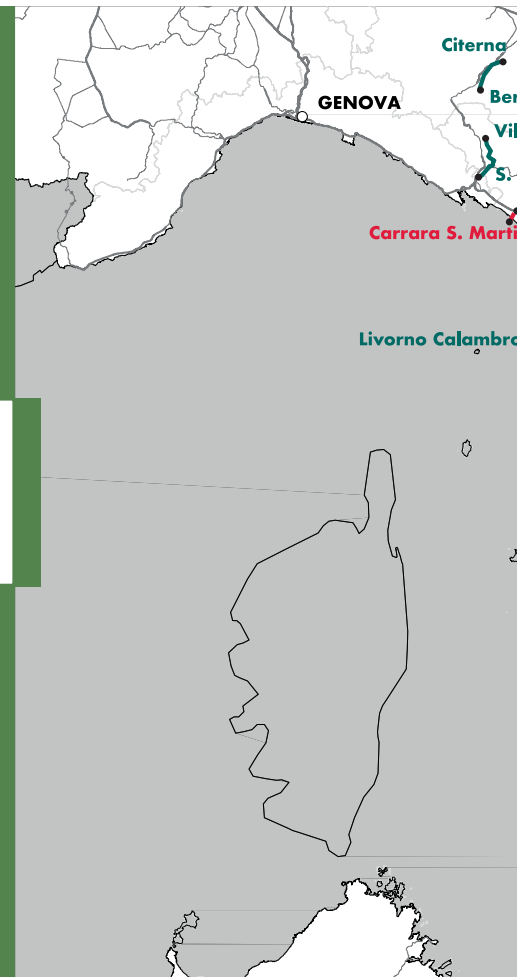
**Linee dismesse FS**

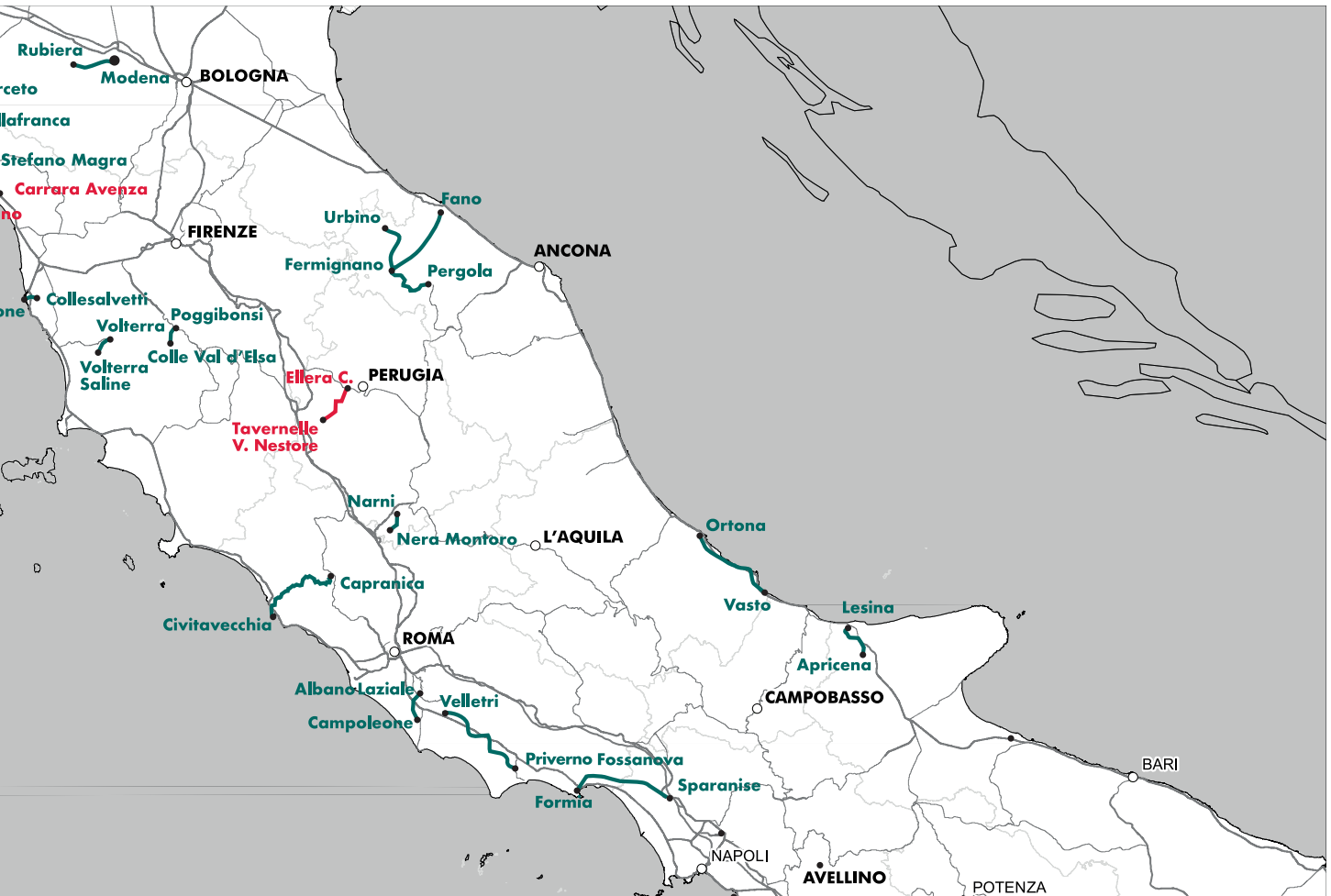


**Linee dismesse RFI**



**Linee in esercizio**





## EMILIA ROMAGNA \_MODENA-RUBIERA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
8,2 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



3 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto ferroviario tra Modena e Rubiera, di circa 8 km, è stato dismesso per la realizzazione sulla linea Bologna-Milano della variante cosiddetta *Rilocata*, finalizzata a liberare alcuni quartieri di Modena dalla soggezione del passaggio della ferrovia. Privo già di binari e impiantistica, il sedime dell'ex-linea mette in comunicazione il centro storico di Modena con la zona Maddonnina e la frazione di Cittanova. Il tracciato, pianeggiante, ha inizio poco dopo l'uscita (in direzione Milano) dalla stazione di Modena; attraversa i quartieri nord-occidentali della città, con le case che lasciano pian piano sempre più spazio ai campi coltivati; sottopassata la via Emilia e l'Autostrada del Sole, il sedime dismesso si ricongiunge alla linea attiva Bologna-Milano, poco prima dell'attraversamento del fiume Secchia. Modena è caratterizzata da un centro storico di dimensione contenuta, ma con numerosi monumenti e musei, tra i quali spicca il complesso formato dalla Cattedrale, dalla torre Ghirlandina e da Piazza Grande con gli storici palazzi che vi si affacciano, dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. Il territorio di Modena è già attraversato da una fitta rete di piste ciclabili e greenways (tra le quali quelle realizzate lungo le ferrovie in concessione oggi dismesse Modena-Mirandola e Modena-Vignola). Il comune di Modena è interessato all'acquisizione della Modena-Rubiera per riconvertirla in un percorso ciclo-pedonale che andrà ad integrarsi nella rete di mobilità dolce cittadina; sono in corso di definizione le modalità per la cessione della linea. Da segnalare che sugli argini del fiume Secchia è stato realizzato un tratto della *Ciclopista del Sole*, inserita nel corridoio europeo *Eurovelo 7*, che segue il fiume fino alla sua confluenza nel Po.

**Città di Modena**

**Riserva naturale Cassa di espansione Fiume Secchia (MO)**

**Città di Sassuolo (MO)**

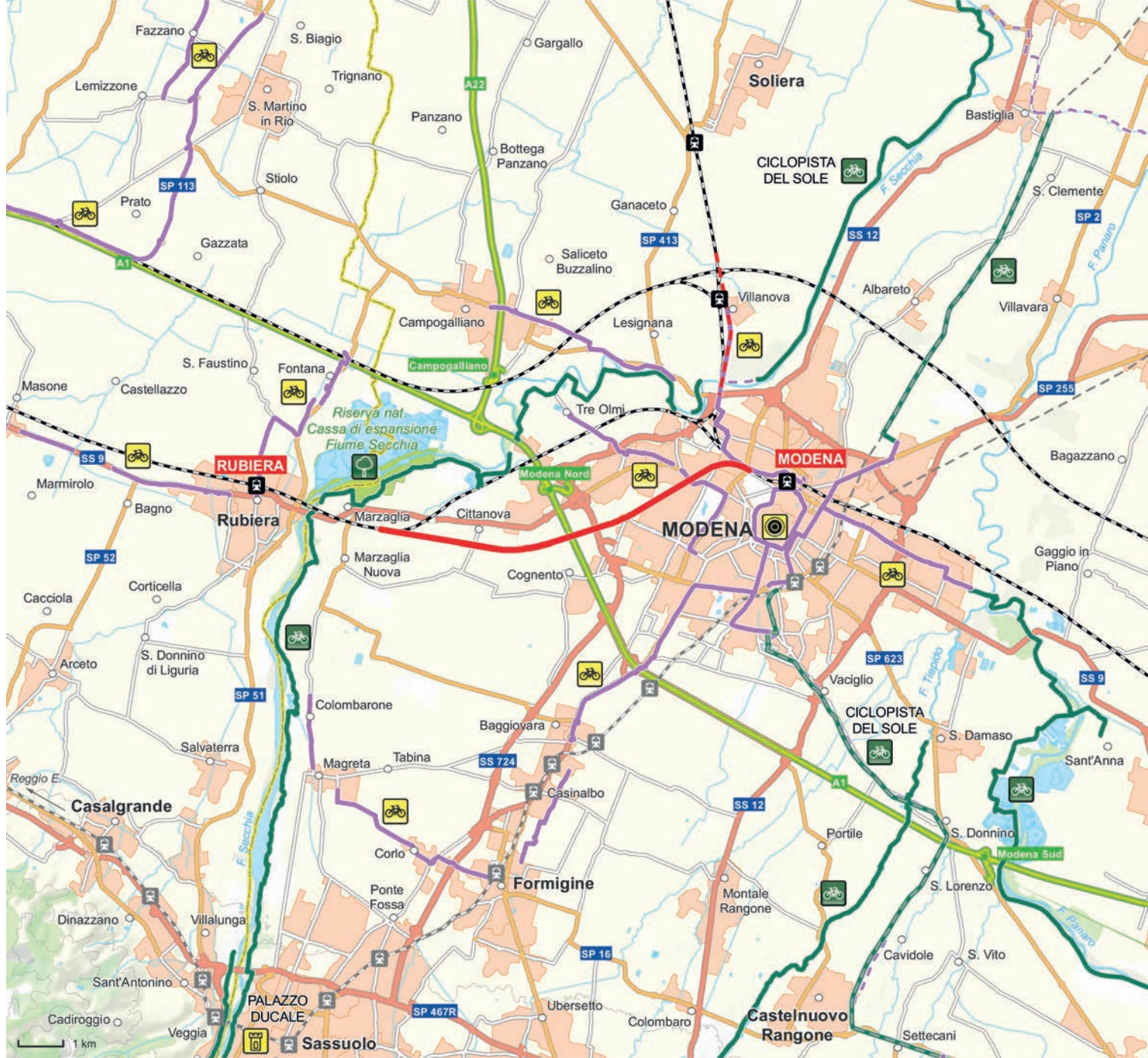
**Ciclopista del Sole**

**Città di Nonantola (MO)**

MODENA  
KM 0,0

RUBIERA  
KM 8,2





## EMILIA ROMAGNA\_CITERNA TARO-SOLIGNANO-BERCETO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
12 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



2 FV  
2 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tracciato ferroviario tra Citerna Taro e Berceto è stato dismesso a seguito della realizzazione di una variante sulla linea Parma-La Spezia, cosiddetta *Pontremolese*. Si compone di due tratti, rispettivamente di 7,7 km e 4,3 km, discontinui in quanto la stazione intermedia di Solignano è in comune tra vecchio e nuovo tracciato. Di discreto interesse paesaggistico, è una linea di montagna che si sviluppa nel fondovalle del fiume Taro in Emilia, senza toccare nuclei abitati di una certa rilevanza. Il primo tratto dismesso inizia dalla stazione in esercizio di Citerna Taro, circa 8 km a monte della cittadina di Fornovo, la quale conserva nel nucleo medievale una delle più belle pievi romaniche del Parmense, la chiesa di S. Maria Assunta, dell'XI sec. Dopo l'ex fermata di Selva del Boschetto, il tracciato dismesso valica il Taro con un lungo ponte ed entra nella galleria di Solignano, al cui sbocco si riunisce alla ferrovia in esercizio in corrispondenza della stazione di Solignano. Poco oltre quest'ultima, dalla linea in esercizio si distacca e riprende il tracciato dismesso, proseguendo tra l'alveo ghiaioso del Taro e la strada provinciale, attorniato da colline dal dolce andamento, toccando la stazione di Valmozzola e terminando in corrispondenza della stazione di Berceto, che sorge a circa 10 km dall'omonimo borgo. Il centro abitato di Berceto, tra l'altro importante tappa della Via Francigena prima del valico della Cisa, ha ben conservato l'atmosfera medievale del tessuto urbano, con antiche case e palazzi signorili caratterizzati dall'impiego della pietra di costruzione. Il tratto Solignano-Berceto è stato già trasformato in una pista ciclopedonale, a cura dei comuni interessati (Solignano, Berceto e Valmozzola) che hanno ricevuto in uso i relativi beni da RFI, con la prospettiva di un definitivo passaggio di proprietà.

#### Citta di Parma

Chiesa S. Maria Assunta (PR)

Riserva Naturale M. Prinzerà (PR)

#### Salti del Diavolo (PR)

Berceto (PR)

Percorso Via Francigena

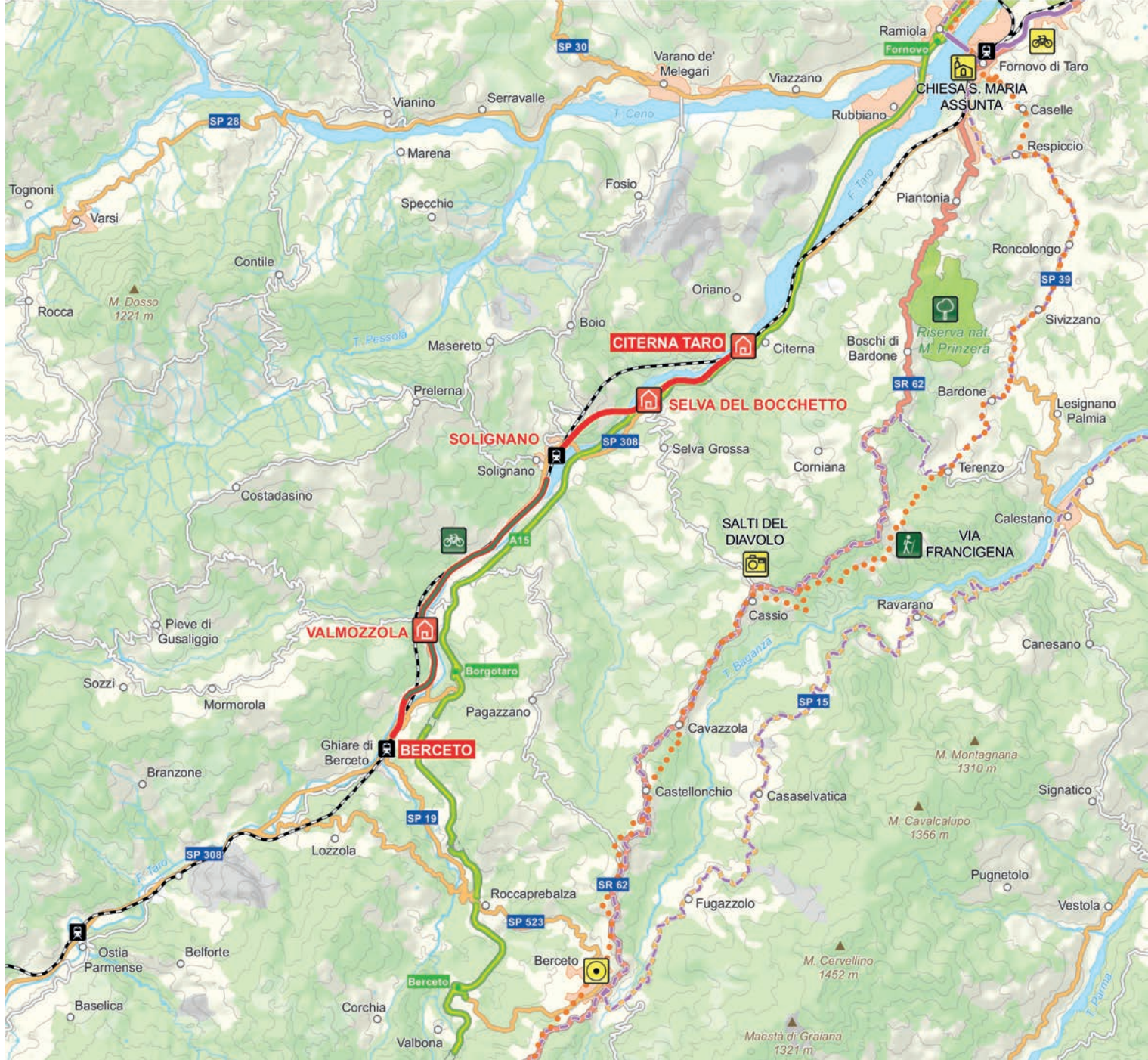
CITERNA TARO  
KM 0,0

SOLIGNANO  
KM 5,0

BERCETO  
KM 13,2

SELVA DEL BOCCHETTO  
KM 2,5

VALMOZZOLA  
KM 10,0





FV Volterra Linea Volterra-Saline di Volterra

## EMILIA ROMAGNA\_CITERNA TARO-SOLIGNANO-BERCETO



**SELVA DEL BOCCHETTO (PR)**



**FV500 mq**

## TOSCANA\_SANTO STEFANO DI MAGRA-VILAFRANCA BAGNONE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
8,8 KM



LINEA  
DISMESSA



2 FV  
10 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Dismesso per la realizzazione di una variante sulla linea *Pontremolese* Parma-La Spezia, il tratto S. Stefano di Magra-Villafranca Bagnone, assai tortuoso e con numerose opere d'arte ferroviarie, segue col tracciato la valle del fiume Magra, tutelata attraverso l'istituzione di un parco regionale in prossimità di Santo Stefano. Il sedime dismesso ha inizio a sud della stazione di Villafranca Bagnone; discende poi il fondovalle del fiume Magra in prossimità del corso d'acqua e dalla strada della Cisa, in un paesaggio caratterizzato da boschi e animato da vari borghi sui due versanti. Prima di giungere ad Aulla, il sedime dall'ex stazione di Terra-rossa-Tresana fino al ponte sul torrente Taverone è stato trasformato in una pista ciclopedonale, inserita nella *Via Francigena*. L'intero tratto che entra nell'abitato di Aulla, inclusa la vecchia stazione dismessa (da cui si diramava la ferrovia per la Garfagnana e Lucca), è passato in proprietà al comune di Aulla, il più importante centro commerciale della valle. La nuova stazione di Aulla è stata realizzata in posizione più periferica rispetto all'abitato. Nel tratto successivo la valle si restringe, chiusa tra pendii boscosi, e il tracciato dismesso prosegue sempre tortuoso, tra la strada statale, il fiume e l'autostrada, fino a terminare dopo alcune gallerie a S. Stefano di Magra, ad una decina di chilometri da La Spezia, centro di rilevante interesse urbanistico e culturale. Da S. Stefano di Magra si dirama la linea per Sarzana (via Ponzano Magra), attualmente sospesa all'esercizio ferroviario. Sarzana conserva intatto il centro storico e rappresenta un importante crocevia stradale. Tra le due località è stata recentemente realizzata una greenway lungo il canale Lunense.

**Area naturale F. Magra in Lunigiana (MS)**

**Parco regionale Alpi Apuane (MS)**

**Parco regionale Montemarcello Magra (SP)**

**Città di Massa Carrara**

**Comune di Sarzana (SP)**

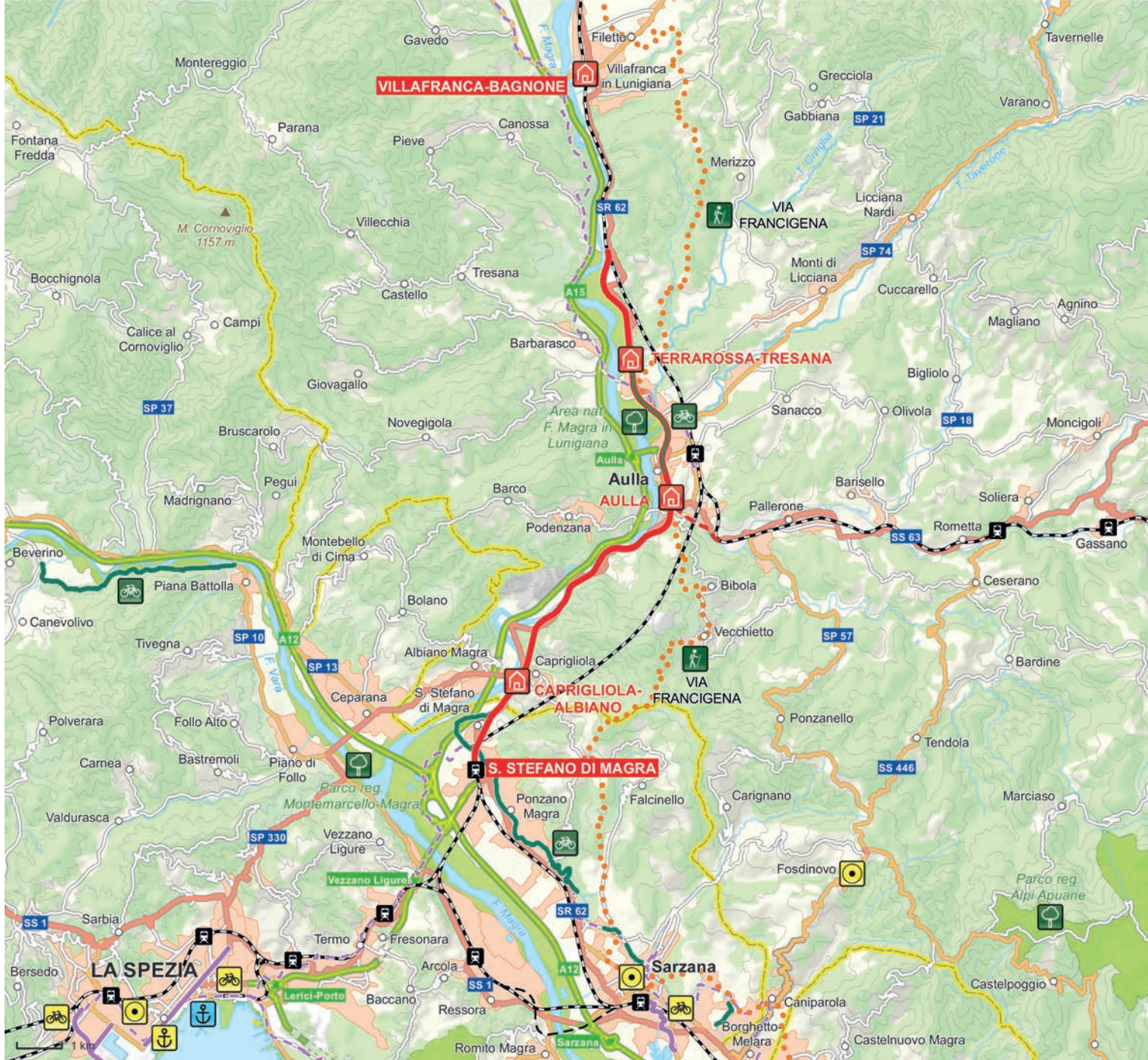
VILAFRANCA BAGNONE  
KM 0,0

AULLA  
KM 4,3

SANTO STEFANO DI MAGRA  
KM 13,4

TERRAROSSA TRESANA  
KM 2,3

CAPRIGLIOLA ALBIANO  
KM 12,9




**TERRAROSSA TRESANA (MS)**

**FV135 mq**

**LUNGOLINEA (MS)**

**CC80 mq**

**km96+200**



## TOSCANA\_SANTO STEFANO DI MAGRA-VILLAGRANCA BAGNONE



LICCIANA NARDI (MS)



CC60 mq



km96+996

## TOSCANA\_CARRARA SAN MARTINO-CARRARA AVENZA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
4,4 KM



LINEA  
DISMESSA



1 FV  
4 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Carrara S. Martino-Carrara Avenza, costituiva una breve diramazione (circa 4 km) della ferrovia *Tirrenica* Genova-Pisa, a servizio delle cave di Carrara. L'ex-linea, ricadente per intero nel comune di Carrara, è inserita in un paesaggio tipicamente urbano, scendendo con andamento sinuoso dal centro cittadino, in alto, alla pianura costiera. La stazione di Carrara S. Martino sorge in prossimità dell'interessante nucleo storico di Carrara, cittadina posta in una conca coperta di uliveti ai piedi delle Alpi Apuane. Da queste nella cave viene estratto il notissimo e pregiato marmo bianco che ha reso celebre la località. Le Alpi Apuane sono tutelate da un parco regionale e attraversate da numerosi sentieri e strade forestali. Il tracciato dismesso scende verso la costa, attraversando le zone più periferiche dell'area urbana, con ampie curve e un certo numero di ponti, terminando nella stazione di Carrara Avenza, che è in esercizio sulla linea ferroviaria Genova-Pisa. Nell'area di Avenza passa la Via Francigena. A nord-ovest, a circa 5 km, si trova l'area archeologica di Luni, antica città romana fondata nel 177 a.C., caratterizzata dai resti dell'Anfiteatro e dal Museo Archeologico Nazionale. Infine a sud-est di Avenza, collegato alla stessa da un tratto di pista ciclopedonale, sorge il capoluogo provinciale di Massa, nel cui singolare centro storico si affiancano una zona medievale, dominata dalla Rocca con il castello dei Malaspina, ed una parte cinquecentesca con il Duomo. L'amministrazione comunale di Carrara ha sposato l'idea di riutilizzare il sedime dismesso per la realizzazione di un sistema di mobilità ciclabile cosiddetto "dal mare ai monti" a beneficio del territorio locale, da perseguirsi anche attraverso la partecipazione a bandi per l'accesso a fondi di finanziamento europei.

**Area Archeologica di Luni e Museo Archeologico (SP)**

**Provincia di Massa Carrara-Parco Regionale Alpi Apuane (MS)**

**Città di Carrara**

**Città di Massa**

**Percorso Via Francigena**

CARRARA SAN MARTINO  
KM 0,0

CARRARA AVENZA  
KM 4,4



## TOSCANA\_LIVORNO CALAMBRONE-COLLESALVETTI



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
18,0 KM



LINEA  
DISMESSA



2 FV  
1 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Livorno Calambrone-Collesalvetti è parte del primo collegamento ferroviario tra Pisa e Roma (la storica ferrovia *Maremmiana*, passante per Livorno, Collesalvetti e Vada). Il tracciato si sviluppa in direzione est-ovest all'estremità meridionale della pianura dell'Arno, in un contesto rurale e agricolo. La stazione di Livorno Calambrone è ubicata nell'area più settentrionale della città di Livorno, importante polo industriale, con una antica tradizione commerciale e portuale; interessante è il nucleo urbano storico, centrato sul Duomo e circondato dai caratteristici vecchi canali navigabili (detti *fossi*); sopravvivono inoltre alcuni monumenti della cinquecentesca città medicea. Nelle zone a nord di Livorno si estendono le pinete del Parco naturale di Migliarino, S. Rossore e Massaciuccoli; in corrispondenza delle pinete, sulla costa, si trovano le località balneari di Calambrone, Tirrenia e Marina di Pisa. Lasciata la stazione di Livorno Calambrone, il tracciato della ex-ferrovia si dirige verso est e lambisce con la prima metà del tracciato la riserva naturale dell'Oasi della Contessa, la quale si estende a sud della linea stessa fiancheggiandola quasi fino a Guasticce. La linea prosegue attraversando estesi campi coltivati; a sud del tracciato si estendono le morbide colline dell'entroterra livornese, ricoperte da estese aree boschive. Infine superata l'ex-stazione di Nugola Berte, il tracciato dismesso si collega, nella stazione in esercizio di Collesalvetti, alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada. Nell'area di Guasticce, a 4 km dal porto di Livorno, si trova il nuovo interporto toscano per le merci *Amerigo Vespucci*; è stata ipotizzata la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario con Collesalvetti che potrebbe interessare anche parte del sedime dismesso.

**Villa Medicea di Coltano (PI)**

**Chiesa di San Pietro a Grado (PI)**

**Parco dei Monti Livornesi (LI)**

**Riserva naturale Oasi della Contessa (LI)**

**Città di Livorno**

LIVORNO CALAMBRONE  
KM 0,0

STAGNO  
KM 2,4

GUASTICCE  
KM 6,6

NUGOLA BERTE  
KM 10,0

COLLESALVETTI  
KM 18,0



**GUASTICCE (LI)****FV280 mq****STAGNO (LI)****FV280 mq**

# TOSCANA\_LIVORNO CALAMBRONE-COLLESALVETTI



**LUNGOLINEA (LI)**



**CC280 mq**



**km317+377**

## TOSCANA\_VOLTERRA-SALINE DI VOLTERRA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
8,3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



1 FV  
4 CC  
1 MM



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGIC  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea ferroviaria Volterra-Saline di Volterra fu attivata nel 1912 come prolungamento della linea, oggi ancora attiva, Cecina-Saline di Volterra, con l'intento di arrivare a servire con il treno anche la città etrusca. Il tracciato della ex-linea si inerpica lungo le pendici del colle su cui sorge Volterra, senza che si incontrino centri abitati, procedendo tra la valle del fiume Cecina e quella dell'Era e regalando splendide viste sul paesaggio agricolo circostante. Lasciata la stazione di Saline di Volterra, dopo un breve tratto pianeggiante, la linea inizia subito a salire con forti pendenze verso il centro abitato di Volterra. Dato il notevole dislivello di circa 400 metri, causa la conseguente elevata pendenza dei binari, la linea ferroviaria era dotata di cremagliera. Man mano che si procede verso l'alto, Volterra appare e scompare lungo il percorso che serpeggia a mezzacosta sul fianco della collina. Proseguendo in quota, il panorama va progressivamente ampliandosi mentre si alternano colture cerealicole e uliveti. Dopo un *regresso* (cioè un punto del tracciato ove era necessario che il treno invertisse la direzione di marcia) si giunge all'ex stazione di Volterra, posta ai margini della città. Volterra è un gioiello d'arte etrusca e medievale, sovrastato dalla maestosa Fortezza. Circondato da una cerchia di mura, il centro antico conserva numerosi monumenti medievali, tra cui spiccano per importanza il Duomo, il Battistero e il Palazzo dei Priori, accanto a varie testimonianze dell'età etrusca. Alcuni recenti studi che sono stati presentati al Comune di Volterra hanno evidenziato come l'ex-linea a cremagliera, con un investimento relativamente contenuto, possa tornare ad essere nuovamente utilizzata per il transito di mezzi pubblici e di soccorso, nonché per la realizzazione di una pista ciclabile di fianco al sedime della linea.

**Città di Volterra (PI)**

**Riserva naturale Montenero (PI)**

**Riserva naturale Foresta di Berignone (PI)**

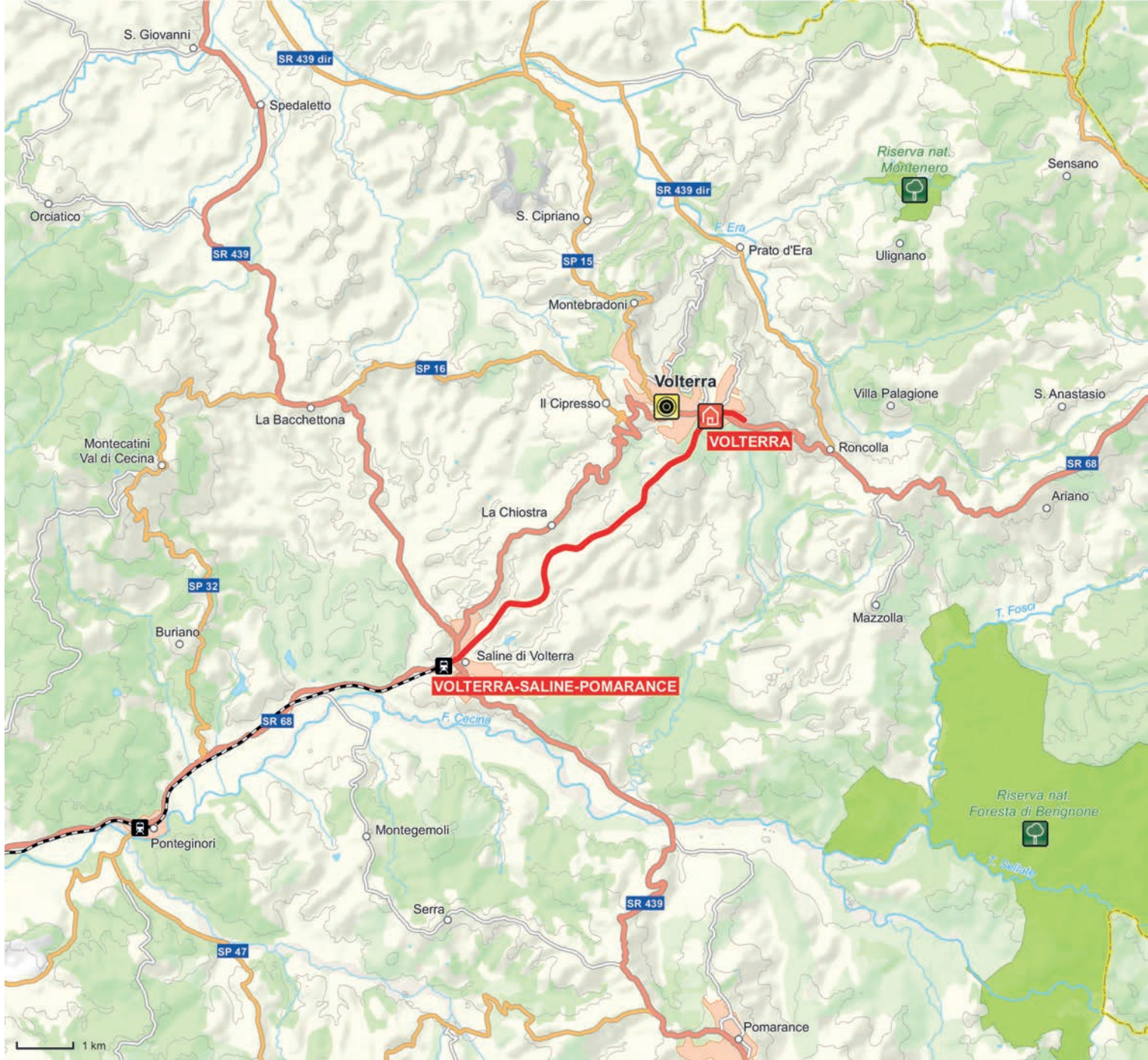
**Comune di Pomarance (PI)**

**Comune di Peccioli (PI)**

VOLTERRA  
KM 0,0

SALINE DI VOLTERRA  
KM 8,3







**VOLTERRA (PI)**



 **FV480 mq**

## TOSCANA\_VOLTERRA-SALINE DI VOLTERRA



**LUNGOLINEA (PI)**



**CC80 mq**



**km318+602**

## TOSCANA\_POGGIBONSI-COLLE VAL D'ELSA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
8,3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



1 FV  
4 CC  
1 MM



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa costituiva una breve diramazione della linea in esercizio Empoli-Poggibonsi-Siena; si sviluppa con un percorso molto tortuoso nella valle del fiume Elsa, tra le colline che caratterizzano il paesaggio senese. Il tracciato dismesso inizia dalla stazione di Poggibonsi, centro industriale e commerciale, nel cui territorio sorge il trecentesco convento di San Lucchese. Circa 5 km a nord di Poggibonsi, si trova la Pieve di S. Appiano, una delle più antiche chiese romaniche del fiorentino; ad ovest è situato l'importantissimo borgo di S. Gimignano, dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco, col suo intatto aspetto medievale e le famose 14 torri che svettano sulla campagna circostante. Lasciata Poggibonsi, il tracciato si dirige verso sud ed inizia a risalire la valle del fiume Elsa, tra campi coltivati, vigneti, oliveti e macchie boscate; dopo l'ex-fermata La Rocchetta, raggiunge la parte bassa dell'abitato di Colle Val d'Elsa. La zona centrale e più antica di Colle val d'Elsa, denominata *Colle Alta*, si trova in cima alla collina: è medievale e ricca di monumenti d'arte, ed è attraversata dalla via Francigena. A sud-ovest dell'abitato di Colle Val d'Elsa si trova la meravigliosa Badia a Conèo, uno dei più antichi monasteri benedettini dei Vallombrosiani, con la chiesa romanica di S. Maria; a sud-est sorge il borgo medievale fortificato di Monteriggioni, con una cinta muraria eretta nel 1203. Nel 2011 a cura dei comuni di Poggibonsi e Colle Val d'Elsa sono stati trasformati in greenway circa 6 km della ex-linea: finanziata dalla Regione, attingendo anche a fonti comunitarie, è stata realizzata una pista ciclabile in terra stabilizzata e materiali ecocompatibili, inserita nei percorsi turistici della Val d'Elsa.

**Città di Poggibonsi (SI)**

**Pieve di S. Appiano (FI)**

**Riserva Naturale Bosco di S. Agnese (SI)**

**Città di San Gimignano (SI)**

**Badia a Coneo (SI)**

**Convento di San Lucchese (SI)**

POGGIBONSI  
KM 0,0

COLLE VAL D'ELSA  
KM 7,8

LA ROCCHETTA  
KM 4,3



## MARCHE\_FANO-FERMIGNANO-URBINO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
49,1 KM



LINEA  
DISMESSA



9 FV  
1 MM  
1 FABB



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

L'ex-ferrovia Fano-Fermignano-Urbino si estende lungo la valle del fiume Metauro; provvedeva a collegare la costa adriatica con l'entroterra fino a raggiungere Urbino. Fano è città di notevole importanza, con un interessante nucleo abitato storico; è collegata da una lunga pista ciclabile alla vicina Pesaro, altra città dal ricco patrimonio d'arte. All'uscita dalla stazione di Fano, dirigendosi verso sud-ovest, il tracciato comincia a risalire la valle del Metauro. Superata l'ex-stazione di Cartoceto-Lucezia la valle si restringe ed il tracciato prosegue tra la base dei colli e il fiume, incontrando le ex stazioni di Saltara-Calcinelli e Serrungarina-Tavernelle, a sud delle quali sorgono gli interessanti centri di Mondavio (con una maestosa rocca) e Orciano di Pesaro (con la rinascimentale chiesa di S. Maria Nuova). Proseguendo verso sud-ovest l'ex-linea tocca Fossombrone, interessante cittadina dominata dai resti della rocca Malatestiana, per avvicinarsi poi alla spettacolare *gola del Furlo*. Continuando a seguire il corso del Metauro, tra campi coltivati e macchie boschive, si giunge a Fermignano. Da qui il tracciato prende a salire, con curve, viadotti e gallerie, fino a Urbino, centro urbano riconosciuto Patrimonio dell'Umanità, con un monumentale centro storico dominato dal Palazzo Ducale. Pur essendo una linea dismessa, la Fano-Urbino è stata inserita, nella Legge 128/2017 che istituisce le *ferrovie turistiche*, tra i collegamenti ferroviari nazionali da riguardarsi con specifica destinazione turistico-ferroviaria; in tale prospettiva la Fano-Urbino potrà essere oggetto di interventi per il ripristino della funzione ferroviaria, nonché oggetto di una modifica formale, con modalità da definirsi, dell'attuale status di linea ferroviaria dismessa con decreto ministeriale.

**Città di Pesaro**

**Città di Urbino**

**Rocca di Mondavio (PU)**

**Riserva naturale Gola del Furlo (PU)**

**Parco Regionale Monte S. Bartolo (PU)**

**Chiesa S. Bernardino degli Zoccolanti (PU)**





**URBINO (PU)****FV250 mq****FOSSOMBRONE (PU)****FV140 mq**  
**Altro fabbricato 100 mq**



## MARCHE\_FANO-FERMIGNANO-URBINO



### CANAVACCIO (PU)



**FV240 mq**



### FERMIGNANO (PU)



**FV670 mq**

## MARCHE\_FERMIGNANO-PERGOLA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
42,1 KM



LINEA  
DISMESSA



2 FV



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Fermignano-Pergola era parte dell'originario progetto per realizzare il collegamento ferroviario Fabriano-Pergola-Fermignano-Urbino-Sant'Arcangelo di Romagna. Di questo, il tratto Urbino-Sant'Arcangelo non fu mai realizzato; il tratto Fermignano-Urbino fa parte della linea dismessa Fano-Fermignano-Urbino; il tratto Fabriano-Pergola è ancora in esercizio. La Fermignano-Pergola si estende con andamento irregolare nell'entroterra collinare delle Marche, attraversando diverse vallate e toccando alcuni centri d'arte minori, fino a raggiungere Pergola, a circa 8 km da Urbino, che è uno dei maggiori centri artistici delle Marche, con il suo monumentale centro storico dominato dal Palazzo Ducale. Da Fermignano il tracciato risale la valle del Metauro fino alla stazione di Urbina, posta a circa 6 km all'omonimo centro ricco di emergenze storiche e artistiche. Nel tratto successivo, con una galleria, l'ex-linea raggiunge la valle del fiume Candigliano, che ridiscende fino ad Acqualagna; da segnalare, poco più a nord, la zona dove il Candigliano attraversa la spettacolare *gola del Furlo*, stretta tra alte pareti rocciose, ricomprese nella riserva naturale omonima. Risalendo poi la valle del fiume Burano tra colline coltivate, il sedime dismesso tocca l'abitato di Cagli, centro con vari monumenti di interesse e alcune chiese del periodo medievale. Il tracciato risale poi il colle di Frontone, piccolo paese nelle cui vicinanze, ai piedi del Monte Catria, sorge l'isolato e suggestivo Eremo di Fonte Avellana. Infine, discendendo la valle del torrente Cinisio, la linea dismessa supera l'isolata stazione di Canneto Marche e termina nella stazione di Pergola, in esercizio sul contiguo tratto ferroviario Fabriano-Pergola. L'abitato di Pergola conserva diversi monumenti medievali.

**Città di Urbino**

**Eremo di Fonte Avellana (PU)**

**Parco Monte Cucco (PG)**

**Riserva naturale Gola del Furlo (PU)**

**Chiesa S. Bernardino degli Zoccolanti (PU)**

FERMIGNANO  
KM 0,0

POLE-PIOBBICO  
KM 12,7

CAGLI  
KM 22,1

FRONTONE-SERRA  
KM 32,2

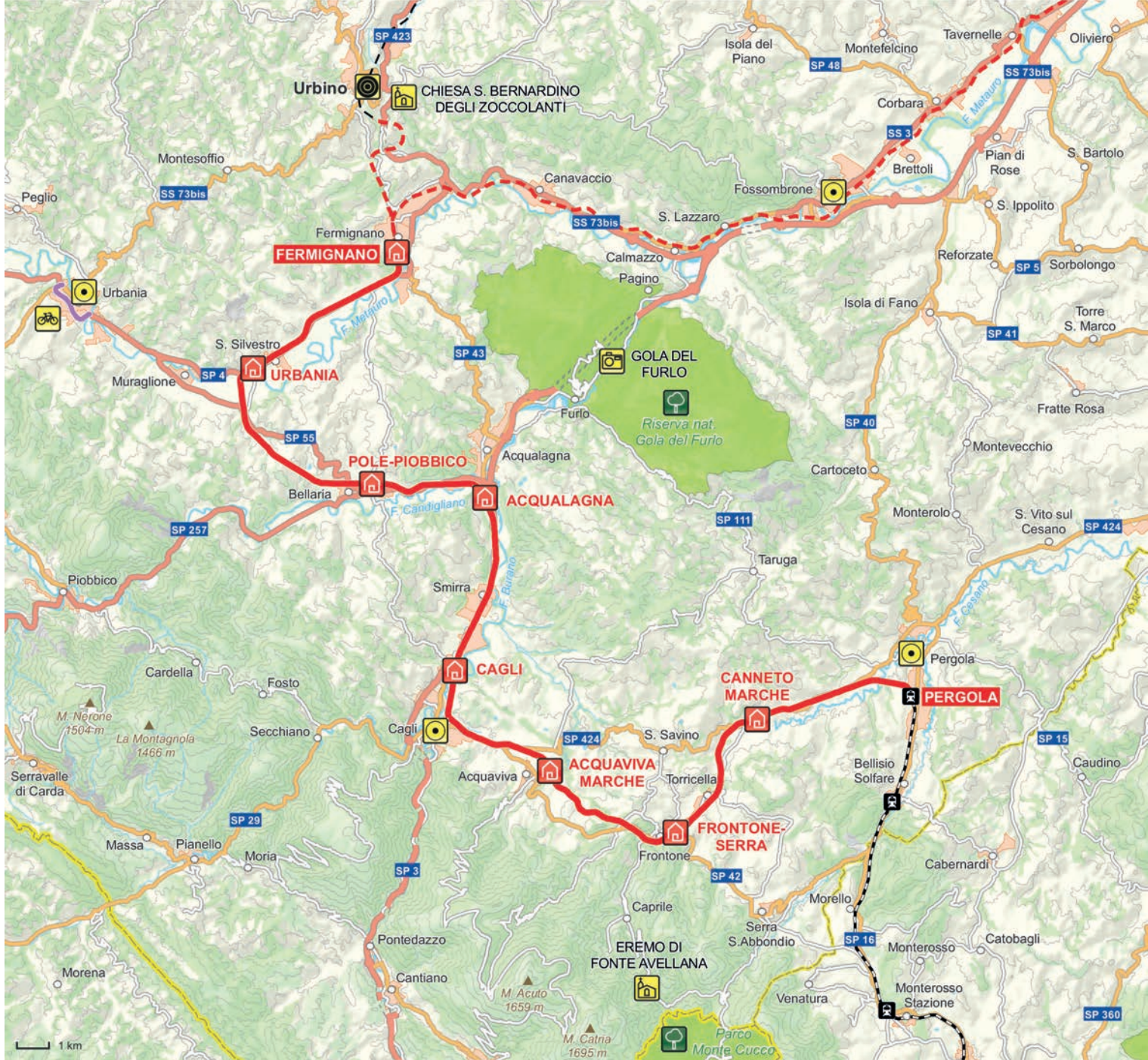
PERGOLA  
KM 42,1

URBANIA  
KM 6,1

ACQUALAGNA  
KM 16,5

ACQUAVIVA MARCHE  
KM 27,3

CANNETO MARCHE  
KM 37,0



## UMBRIA\_ ELLERA-TAVERNELLE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
9,4 KM



LINEA  
DISMESSA



1 FV  
1 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Ellera-Tavernelle costituisce il tratto intermedio di un originario progetto di collegamento ferroviario, mai completato, tra Chiusi e Perugia. Il tracciato segue il corso del torrente Caina da nord verso sud fino a Castiglione della Valle, per poi piegare in direzione ovest nella valle del Nestore fino a Tavernelle. Il percorso è caratterizzato da brevi tratti rettilinei intervallati da ampie curve senza asperità da superare. Uscendo dalla stazione di Ellera-Corciano, procedendo verso sud, è ancora visibile il vecchio binario, incassato in una lunga trincea in curva. Proseguendo poi verso Castel del Piano, il tracciato, interessato solo in parte da un campo da golf, è affiancato da una pista ciclo-pedonale che si immette nel sedime dismesso fra Strozacaponi e Capanne. Dopo Capanne la strada regionale 220 utilizza un tratto di sedime che segue un'ampia curva verso est, occupata in parte dalla struttura del supercarcere, dopo il quale il percorso riprende, con continuità, nella zona rurale verso l'abitato di Castiglione della Valle. Dopo aver attraversato la strada provinciale 231, l'ex-linea si trova spesso trasformata in strade campestri o risulta non più ben rinvenibile in quanto inclusa nei campi coltivati; proseguendo nel suo percorso, il tracciato costeggia il lago di Pietrafitta, per poi giungere nella stazione di Tavernelle, il cui fabbricato viaggiatori è stato trasformato in ufficio pubblico. Edifici pregevoli sono, nei pressi di Tavernelle, il Santuario Madonna di Mongiovino e la Collegiata di S. Michele. I comuni interessati territorialmente dalla parte più settentrionale del tracciato dismesso hanno manifestato l'interesse a prolungare l'esistente percorso ciclo-pedonale, di cui si è detto, già realizzato nella zona di Capanne.

**Città di Perugia**

**Ipogeo di San Manno Tomba Etrusca (PG)**

**Parco del lago Trasimeno (PG)**

**Oasi naturalistica La Valle (PG)**

**Santuario Madonna di Mongiovino (PG)**

**Collegiata di San Michele (PG)**

ELLERA-CORCIANO  
KM 0,0

CAPANNE-BAGNAIA  
KM 5,5

CASTIGLIONE DELLA VALLE  
KM 11,5

PIETRAFITTA-FONTIGNANO  
KM 17,3

CASTEL DEL PIANO  
KM 3,6

POGGIO DELLE CORTI  
KM 9,52

MONTEPETRIOLO  
KM 14,73

TAVERNELLE-  
VAL NESTORE  
KM 21,6



## UMBRIA\_NARNI AMELIA-NERA MONTORO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
5,3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto di linea è stato dismesso a seguito della realizzazione di una variante sulla linea Parma-La Spezia. Il tracciato si sviluppa seguendo il fondo della valle del fiume Nera, alternando tratti che si svolgono a fianco del corso del fiume con tratti in galleria. Il Nera, principale affluente del Tevere, nel tempo ha modellato una valle di particolare interesse sia paesaggistico, ricca di gole, scorci e vegetazione, sia culturale essendo presenti testimonianze storiche minori ma diffuse. Narni, ricca di testimonianze romane e medioevali, è un abitato di rilievo storico, in quanto edificato in un punto importante per il controllo dei traffici tra Roma e l'Adriatico. Poco dopo la stazione di Narni, in corrispondenza del tratto iniziale che affianca la ferrovia in esercizio, è possibile rinvenire i resti del Ponte di Augusto (III secolo d.C.), in particolare un grandioso arco superstite del manufatto romano; più avanti, sopraelevata sulla destra, si trova l'abbazia benedettina di San Cassiano. Sottopassata la nuova linea, il tracciato segue il corso del fiume che è alla sua sinistra; sulla destra fiancheggia un pendio boscato. Vicino Taizzano, si raggiunge la località di Stifone, area archeologicamente interessante per il rinvenimento di resti di un cantiere navale e di un porto dell'epoca romana. Il tracciato della linea dismessa ha termine poco prima della stazione di Nera Montoro. L'ex-linea è stata già trasformata in un percorso ciclopedonale, che ha reso fruibili le gole del Nera per gli escursionisti, con l'ulteriore possibilità di discendere il fiume in canoa partendo dai porti artificiali realizzati presso Nera Montoro. Recuperate anche le gallerie dismesse, che sono state dotate di un sistema di attivazione automatica al passaggio delle persone.

**Cattedrale di San Giovenale (TR)**

**Ponte di Augusto (TR)**

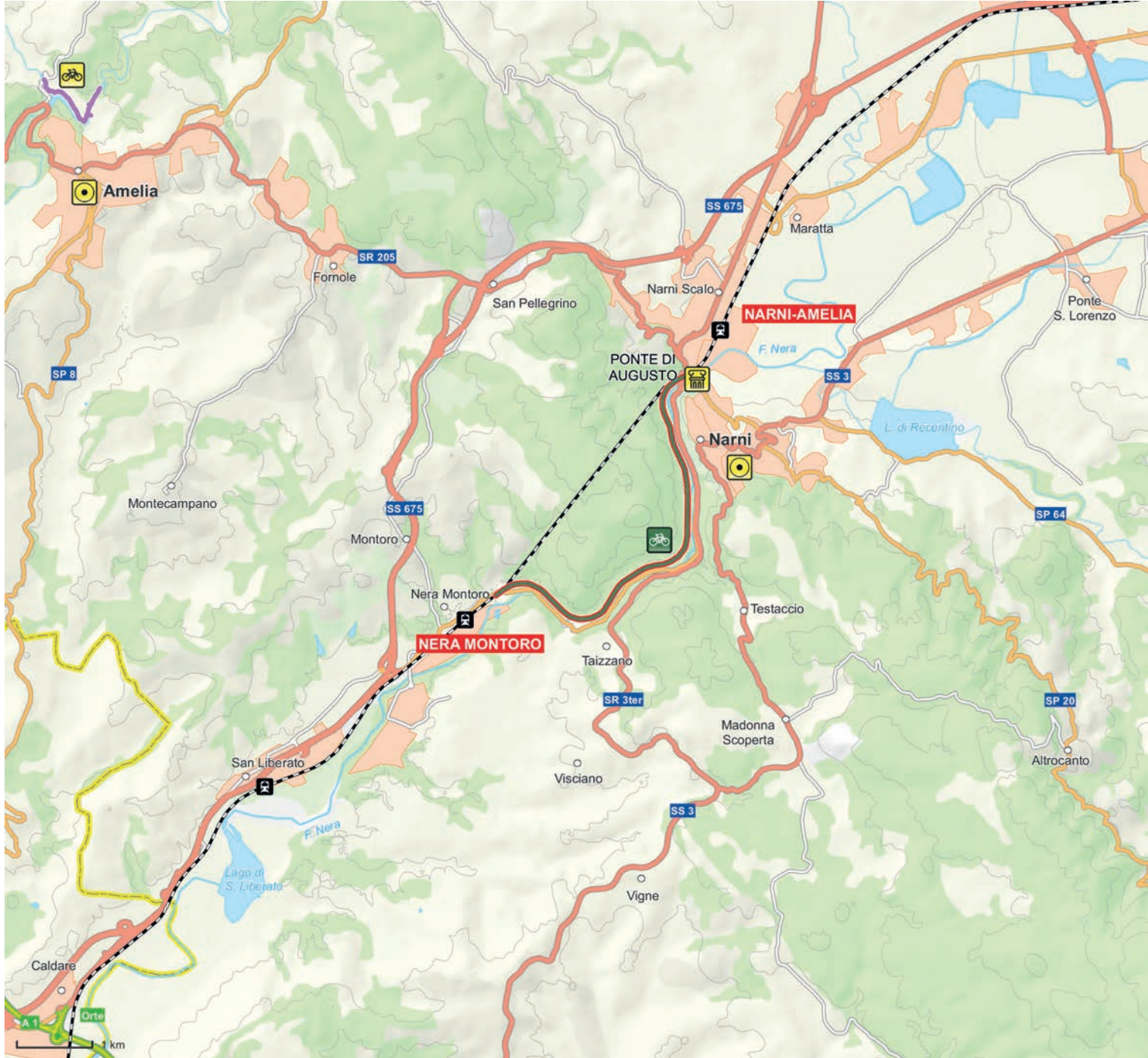
**Rocca Albornoziana (TR)**

**Rocca Albornoziana (TR)**

**Lago di Recentino (TR)**

NARNI  
KM 0,0

NERA MONTORO  
KM 5,3



## ABRUZZO \_ ORTONA-VASTO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
44,6 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto Ortona -Vasto è stato dismesso a seguito della realizzazione di una variante di tracciato sulla linea *Adriatica* tra Ortona e Foggia; è discontinuo, in quanto vecchio e nuovo tracciato coincidono nei pressi delle stazioni di Casalbordino-Pollutri e Porto di Vasto (somma una lunghezza complessiva effettiva di 38 km). La vecchia ferrovia si presenta di grande interesse paesaggistico e naturalistico. Corre per la gran parte in prossimità della costa, offrendo una bella vista sul mare interrotta solo da brevi gallerie. La costa è caratterizzata dalla presenza dei cosiddetti *trabocchi*: sono piattaforme lignee dalla complessa struttura, tipiche della zona garganica, che appaiono quasi sospese sull'acqua; si tratta di vere e proprie "macchine da pesca" di origine fenicia. Dopo Ortona (ove ha origine anche la *Ferrovia Adriatico Sangritana* per Crocetta quasi tutta dismessa), centro abitato dominato dai resti del castello Aragonese, il tracciato costeggia la riserva naturale *Punta dell'Acquabella*, tocca poi la vecchia stazione di S. Vito-Lanciano e poi, proseguendo in prossimità del mare, giunge alla stazione di Fossacesia, ai piedi della collina su cui sorge l'abbazia di San Giovanni in Venere. Più avanti l'ex-linea attraversa il fiume Sangro e raggiunge poi le spiagge di Punta Aderci, all'interno dell'omonima riserva naturale. Dopo Porto di Vasto (stazione in esercizio), il tracciato prosegue prima nell'entroterra all'altezza di Punta Penna, poi di nuovo lungo la costa fino alla stazione di Vasto, località che presenta un bel centro storico. La parte di linea comprendente strettamente il sedime ove correvano i binari è stata acquistata dalla Provincia di Chieti; il progetto, di prossima realizzazione, è la riconversione in una greenway, che risulterà inserita nella ciclovia Adriatica, itinerario che si estenderà per 130 km lungo il litorale abruzzese tra Martinsicuro e San Salvo. Altri beni a contorno dell'ex-sedime sono ancora di proprietà del Gruppo FS.

**Riserva naturale Ripari di Giobbe (CH)**

**Riserva naturale Punta dell'Acquabella (CH)**

**Riserva naturale Grotta delle Farfalle (CH)**

**Porto di S. Salvo Marina (CH)**

**Abbazia San Giovanni in Venere (CH)**

**Riserva Naturale Punta Aderci (CH)**

ORTONA  
KM 0,0

FOSSACESIA  
KM 14,6

CASALBORDINO-POLLUTRI  
KM 27,0

VASTO-SAN SALVO  
KM 44,6

SAN VITO LANCIANO  
KM 6,4

TORINO DI SANGRO - PAGLIETA  
KM 19,2

PORTO DI VASTO  
KM 33,1





## PUGLIA \_ LESINA-APRICENA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
18,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



3 FV



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto da Lesina ad Apricena è stato dismesso a seguito dell'attivazione di un raddoppio in variante della linea ferroviaria *Adriatica*, nel tratto Pescara-Foggia. Il percorso si sviluppa in direzione nord-sud a fianco del tracciato della ferrovia *Adriatica* e dell'autostrada A14, attraversando essenzialmente zone rurali. Dopo la stazione in esercizio di Ripalta ha inizio il tracciato dismesso, che presenta nel tratto iniziale la ex-stazione di Lesina. A nord-est di questa zona è situata la laguna di Lesina (in effetti impropriamente annoverata tra i *laghi* d'Italia). Nella parte più orientale della laguna si trova la riserva naturale statale *Lago di Lesina*, area protetta istituita nel 1981 come area di ripopolamento animale; la laguna ospita nelle sue acque salmastre una ricca fauna migratoria. Procedendo verso sud, il tracciato raggiunge la zona di Poggio Imperiale. Si tratta di un centro abitato con particolare valenza paesaggistica, in quanto caratterizzato dalla posizione dominante su un'altura del promontorio garganico; interessanti i monumenti presenti, in particolare nella piazza Placido Imperiale si trova la damiera fissa più grande d'Europa, utilizzata per partite di dama vivente. Successivamente al tratto di sedime che corre ai piedi di Poggio Imperiale, il tracciato si inoltra in un territorio caratterizzato dalle numerose cave di estrazione della pietra di Apricena, che conferiscono al paesaggio che si presenta alla vista un aspetto quasi lunare; in questo contesto il percorso si sviluppa alternando tratti rettilinei ad ampie curve, fino a confluire sulla linea *Adriatica* in esercizio dopo aver superato la ex-stazione di Apricena. La sede ferroviaria, pur essendo stata disarmata per lunghi tratti, è perfettamente rinvenibile sul terreno per la presenza della massicciata e dei pali che portavano, prima della dismissione, i cavi della linea della linea elettrica utilizzata per la trazione dei treni.

**Santuario di San Nazario Martire (FG)**

**Parco nazionale del Gargano (FG)**

**Laguna di Lesina (FG)**

**Cattedrale di Lesina (FG)**

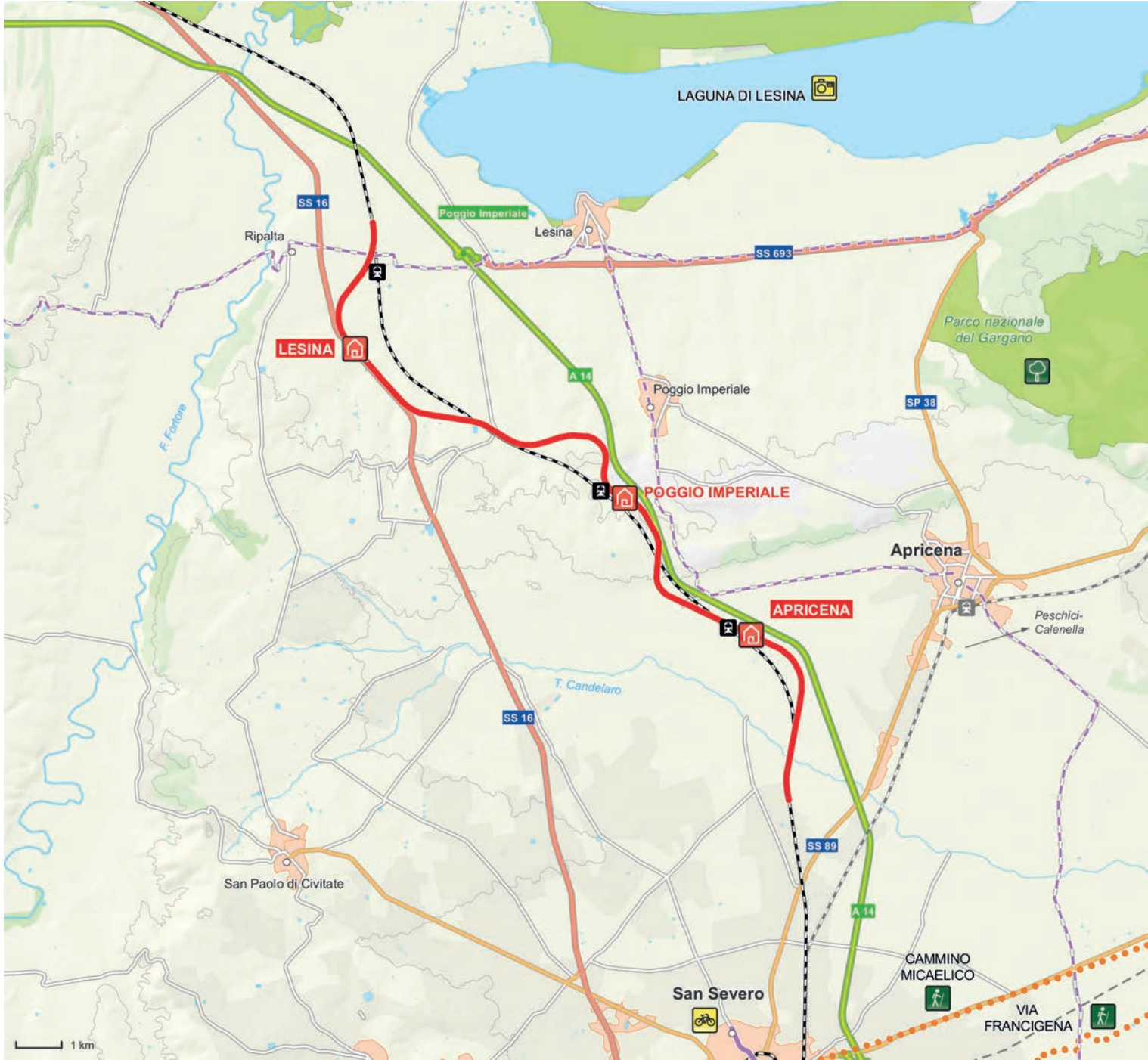
**Cammino Micaelico (FG)**

**Via Francigena (FG)**

LESINA  
KM 0,0

APRICENA  
KM 18,9

POGGIO IMPERIALE  
KM 7,7



## LAZIO \_CAPRANICA SUTRI-CIVITAVECCHIA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
49,0 KM



LINEA  
DISMESSA



8 FV



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Si tratta del primo tratto della linea Civitavecchia-Capranica-Orte, della quale il successivo tratto Capranica-Orte è ad oggi non ancora dismesso ma in stato di *sospensione* rispetto all'esercizio ferroviario commerciale. Partendo da Capranica, il tracciato si sviluppa verso sud-ovest con una piacevole discesa che dall'Appennino giunge fino al mare. La sede ferroviaria è stata storicamente afflitta da instabilità e smottamenti franosi derivanti dalla natura argillosa dei terreni attraversati. L'ex linea è oggi priva di armamento e attrezzature tecnologiche. Allontanandosi da Capranica, il sedime nel suo percorso lambisce il parco regionale naturale di *Marturanum*, antica città etrusca. Più avanti, a Monteromano, il tracciato attraversa con un ponte in ferro il fiume Mignone in prossimità dell'insediamento etrusco di Luni. Scende poi seguendo il versante sinistro della valle, superando Allumiere prima di arrivare nella piana di Civitavecchia, città sede del più importante porto del Lazio. Interessante, nell'intorno del tratto che sta nell'entroterra, fra le province di Roma e Viterbo, la presenza di varie emergenze naturalistiche e storico-archeologiche, quali i monti della Tolfa, il lago di Bracciano, nonché gli importanti insediamenti etruschi di Tarquinia. Il territorio attraversato è caratterizzato anche dalla presenza di castelli, che furono costruiti sulle rive del Tirreno e dei laghi interni a protezione e controllo del territorio, e che oggi consentono di godere di splendidi panorami. L'intera linea Civitavecchia-Capranica-Orte è stata inserita tra le linee ferroviarie riconosciute di particolare pregio nell'ambito della legge 128/2017 che ha istituito le *ferrovie turistiche*. Ciò significa che in prospettiva l'ex-linea potrà essere oggetto di interventi per il ripristino della funzione ferroviaria, nonché oggetto di una modifica formale, con modalità da definirsi, dell'attuale status di linea ferroviaria dismessa con decreto ministeriale.

**Lago di Vico e Riserva Naturale Lago di Vico (VT)**

**Comune di Capranica (VT)**

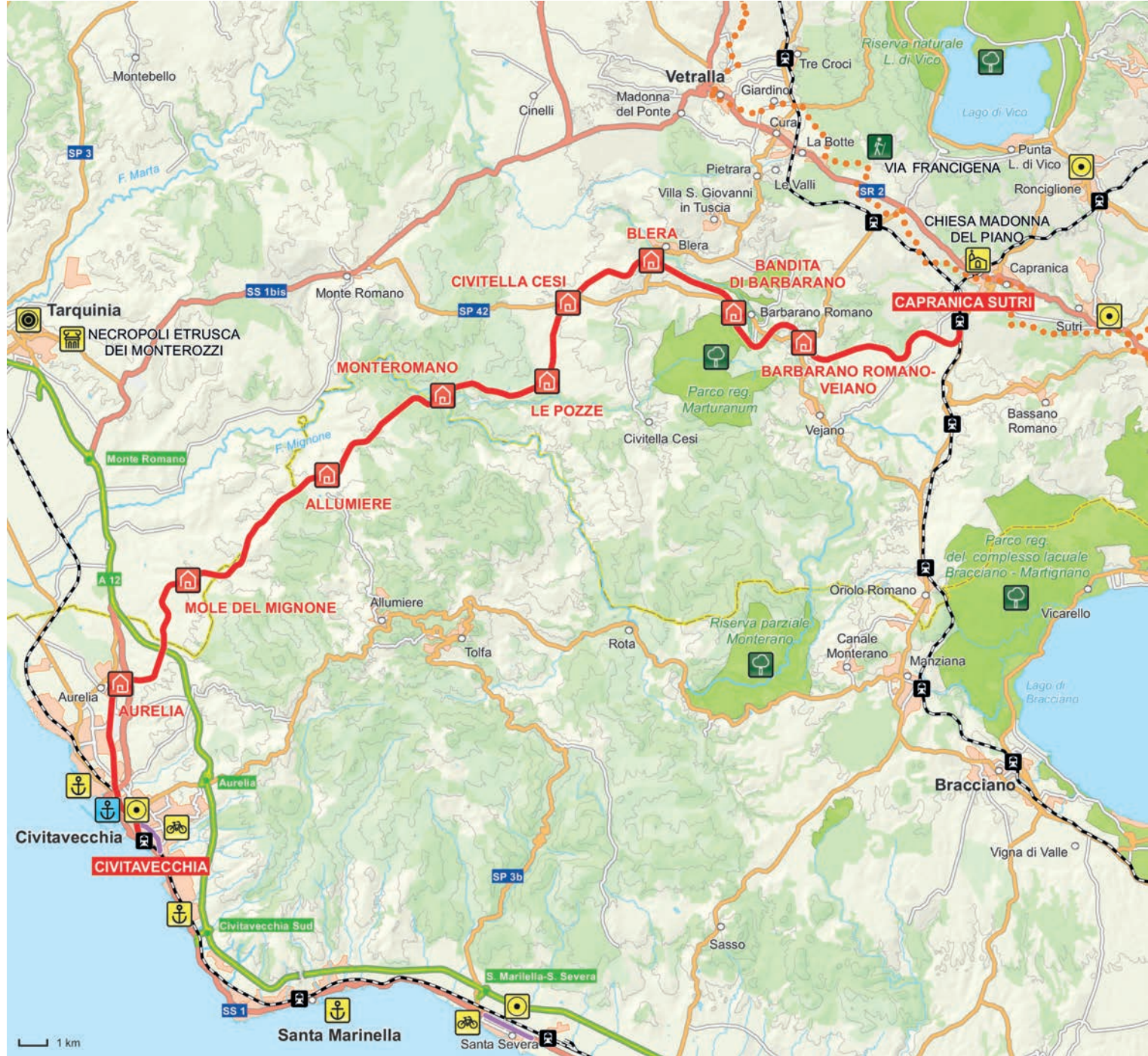
**Chiesa Madonna del Piano (VT)**

**Comune di Tarquinia (VT)**

**Necropoli Etrusca dei Monterozzi (VT)**

**Parco Regionale di Marturanum (VT)**







Linea Saline di Volterra-Volterra

## LAZIO \_CAPRANICA SUTRI-CIVITAVECCHIA



**AURELIA (RM)**



**FV150 mq**

## LAZIO\_VELLETRI-PRIVERNO FOSSANOVA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
63,1 KM



LINEA  
DISMESSA



1 KV  
1 MM



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa, parte del primo collegamento ferroviario storico tra Roma e il litorale pontino, si sviluppa a sud dei colli Albani, tra i monti Lepini e l'Agropontino, zona paludosa bonificata definitivamente solo nel XX secolo. L'ex linea corre in parallelo al tracciato del primo tratto dell'Appia, uno degli itinerari stradali più ricchi di storia dell'intero territorio italiano, con testimonianze delle epoche romane, medievali e rinascimentali. La Velletri-Priverno Fossanova era una linea di montagna, con un tracciato tortuoso e pendenze significative che, se hanno rappresentato fin dalla sua apertura un punto critico per il trasporto su ferrovia, possono essere invece un elemento di interesse e di arricchimento nell'ipotesi di un riuso attraverso la conversione in greenway. Molto interessanti anche le attrazioni naturalistiche e monumentali nel territorio attraversato: usciti da Velletri il tracciato costeggia zone di interesse naturalistico come il lago di Giulianello, l'area protetta di Torrecchia Vecchia (Monumento naturale del Lazio) e il Giardino di Ninfa; lungo il percorso, in posizione dominante, si presentano alla vista i centri abitati di Cori, Norma, Sezze e Priverno, oltre che le abbazie di Valvisciolo e Fossanova. Lo sviluppo di Velletri e della viabilità stradale hanno cancellato la traccia dei primi chilometri del sedime della linea, che ricompare poi a tratti, anche per la presenza di qualche manufatto ferroviario, come il ponte a quattro archi di Giulianello. Da qui fino a Sezze Romano si sviluppa il tratto più tortuoso della linea, col tracciato che si affianca poi al tracciato della SS 156 e alla linea ferroviaria direttissima Roma-Napoli, prima di riprendere a salire, da Casale di Priverno, verso Priverno. A seguito di alcune cessioni di aree e fabbricati a terzi avvenute nel passato, resta oggi nella proprietà è di RFI SpA circa il 60% del sedime della linea dismessa.

**Parco Regionale dei Castelli Romani (RM)**

**Eremo di San Michele Arcangelo (RM)**

**Monumento naturale giardino di Ninfa (LT)**

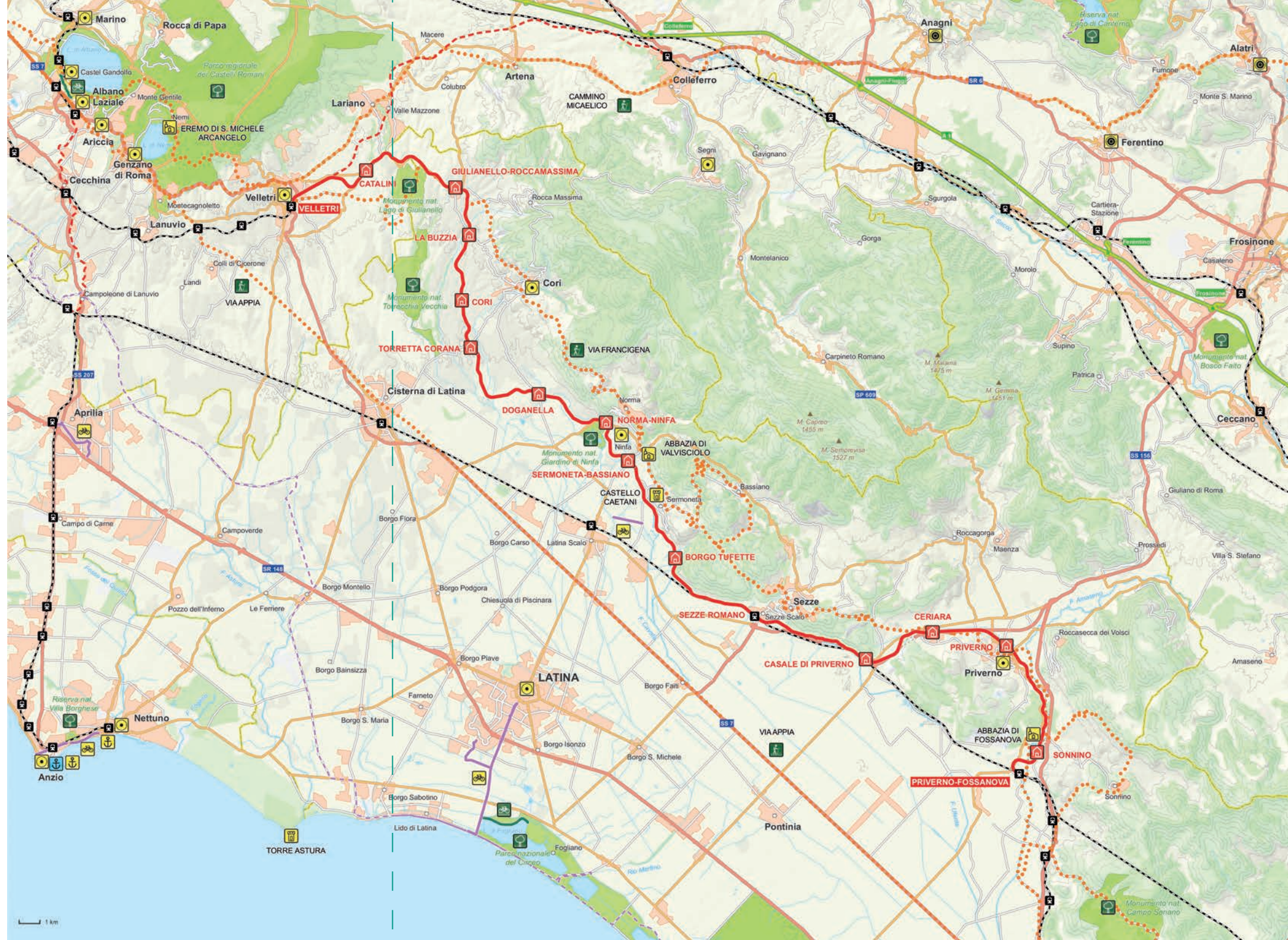
**Abbazia di Valvisciolo (LT)**

**Castello Caetani (LT)**

**Abbazia di Fossanova (LT)**







Marino  
Castel Gandolfo  
Albano Laziale  
Ariccia  
Cecchina  
Genzano di Roma  
Lanuvio  
Velletri  
Catalini  
VIA APPIA

Montecagnolo  
Lanuvio  
Campoleone di Lanuvio  
Landi  
VIA APPIA  
Cistierna di Latina  
TORRETTA CORANA  
CORI  
DOGANELLA  
NORMA-NINFA

Aprilia  
Campo di Carne  
Campoverde  
Borgo Fiora  
Borgo Carso  
Borgo Podgora  
Chiesuola di Piscinara  
Borgo Plave  
LATINA  
Borgo S. Maria  
Borgo S. Michele

Nettuno  
Anzio  
TORRE ASTURA  
Lido di Latina  
Fogliano  
PONTINIA  
VIA APPIA

Rocca di Papa  
Lariano  
Valle Mazzone  
Macere  
Colubro  
Artena  
CAMMINO MICAEALICO  
Colleferro  
Segni  
Gavignano

GIULIANELLO-ROCCAMASSIMA  
LA BUZZIA  
CORI  
TORRETTA CORANA  
DOGANELLA  
NORMA-NINFA  
ABBAZIA DI VALVISCIOLO  
SERMONETA-BASSIANO  
CASTELLO CAETANI  
BORGHI TUFETTE

Aprilia  
Campo di Carne  
Campoverde  
Borgo Fiora  
Borgo Carso  
Borgo Podgora  
Chiesuola di Piscinara  
Borgo Plave  
LATINA  
Borgo S. Maria  
Borgo S. Michele

Nettuno  
Anzio  
TORRE ASTURA  
Lido di Latina  
Fogliano  
PONTINIA  
VIA APPIA

Anagni  
Colleferro  
Sgurgola  
Montelanico  
Gorga  
Carpinetto Romano  
M. Molara 1475 m  
M. Gemma 1451 m  
M. Capro 1455 m  
M. S. Simone 1527 m

GIULIANELLO-ROCCAMASSIMA  
LA BUZZIA  
CORI  
TORRETTA CORANA  
DOGANELLA  
NORMA-NINFA  
ABBAZIA DI VALVISCIOLO  
SERMONETA-BASSIANO  
CASTELLO CAETANI  
BORGHI TUFETTE

Aprilia  
Campo di Carne  
Campoverde  
Borgo Fiora  
Borgo Carso  
Borgo Podgora  
Chiesuola di Piscinara  
Borgo Plave  
LATINA  
Borgo S. Maria  
Borgo S. Michele

Nettuno  
Anzio  
TORRE ASTURA  
Lido di Latina  
Fogliano  
PONTINIA  
VIA APPIA

Ferentino  
Frosinone  
Ceccano  
Giuliano di Roma  
Vila S. Stefano  
Amaseno

GIULIANELLO-ROCCAMASSIMA  
LA BUZZIA  
CORI  
TORRETTA CORANA  
DOGANELLA  
NORMA-NINFA  
ABBAZIA DI VALVISCIOLO  
SERMONETA-BASSIANO  
CASTELLO CAETANI  
BORGHI TUFETTE

Aprilia  
Campo di Carne  
Campoverde  
Borgo Fiora  
Borgo Carso  
Borgo Podgora  
Chiesuola di Piscinara  
Borgo Plave  
LATINA  
Borgo S. Maria  
Borgo S. Michele

Nettuno  
Anzio  
TORRE ASTURA  
Lido di Latina  
Fogliano  
PONTINIA  
VIA APPIA

11 km

## LAZIO\_CAMPANIA\_FORMIA-SPARANISE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
51,0 KM



LINEA  
DISMESSA



3 FV



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea Formia-Sparanise è parte della linea dismessa Gaeta-Formia-Sparanise, che in origine collegava Gaeta alla linea ferroviaria Roma-Cassino-Napoli. È denominata *ferrovia degli Aurunci*, per il fatto che si sviluppa inizialmente, presso Formia, alle pendici dei monti omonimi. Il tratto Formia-Gaeta è stato già ceduto a terzi per essere trasformato in un raccordo industriale. Da Formia a Minturno Scauri il tracciato, non facilmente rinvenibile sul terreno, corre in prossimità della costa e dei monti Aurunci, affiancando quello della via Appia. Dopo Minturno risulta invece evidente la presenza del sedime dell'ex-linea, che corre spesso in rilevato, nonché delle varie opere d'arte; da lì il tracciato punta verso l'entroterra fino ad attraversare il corso del fiume Garigliano, che segna il confine fra Lazio e Campania. Molto interessante nella zona la presenza del ponte sospeso borbonico *Real Ferdinando*, che attraversa il fiume in prossimità dell'area archeologica di *Minturnae*: primo ponte sospeso con catenaria in ferro realizzato in Italia (nel Regno delle Due Sicilie in particolare, ed il secondo in Europa dopo la Gran Bretagna), presentava una campata sospesa tra i due piloni di ben 80 metri; fatta saltare in aria la campata dai tedeschi in ritirata durante l'ultimo conflitto mondiale, il ponte è stato restaurato ed è visitabile dal 2001. Nel tratto successivo si giunge ai piedi di Sessa Aurunca, l'antica Suessa, insediamento degli Aurunci divenuto poi colonia romana. Il tracciato fra Sessa Aurunca e Carinola si sviluppa con andamento tortuoso sulla montagna vulcanica di Roccamonfina, con vista sulla piana del Garigliano prima, lato nord, e sulla pianura campana del Volturno poi, verso sud; il tratto finale, in discesa, si conclude innestandosi sulla linea in esercizio Roma-Cassino-Napoli a circa 3 km dalla stazione di Sparanise.

**Santuario Madonna della Civita (LT)**

**Rovine di Minturnae (LT)**

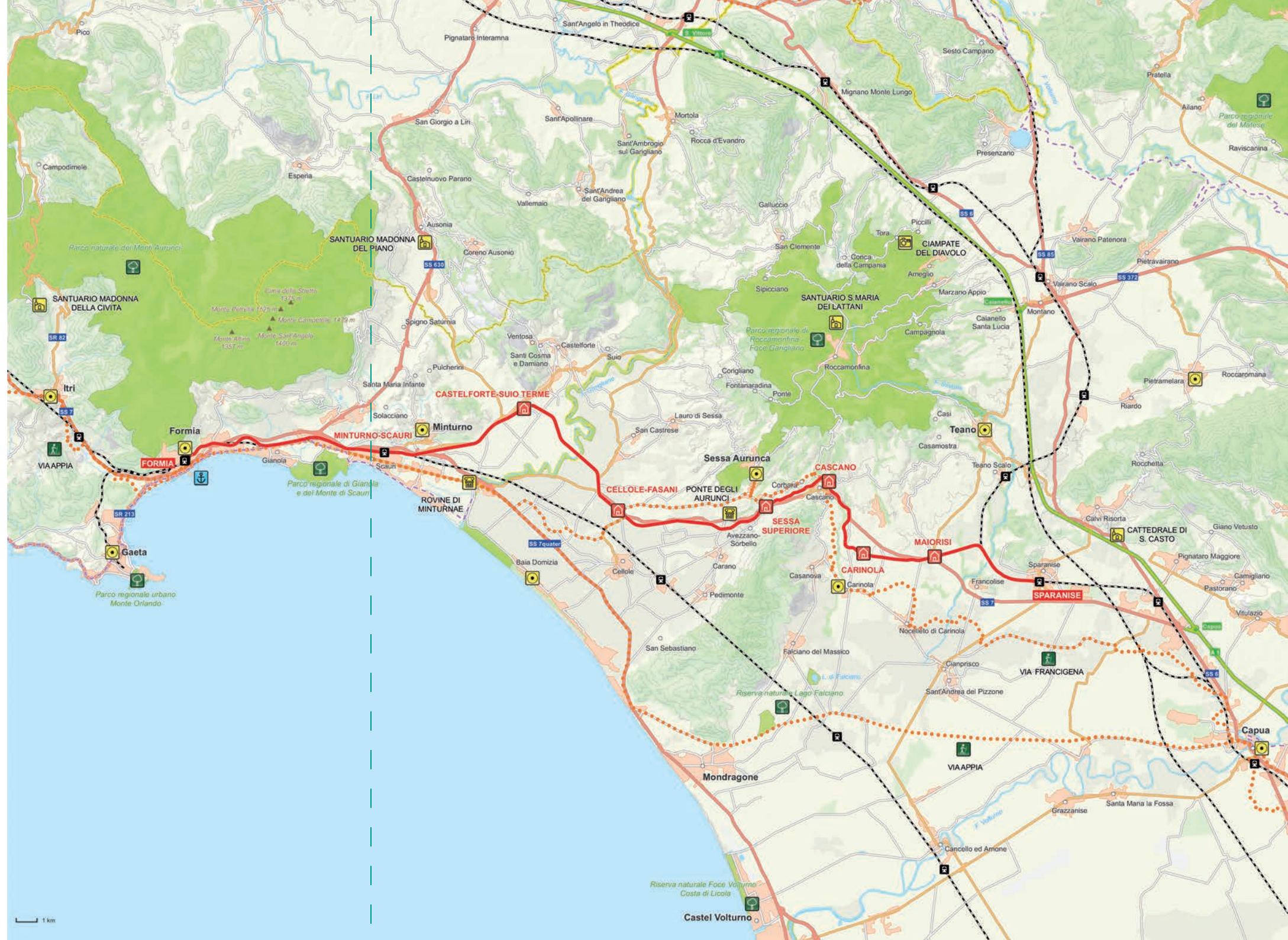
**Santuario Madonna del Piano (FR)**

**Ciampate del Diavolo (CE)**

**Ponte degli Aurunci (CE)**

**Riserva Naturale Foce Volturno – Costa di Licola (NA)**







Linea Saline di Volterra-Volterra

## LAZIO\_CAMPANIA\_FORMIA-SPARANISE



### CARINOLA (CE)



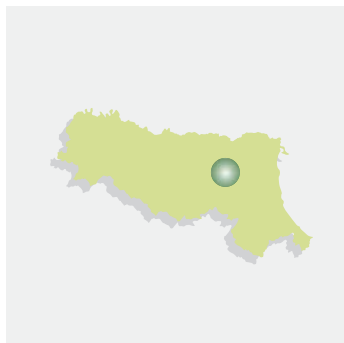
**FV150 mq**



### SESSA SUPERIORE (CE)



**FV540 mq**

**EMILIA ROMAGNA**\_BOLOGNA BIVIO AGUCCHI-BIVIO BATTIFERRO

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,3 KM



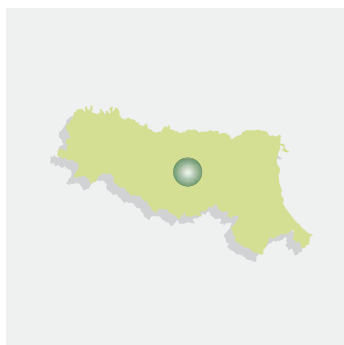
LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

**EMILIA ROMAGNA**\_SOLIERA MODENESE-MODENA

PROPRIETÀ FS S.P.A.



6,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

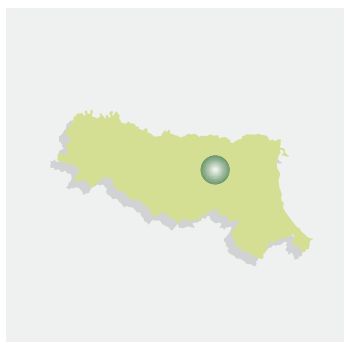


-



NO

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.

**EMILIA ROMAGNA**\_BOLOGNA-BORGO PANICALE

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



0,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

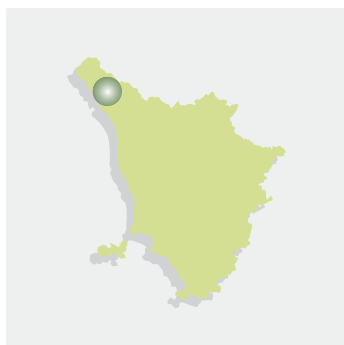


-



NO

## TOSCANA\_PALLERONA-AULLA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

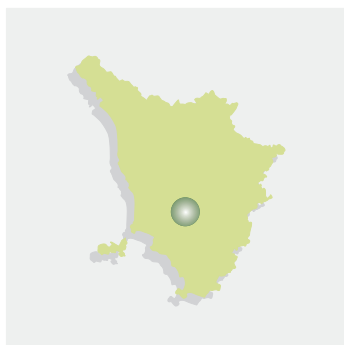


1 FV



-

## TOSCANA\_MONTE AMIATA-TORRENIERI



PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,7 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

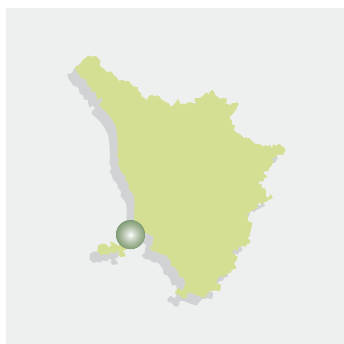


-



NO

## TOSCANA\_POPULONIA-PORTOVECCHIO DI PIOMBINO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



0,7 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

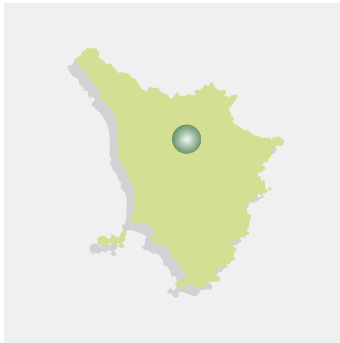


1 FV



-

## TOSCANA\_FIRENZE PORTA AL PRATO-FIRENZE CASCINE



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,4 KM



LINEA  
DISMESSA



-



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

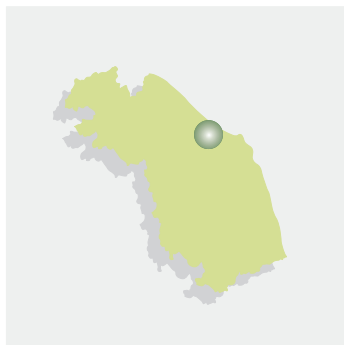
È previsto che l'utilizzo del sedime dismesso sia concesso al Comune di Firenze.



Stazione di Canavaccio Linea Fano-Urbino



## MARCHE\_MONTE SAN VITO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



0,8 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

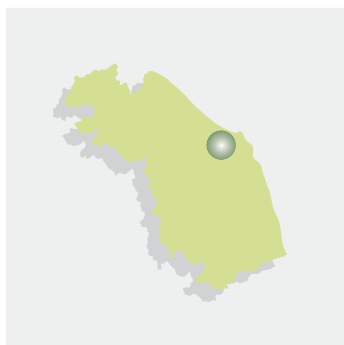


-



NO

## MARCHE\_JESI



PROPRIETÀ FS S.P.A.



0,6 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

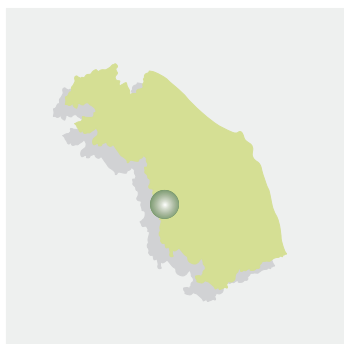


-



NO

## MARCHE\_FABRIANO-P.M. 228



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,7 KM



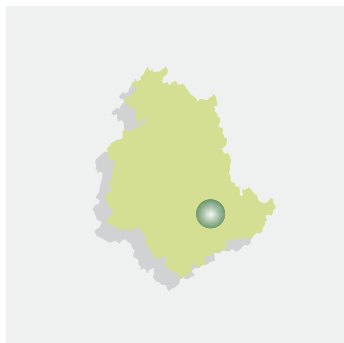
LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

**UMBRIA**\_CAMPELLO-TREVI

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,9 KM



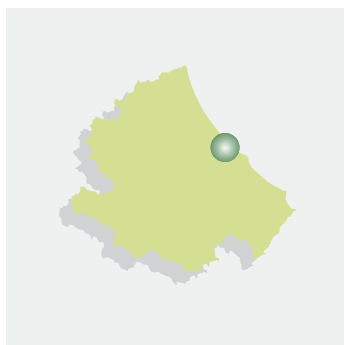
LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

**ABRUZZO**\_PESCARA

PROPRIETÀ FS S.P.A.



0,1 KM



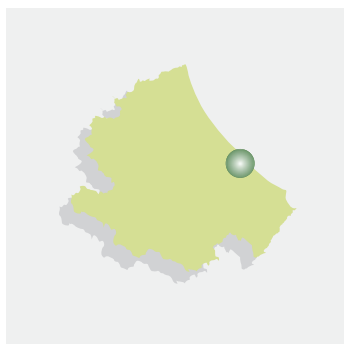
LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

**ABRUZZO**\_TOLLO-ORTONA

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE

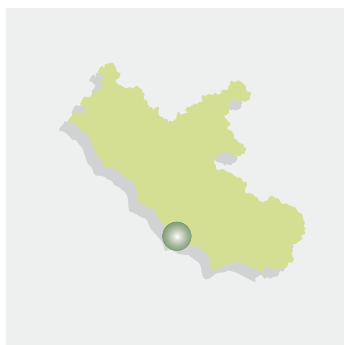


-



NO

## LAZIO\_ANZIO-NETTUNO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

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

## LAZIO\_ALBANO-CAMPOLEONE



PROPRIETÀ FS S.P.A.



12,0 KM\*



LINEA  
DISMESSA



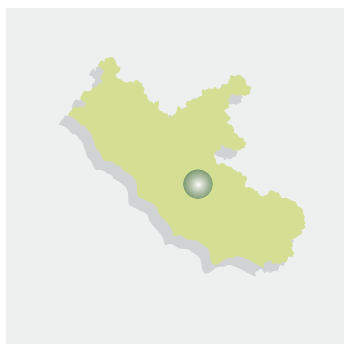
1 CC



NO

\*Parte residuale dell'intera linea di lunghezza di circa 12 km che interessa i Comuni.

## LAZIO\_VELLETRI-LARIANO-COLLEFERRO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



23,4 KM\*



LINEA  
DISMESSA

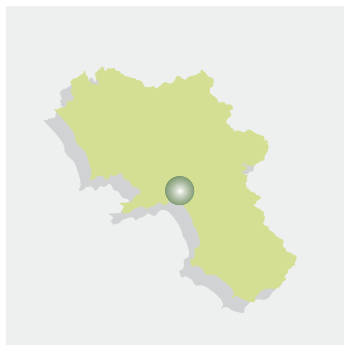


1 FV  
1 CC



NO

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

**CAMPANIA**\_BIVIO NOCERA-BIVIO GROTTI

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,3 KM



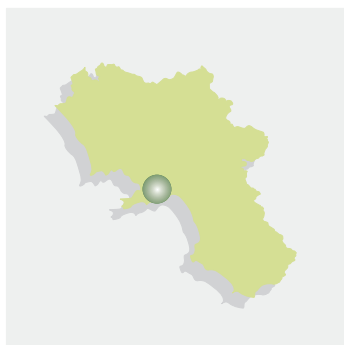
LINEA  
DISMESSA



-



BINARI  
IN PARTE SI  
TECNOLOGIE  
NO

**CAMPANIA**\_BIVIO POLLENA-PONTILE ACCA

PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,4 KM



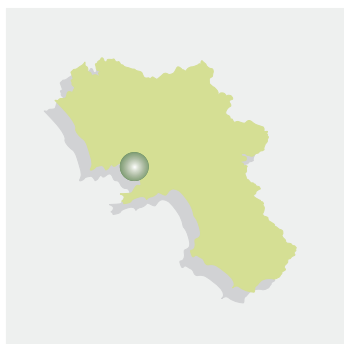
LINEA  
DISMESSA



-



NO

**CAMPANIA**\_TORRE ANNUNZIATA CENTRALE-TORRE ANNUNZIATA MARITTIMA

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,5 KM



LINEA  
DISMESSA

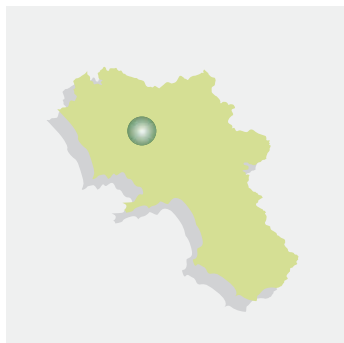


-



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

## CAMPANIA\_TELESE CERRETO-TELESE BAGNI



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,6 KM



LINEA  
DISMESSA



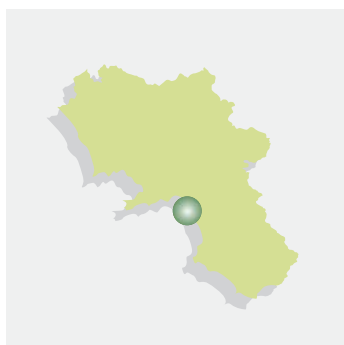
-



NO

Attualmente il tratto è stato trasformato in strada comunale.

## CAMPANIA\_SALERNO-SALERNO PORTO



PROPRIETÀ FS S.P.A.



3,5 KM



LINEA  
DISMESSA



-



NO

Attualmente il tratto è stato trasformato in strada comunale.



Linea Brà Narzole

**ATLANTE**  
di viaggio lungo le ferrovie dismesse

SUD





**Linea Gioia del Colle-Palagianello**

# SUD

**Linee dismesse FS**



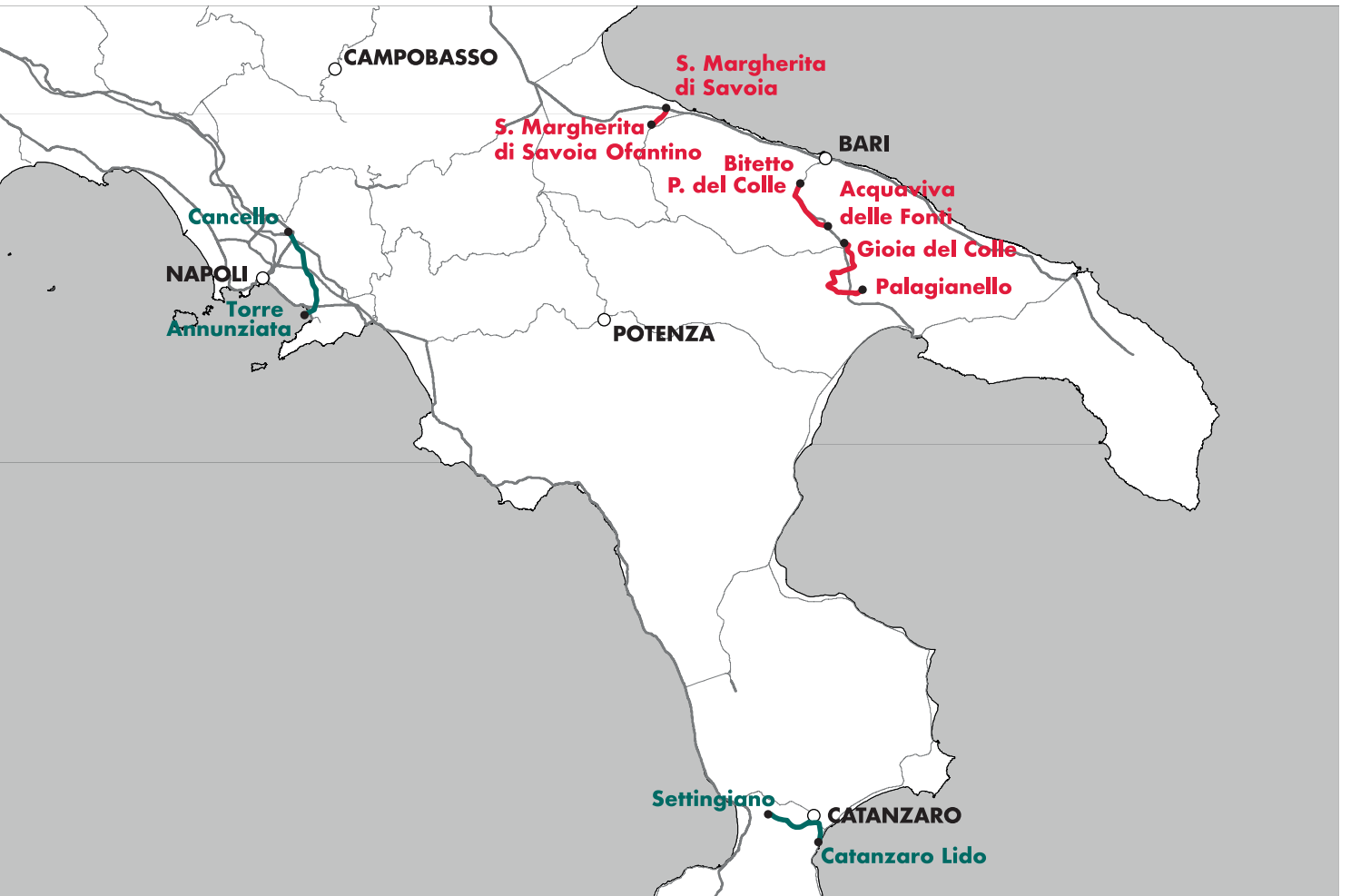
**Linee dismesse RFI**



**Linee in esercizio**







## CAMPANIA\_SAN FELICE A CANCELLO-TORRE ANNUNZIATA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
31,0 KM



LINEA  
DISMESSA



7 FV  
4 MM



BINARI  
SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
SI

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

È una linea di recente dismissione (2014) che collegava l'entroterra casertano con la zona industriale di Torre Annunziata. Superata Cancellò, stazione in esercizio nodo tra varie linee ferroviarie, la tratta dismessa si dirige verso sud nella piana agricola dei *Regi Lagni*, consistente in un reticolo di canali realizzati a seguito di una bonifica idraulica avvenuta nel 1600. Proseguendo il tracciato si avvicina alla base del monte Somma che nasconde dapprima la vista del Vesuvio, il quale compare poi sulla destra mano a mano che si prosegue in direzione del mare. Sulla sinistra fanno da sfondo i monti di Sarno e di fronte i Monti Lattari. Il tracciato si avvicina quindi al golfo di Napoli e ai siti archeologici di Pompei, Oplontis e più a nord di Ercolano, con le aree agricole che progressivamente sono sostituite da un'edificazione sempre più intensa fino all'abitato di Torre Annunziata. La Regione Campania con il "Patto per la Campania 2014-2020" ha finanziato la riconversione dell'ex-tracciato ferroviario in pista ciclopedonale. Quattro i comuni interessati da questa prima tratta: San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale e Torre Annunziata. Il progetto è stato redatto dal comune capofila di San Giuseppe Vesuviano. A breve verrà realizzato un primo lotto di lavori che consiste in un tratto di pista ciclabile di circa 12 km, attrezzato con servizi quali punti ristoro e aree per la sosta. È prevista inoltre la realizzazione di tre parchi urbani a San Giuseppe, Terzigno e Boscoreale. Il passo successivo sarà costituito dalla realizzazione di un secondo lotto di 13 km, che riguarderà altri comuni.

**Complesso Basiliche Paleocristiane (NA)**

**Parco nazionale del Vesuvio (NA)**

**Città di Napoli**

**Scavi di Ercolano (NA)**

**Villa Campolieto (NA)**

**Scavi di Pompei (NA)**





**MARIGLIANO (NA)****FV640 mq****OTTAVIANO (NA)****FV470 mq**

## CAMPANIA\_SAN FELICE A CANCELLO-TORRE ANNUNZIATA



### SAN GIUSEPPE VESUVIANO (NA)



**FV320 mq**  
**MM75 mq**



### TERZIGNO (NA)



**FV310 mq**  
**MM200 mq**

## PUGLIA\_MARGHERITA DI SAVOIA-MARGHERITA DI SAVOIA OFANTINO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
3,3 KM



LINEA  
DISMESSA



2 FV



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Prima denominata *Margherita di Savoia-Ofantino* (quest'ultima stazione diventata poi *Margherita di Savoia Ofantino*), la linea era utilizzata per il trasferimento nella stazione di Ofantino (ai fini del successivo inoltro via treno, sulla linea *Adriatica*) del sale estratto dalle saline di Margherita di Savoia, prospicienti il mare adriatico. In quel punto, ove il tratto iniziale dismesso per alcune centinaia di metri corre parallelo alla costa, su una lingua di terra, il paesaggio è fortemente caratterizzato dalla presenza delle saline: già esistenti ed operanti in epoca romana, ed oggi ancora in attività, sono le più grandi d'Europa e le seconde nel mondo, estendendosi su una fascia costiera lunga circa 20 km, ed una superficie di 4500 ettari (dei quali 4000 ettari coperti dalle acque). Appaiono sotto forma di ampia laguna, suddivisa in vasche con diverso grado di salinità e cumuli di sale raccolti per l'asciugatura. Presso le saline è visitabile inoltre l'interessante *Museo Storico della Salina*. Nell'ambito della laguna è stata istituita, nel 1977, la riserva naturale *Salina di Margherita di Savoia*, a tutelare quello che è diventato un importante luogo di svernamento dell'avifauna migratoria. Il tracciato della linea dismessa, in uscita dalla stazione di Margherita di Savoia-Ofantino, sulla linea ferroviaria *Adriatica*, si presenta asfaltato nel primo tratto; piega poi subito in direzione nord-est e, attraversata la S.S. 544, si sviluppa in rettilineo attraverso la campagna pugliese fino a raggiungere la costa; qui curva bruscamente verso nord-est per proseguire risalendo, come detto, parallelo al mare fino alla stazione dismessa di Margherita di Savoia. Il piazzale della stazione risulta oggi asfaltato e trasformato in parcheggio; l'alloggio dell'ex fabbricato viaggiatori è già stato alienato, mentre la parte restante è in via di acquisizione da parte del comune.

**Riserva Naturale di Salina di Margherita di Savoia (BT)**

**Saline di Margherita di Savoia (BT)**

**Sito Archeologico di Canne della Battaglia (BT)**

**Percorso Via Francigena**

**Parco regionale fiume Ofanto (BT)**

MARGHERITA DI SAVOIA  
KM 0,0

MARGHERITA DI SAVOIA-OFANTINO  
KM 4,2



## PUGLIA BITETTO PALO DEL COLLE-ACQUAVIVA DELLE FONTI



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
20,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



1 FV  
6 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto ferroviario è stato dismesso a seguito della realizzazione di una variante a doppio binario sulla linea Bari-Taranto. Ha inizio poco dopo la stazione di Bitetto (Palo del Colle è un vicino centro abitato) e termina prima di giungere ad Acquaviva delle Fonti (ambedue le stazioni rimaste in esercizio sulla Bari-Taranto). Sono state dismesse invece le stazioni intermedie di Grumo Appula e Sannicandro di Bari, sostituite da nuove omonime stazioni sul tratto in variante. Partendo dal punto di innesto sulla linea in esercizio, circa 0,5 km dopo la stazione di Bitetto-Palo del Colle, nell'entroterra di Bari, il tracciato si sviluppa prima in direzione sud-ovest; nei pressi di Bitetto si trova l'opera d'arte ferroviaria costituita da un bel viadotto a tre arcate a tutto sesto. Dopo Grumo Appula il tracciato punta verso sud-est costeggiando l'altopiano delle Murge e attraversando un paesaggio agricolo ricco di ulivi e muretti a secco. Presso Sannicandro di Bari, poco prima di giungere ad Acquaviva delle Fonti il tratto dismesso interseca la nuova linea in esercizio a doppio binario; in quella zona il paesaggio si arricchisce per la presenza delle coltivazioni a vite. Riguardo le presenze storico-artistiche, si segnalano vari edifici sacri nei pressi di Bitetto, nonché i centri storici di Bitetto e Acquaviva delle Fonti, che presentano entrambi interessanti cattedrali: romanica quella di Bitetto; normanna in origine quella di Acquaviva, poi ricostruita e ampliata nel periodo rinascimentale. È in corso di realizzazione un raddoppio in variante tra Bari Sant'Andrea e Bitetto che porterà nei prossimi anni alla dismissione di un ulteriore tratto di circa 10 km di vecchia linea.

**Città di Bari**

**Chiesa di Ognissanti (BA)**

**Chiesa di S. Felice in Baslignano (BA)**

**Parco Nazionale dell'Alta Murgia (BA)**

**Comune di Acquaviva delle Fonti (BA)**

**Comune di Gioia del Colle (BA)**

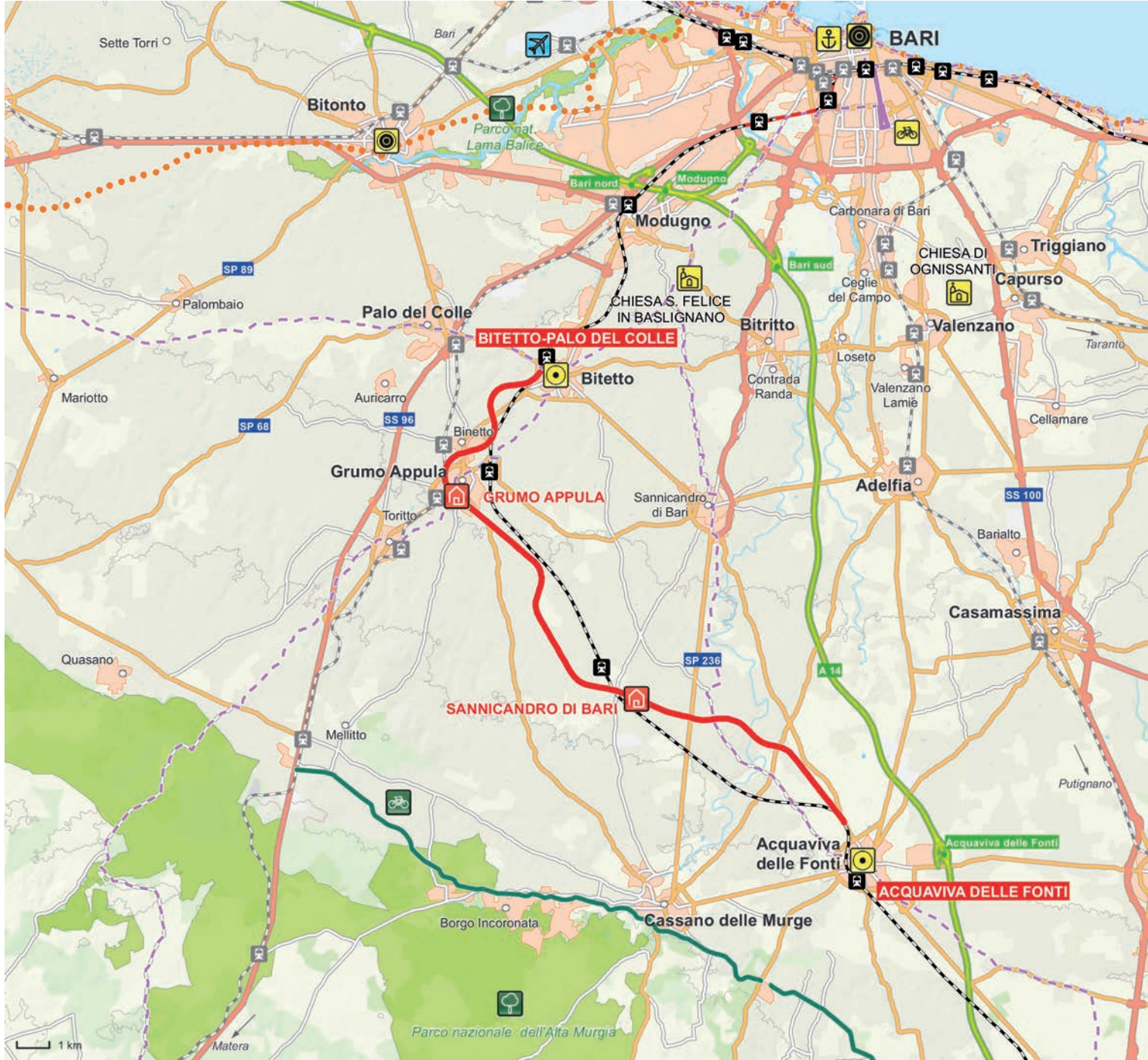
BITETTO PALO DEL COLLE  
KM 0,0

SANNICANDRO DI BARI  
KM 11,2

GRUMO APPULA  
KM 4,1

ACQUAVIVA DELLE FONTI  
KM 23,2







## SANNICANDRO DI BARI (BA)



**FV200 mq**

## PUGLIA\_BITETTO PALO DEL COLLE-ACQUAVIVA DELLE FONTI



LUNGOLINEA (BA)



CC130 mq



km20+552

## PUGLIA\_GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
18,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



2 FV  
5 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto dismesso deriva dalla realizzazione di una variante sulla linea Bari-Taranto. Si svolge dall'altopiano delle Murge verso la piana di Taranto, in un territorio caratterizzato dalla presenza dalle *gravine*, costituite da profonde incisioni prodotte nelle rocce calcaree dall'acqua meteorica. Nelle cavità di questi fianchi rocciosi sono rinvenibili importanti tracce della cosiddetta civiltà rupestre. Il tracciato si stacca da quello attivo in corrispondenza dell'aeroporto militare di Gioia del Colle. Dopo Castellaneta, i viadotti di Santo Stefano e di Palagianello scavalcano le gravine di Castellaneta, Palagianello e Mottola, fino a raggiungere Palagianello. La regione Puglia, nell'ambito della programmazione relativa alla rete ciclabile, assieme ai Comuni di Gioia del Colle, Palagianello e Mottola, ha previsto la riconversione dell'intero tratto dismesso in pista ciclopedonale. Questa *greenway* andrebbe a costituire un collegamento nord-sud tra l'itinerario *Bicitalia 10* "Ciclovia dei Borboni" tra Napoli e Bari, passante per Gioia del Colle, e l'itinerario *Bicitalia 3* (*Eurovelo 5*) "Via dei Pellegrini" congiungente Londra-Como-Roma-Brindisi e passante per Palagianello. Su questo percorso, 4,8 km di pista ciclopedonale sono stati progettati e già realizzati a cura del comune di Palagianello, nel cui ambito ricadono quasi per intero; per il relativo finanziamento lo stesso comune si è fatto parte attiva, assieme a quelli di Mottola e Castellaneta. Quest'ultimo ha richiesto a sua volta il finanziamento per la riconversione di un'ulteriore porzione di ex-linea, al fine di prolungare la *greenway* già realizzata. Si stanno studiando le modalità per il trasferimento della proprietà dei sedimi ai comuni interessati.

**Scavi di Monte Sannace (BA)**

**Città di Brindisi**

**Città di Taranto**

**Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine (TA/BR)**

**Cripte di Casalrotto (TA)**

GIOIA DEL COLLE  
KM 0,0

CORATINI  
KM 9,2

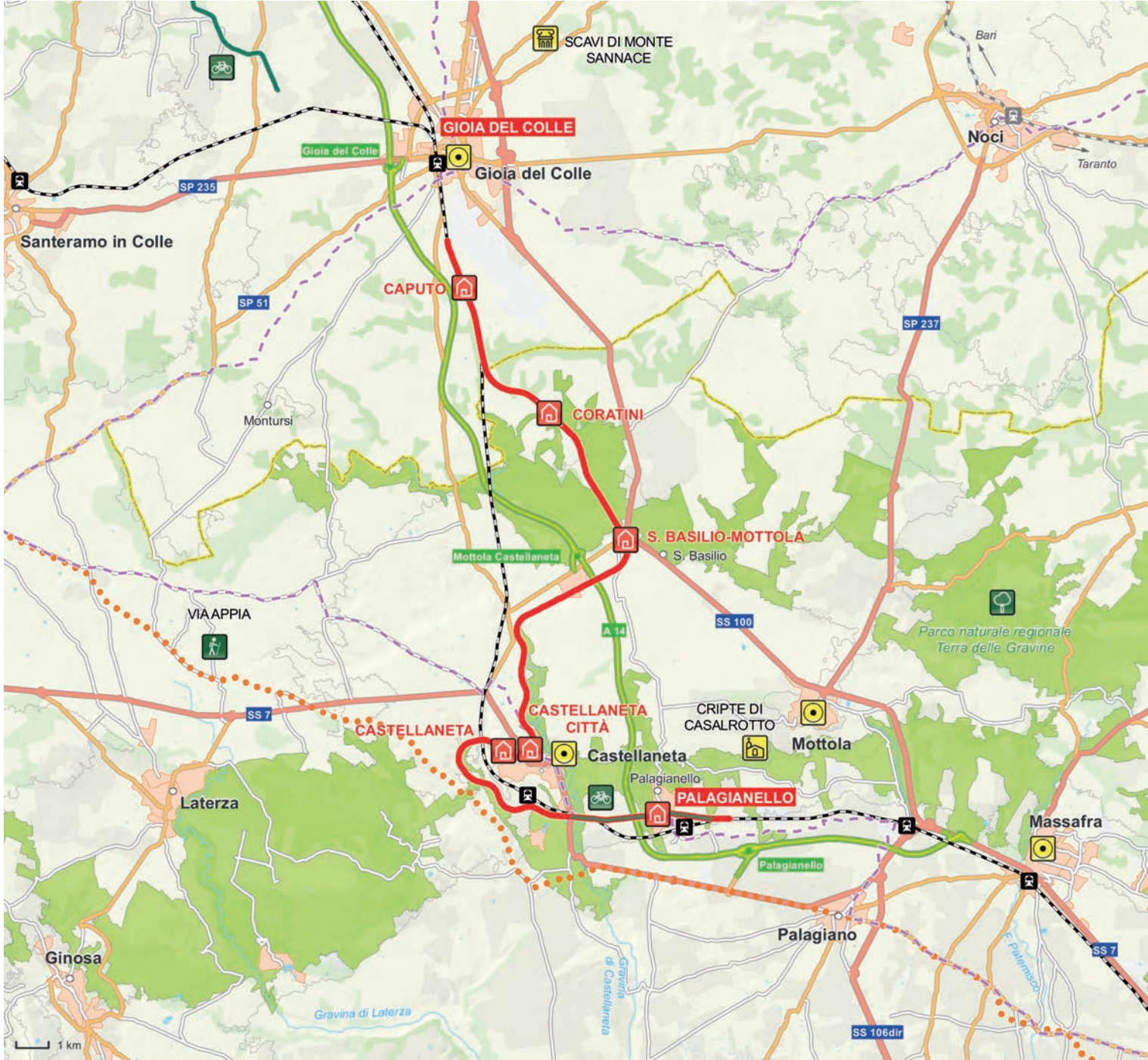
CASTELLANETA CITTÀ  
KM 22,4

PALAGIANELLO  
KM 28,0

CAPUTO  
KM 4,1

S.BASILIO - MOTTOLA  
KM 13,8

CASTELLANETA  
KM 23,4



**PALAGIANELLO (BA)****CC70 mq****km7+262**

## PUGLIA\_GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO



**S.BASILIO-MOTTOLA (BA)**



**CC70 mq**



**km7+262**

## CALABRIA\_SETTINGIANO-CATANZARO LIDO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
14,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



4 FV



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
SI

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea è stata dismessa per la realizzazione di una variante sulla linea Lamezia Terme-Catanzaro Lido, che congiunge le due direttrici ferroviarie costiere *adriatica* e *ionica* della Calabria. Il tracciato, procedendo da ovest verso est, si diparte dalla linea in esercizio dopo aver superato la stazione in esercizio di Marcellinara, incontrando subito la stazione di Settingiano (vecchia); procede poi entro la valle del fiume Corace fino ad attraversarlo, per poi immettersi nella galleria di Sansinato, uscendone poco prima della stazione di Catanzaro Sala. Interessante a Catanzaro la vista che si ha sul viadotto della Fiumarella. Nel tratto successivo l'ex linea piega verso sud avvicinandosi progressivamente alla nuova variante ferroviaria, per terminare infine in corrispondenza della stazione di Catanzaro Lido, che è in esercizio sulla linea *ionica*. Sulla costa sono da segnalare gli importanti resti della basilica di S. Maria della Roccella e l'area archeologica di Scolacium. Il tratto da Catanzaro (vecchia) a Catanzaro Lido è interessato dal progetto proposto dalla Regione per la realizzazione di una metropolitana: il tracciato, che è stato previsto in parte sul sedime della linea dismessa FS (tratto di circa 8,5 km) ed in parte su quello delle ex *Ferrovie calabro-lucane* (che si sviluppa praticamente in parallelo alla prima), collegherà Catanzaro Lido a Catanzaro città, con una diramazione che unirà anche vecchia e nuova stazione FS servendo la zona del campus universitario. Nell'ambito del tratto di ex-linea FS coinvolto dal progetto, è previsto l'inserimento di opere a verde e di riqualificazione ambientale, nonché la realizzazione di un breve percorso ciclabile; è in corso la procedura espropriativa per l'acquisizione da parte delle amministrazioni interessate dei beni relativi all'ex-sedime interessati dal progetto di metropolitana, nonché della ex-stazione di Santa Maria di Catanzaro.

**Città di Catanzaro**

**Chiesa di S. Maria della Roccella (CZ)**

**Parco Archeologico di Scolacium (CZ)**

**Golfo di Squillace (CZ)**

**Comune di Tiriolo (CZ)**

SETTINGIANO  
KM 0,0

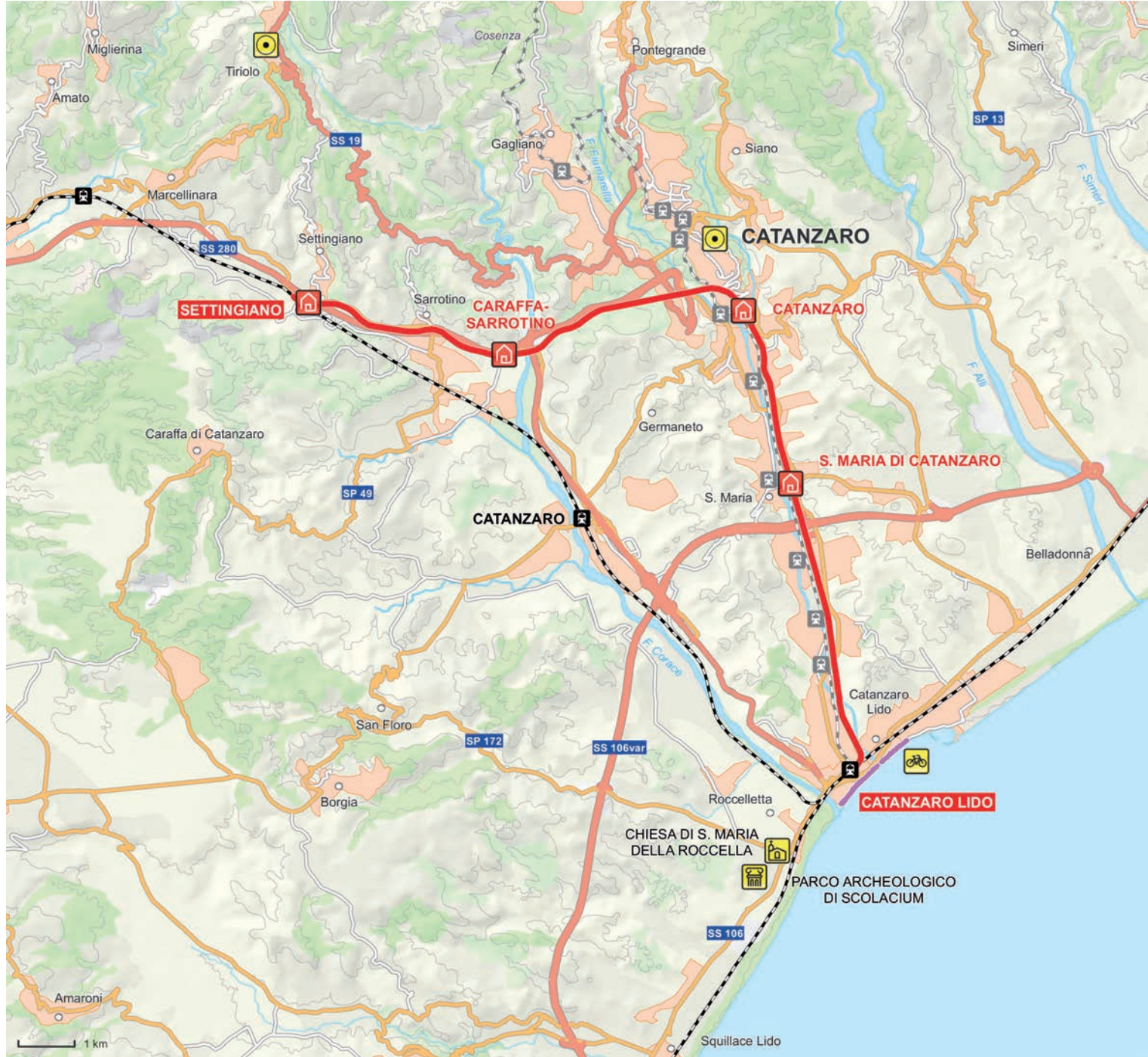
CATANZARO  
KM 8,4

CATANZARO LIDO  
KM 16,9

CARAFFA - SARROTINO  
KM 3,7

SANTA MARIA DI CATANZARO  
KM 11,6







FV Grumo Appula Linea Bitetto Palo del Colle-Acquaviva delle Fonti

## CALABRIA\_SETTINGIANO-CATANZARO LIDO



**CATANZARO  
(VECCHIA - DETTA SALA) (CZ)**



**FV1.030 mq**

**PUGLIA**\_BELLAVISTA-NASISI

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



7,4 KM



LINEA  
DISMESSA



-



NO

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

**PUGLIA**\_TARANTO NASISI-TARANTO ARSENALE

PROPRIETÀ FS S.P.A.



18,0 KM



LINEA  
DISMESSA



-



NO

**PUGLIA**\_BARI CENTRALE-BARI SANT'ANDREA

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



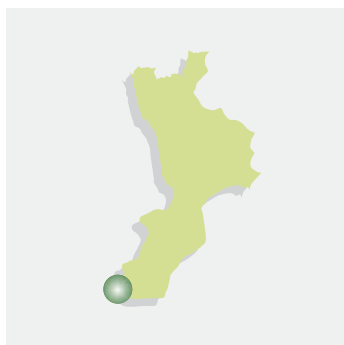
1 FV



BINARI SI  
TECNOLOGIE SI

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

## CALABRIA\_REGGIO CALABRIA LIDO-REGGIO CALABRIA MARITTIMA



PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,8 KM\*



LINEA  
DISMESSA



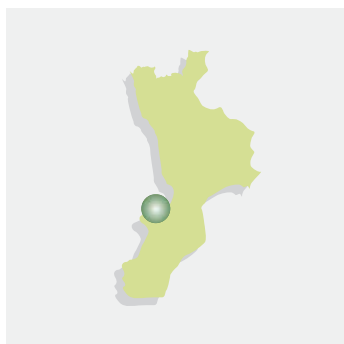
-



BINARI SI  
TECNOLOGIE  
NO

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

## CALABRIA\_VIBO MARINA-PORTO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,2 KM



LINEA  
DISMESSA



-



NO

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

**ATLANTE**  
di viaggio lungo le ferrovie dismesse

ISOLE





**Linea Agrigento Bassa-Licata**

# ISOLE

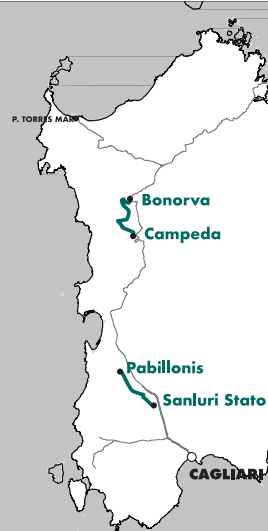
**Linee dismesse FS**



**Linee dismesse RFI**



**Linee in esercizio**







## SICILIA\_TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
24,2KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



6 FV  
20 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La tratta, parte dell'originaria linea storica Palermo-Messina, è stata dismessa a seguito della realizzazione di una variante di tracciato a doppio binario tra Patti e Messina Scalo. È costituita da una serie discontinua di tratti dismessi (non affiancati alla linea in esercizio), che sommano a circa 30 km ancora in proprietà di RFI. Il tratto dismesso può essere riguardato in due parti: la prima corre parallela alla costa tirrenica fino all'altezza di Villafranca Tirrena; la seconda si spinge nell'entroterra fino a Messina. Il tratto dismesso inizia dopo che la linea ferroviaria ha superato il torrente Mazzarra nel comune di Terme Vigliatore, dove si trova l'area archeologica della Villa Romana di Castoreale-S. Biagio. Prosegue prima parallelamente alla zona agricola costiera, se ne allontana poi per raggiungere il centro abitato di Barcellona Pozzo di Gotto, per poi dirigersi a nord fino a lambire il lungo promontorio di Capo Milazzo (alla cui estremità si trova la splendida e naturale "Piscina di Venere") e l'interessante centro storico della cittadina, dove spiccano l'imponente Castello eretto da Federico II nel XIII secolo che sovrasta il Borgo antico e il Duomo. Dopo la zona industriale di Milazzo il tracciato, parallelo alla costa, passa da Villafranca Tirrena, correndo tra il centro abitato sul mare e i monti Peloritani. Passata Villafranca e il torrente Gallo, l'ex linea devia verso sud-est, attraversando i monti Peloritani con un susseguirsi di paesaggi suggestivi e lunghe gallerie, l'ultima delle quali sbuca ai piedi della zona alta di Messina; da qui con un percorso tortuoso giunge a Messina Scalo. Alcuni dei comuni della costa tirrenica attraversati dall'ex sedime, nonché la Città Metropolitana di Messina, hanno manifestato interesse per la trasformazione del tracciato dismesso in una greenway (cosiddetta "Greenway del Tirreno").

**Comune di Terme Vigliatore (ME)**

**Piscina di Venere (ME)**

**Città di Messina**

**Villa di Castoreale San Biagio (ME)**

**Riserva Naturale Laguna Capo Peloro (ME)**

**Capo di Milazzo (ME)**

TERME VIGLIATORE  
VECCHIA  
KM 0,0

SANTA MARINA  
KM 8,8

SAN FILIPPO  
SANTA LUCIA  
KM 17,8

VENETICO VECCHIA  
KM 25,1

VILLAGRANCA TIRRENA  
SAPONARA  
KM 30,8

BARCELLONA  
CASTOREALE  
VECCHIA  
KM 4,7

MILAZZO VECCHIA  
KM 13,4

ROCCAVALDINA SCALA  
EX TORREGROTTA  
KM 23,3

SPADAFORA  
SAN MARTINO  
VECCHIA  
KM 26,3

GESSO  
KM 34,3

MESSINA  
SCALO  
KM 47,9



**SPADAFORA (ME)****FV240 mq****ROCCAVALDINA (ME)****FV70 mq**

## SICILIA\_TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO



**VENETICO (ME)**



**FV240 mq**



**TERME VIGLIATORE (ME)**



**FV140 mq**

## SICILIA\_FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA OGNINA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
28,5KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



1 FV  
20 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La tratta è stata dismessa per varianti realizzate nell'ambito dell'intervento di raddoppio della linea Messina-Catania. È costituita da una serie discontinua di tratti dismessi, complessivamente di circa 26 km, che ricadono nel tratto di linea tra Fiumefreddo di Sicilia e Catania Ognina. Il primo tratto dismesso si ritrova a sud dell'abitato di Fiumefreddo di Sicilia, correndo tra le pendici dell'Etna e il mare. Dopo una serie di tratti dismessi discontinui, poco prima di Acireale la nuova variante in esercizio entra in galleria, mentre il vecchio tracciato si inoltra, a mezza costa, lungo il promontorio della Riserva naturale orientata *La Timpa*, attraversando l'intero territorio cittadino. *La Timpa* è l'altopiano di un terrazzo di origine lavica, su cui si adagia Acireale, che si trova a circa 150 m di altitudine sul livello del mare; la città presenta un centro storico molto ricco ed interessante caratterizzato dall'architettura in stile barocco; di gran pregio gli edifici della Basilica di S. Sebastiano e del Duomo, nonché la Biblioteca e Pinacoteca Zelantea. Proseguendo, il tracciato lambisce prima l'abitato di Aci Trezza, con la sua rinomata spiaggia dei Faraglioni dei Ciclopi, inserita nell'Area Marina Protetta *Isole dei Ciclopi*, e subito dopo l'abitato di Aci Castello, altro borgo marinaro caratterizzato dalla presenza del bel Castello di Aci, di origine bizantina. Il tratto successivo entra nell'area metropolitana di Catania, fino a raggiungere la stazione minore di Catania Ognina. Catania è una importante città dalla storia millenaria, affacciatesi sul mar Ionio e accompagnata dalla presenza dell'Etna alle spalle; possiede un ricchissimo patrimonio storico, culturale, artistico e naturalistico. Il comune di Acireale ha recentemente acquisito in proprietà 3 km del tracciato dismesso, al fine di realizzare un percorso, denominato *AciGreenway*, all'interno del territorio comunale e in corrispondenza della riserva naturale *La Timpa*.

**Riserva Naturale Orientata La Timpa (CT)**

**Biblioteca e Pinacoteca Zelantea (CT)**

**Faraglioni dei Ciclopi (CT)**

**Città di Catania**

**Parco dell'Etna (CT)**

**Comune di Aci Castello (CT)**







**Linea Agrigento Bassa-Licata**



## SICILIA\_FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA OGNINA



**CANNIZZARO (CT)**



**FV300 mq**

## SICILIA RANDAZZO-ALCANTARA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
37,5 KM



LINEA  
DISMESSA



10 FV  
18 CC  
10 MM



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Questa linea collegava Randazzo, sul versante nord dell'Etna, con la linea ferroviaria costiera ionica Messina-Catania; dalla stazione di Alcantara, in esercizio sulla Messina-Catania, con un percorso tortuoso sale lungo la valle del fiume Alcantara fino a Randazzo. Lasciata Alcantara, la linea si inoltra nella campagna affiancando la parte terminale del corso del fiume, con la vista che spazia a sinistra sull'Etna e a destra sui monti Peloritani. Ad un terzo circa del percorso si trova l'attrattiva principale: il tracciato passa a pochi metri dalle spettacolari Gole dell'Alcantara, di grande valore naturalistico; si tratta di gole imponenti generate da colate di lava che raffreddandosi hanno conferito alle pareti forme prismatiche pentagonali ed esagonali, che richiamano la struttura molecolare dei materiali che la costituiscono. Giunta alla periferia di Francavilla di Sicilia, la ferrovia effettua un lungo giro attorno al paese per superare la rocca del castello, attraversa il fiume Alcantara e arriva alla stazione di Castiglione di Sicilia, nel cui territorio si trova la Cuba di Santa Domenica, pregiata cappella paleocristiana. Nel tratto successivo la linea, rimanendo nel fondovalle, oltrepassa l'Alcantara ancora due volte e, dopo aver attraversato in trincea la zona interessata dalla colata lavica del 1981, giunge a Randazzo. È questo un borgo di origine medievale, ma ricco di numerose diverse influenze. Pur essendo una linea dismessa, la Randazzo-Alcantara è stata inserita, nella Legge 128/2017 recante "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"; la linea potrà dunque essere oggetto di interventi per il ripristino della funzione ferroviaria, nonché oggetto di una modifica formale, con modalità da definirsi, dell'attuale status di linea ferroviaria dismessa con decreto ministeriale.

**Parco dei Nebrodi (ME)**

**Parco dell'Etna (ME)**

**Chiesa di S. Domenica (CT)**

**Gole di Alcantara**

**Città di Taormina**

**Abbazia dei Santi Pietro e Paolo D'Agrò (ME)**





**GAGGI (ME)****FV150 mq****GRANITI (ME)****FV160 mq**

## SICILIA\_RANDAZZO-ALCANTARA



**MOTTA CAMASTRA (ME)**



**FV160 mq**



**MOJO ALCANTARA  
MALVAGNA (ME)**



**FV140 mq**

## SICILIA \_REGALBUTO-SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
35,1 KM



LINEA  
DISMESSA



5 FV  
24 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Si tratta della parte terminale della linea Motta S. Anastasia-Paternò-Schettino-Regalbuto. Il tratto da Motta S. Anastasia a Schettino non è stato dismesso definitivamente, ma è in stato di “sospensione” del servizio ferroviario commerciale. Il tracciato segue il corso del fiume Simeto e del suo affluente Salso, presentando alla vista l'imponente sagoma dell'Etna. Il sedime dismesso ha inizio dalla stazione di Schettino-Santa Maria di Licodia, prossima al centro abitato di Paternò, comune con un centro storico interessante anche per la presenza di un bel castello normanno. Procedendo tra colline e splendidi agrumeti, il tracciato varca il fiume Simeto prima di arrivare alla stazione di Centuripe, lontana dall'omonimo paese, che presenta un notevole centro storico. Si prosegue poi superando una piccola collina e raggiungendo la stazione di Carcaci; qui ci si trova tra i due fiumi Salso e Simeto, mentre appaiono sullo sfondo le pendici dell'Etna, sulle quali si staglia l'abitato di Adrano, col suo centro storico e il castello normanno, sede del Museo Archeologico Etneo. La linea prosegue poi tra colline più alte, fino ad arrivare alla stazione di Sparacollo; più avanti il tracciato attraversa il Salso, costeggia a destra il lago di Pozzillo ed infine termina raggiungendo la stazione di Regalbuto, paese situato ad una certa distanza dall'area della stazione. Dai rappresentanti del territorio è stato manifestato interesse per il riuso dei fabbricati disponibili, nonché la trasformazione di parte del sedime per progetti di mobilità dolce; essendo stati presi in considerazione anche beni che ricadono nell'adiacente tratto “sospeso” Motta S. Anastasia-Schettino, in quel caso la realizzabilità delle iniziative di riuso sarebbe legata ad una eventuale dismissione definitiva del tratto stesso da parte di RFI.

**Riserva orientata Vallone Piano della Corte (EN)**

**Parco dell'Etna (CT)**

**Salinelle di Paternò (CT)**

**Comune di Paternò (CT)**

**Comune di Adrano (CT)**

**Comune di Centuripe (EN)**

REGALBUTO  
KM 0,0

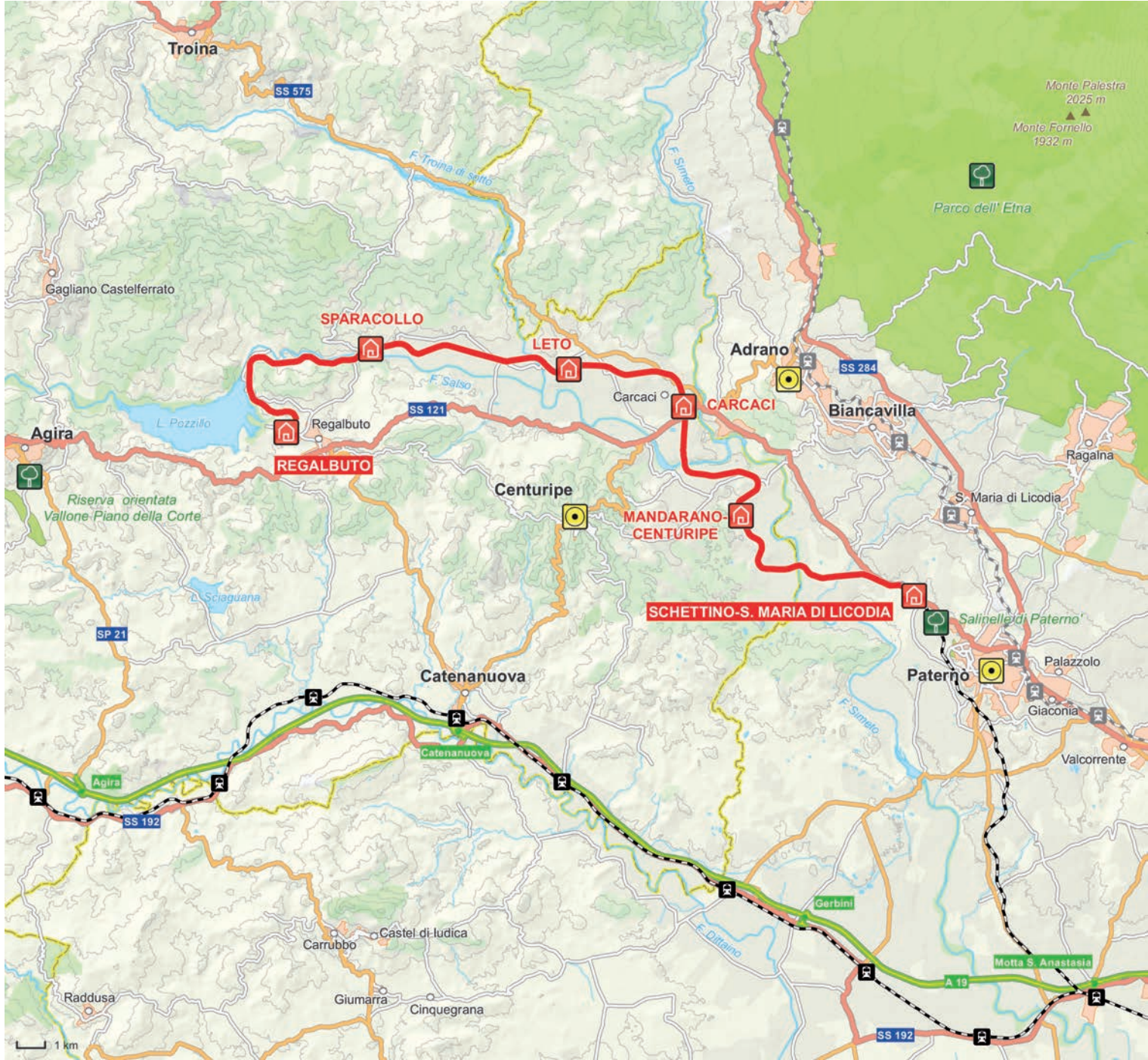
LETO  
KM 15,7

MANDARANO - CENTURIFE  
KM 27,2

SPARACOLLO  
KM 8,2

CARCACI  
KM 20,7

SCHETTINO  
SANTA MARIA DI LICODIA  
KM 35,1





**SCHETTINO  
S. MARIA DI LICODIA (CT)**



**FV280 mq**



**MANDARANO-CENTURIFE (EN)**



**FV200 mq**



## SICILIA\_REGALBUTO-SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA



**LUNGOLINEA (CT)**



**CC130 mq**



**km0+436**



**LUNGOLINEA (CT)**



**CC130 mq**



**km10+042**



Stazione di Castelvetrano

## SICILIA\_REGALBUTO-SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA



**LUNGOLINEA (CT)**



**CC130 mq**



**km15+285**



**LUNGOLINEA (CT)**



**CC130 mq**



**km52+314**

## SICILIA LEONFORTE-DITTAINO E DITTAINO-CALTAGIRONE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
85,9 KM



LINEA  
DISMESSA



8 FV  
39 CC  
1 MM



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Le due linee dismesse provvedevano al collegamento, rispettivamente da nord e da sud, con la stazione di Dittaino (in esercizio sulla linea Palermo-Catania) di zone dell'entroterra siciliano interessate dalle attività estrattive delle miniere di zolfo e dagli spostamenti dei minatori pendolari. La Leonforte-Dittaino si snoda verso sud partendo dalla stazione di Leonforte. Dopo uno stretto tornante, inizia a salire verso l'abitato di Assoro la cui stazione non è più esistente; segue una discesa lungo i fianchi del monte Spiga verso la stazione di Cavalcatore. Attraversata poi la linea Palermo-Catania e il fiume Dittaino, la linea giunge infine alla stazione di Dittaino. Da qui si diparte, sempre in direzione sud, la Dittaino-Caltagirone, che prima sale fino alle pendici dell'abitato di Valguarnera Caropepe, per poi proseguire la salita, con andamento tortuoso tra gallerie e viadotti, girando intorno ad alcune alture, fino ad arrivare al punto più alto della linea. In questa zona molto prossima al lago di Pergusa (dal 1995 Riserva Naturale Speciale), ricade un interessante tratto di 5 km dell'ex-linea, tra Floristella e Grottacalda, che attraversa la zona delle miniere di zolfo oggi dismesse, acquisite dalla Regione e trasformate nel *parco minerario di Floristella-Grottacalda*. La linea prosegue scendendo fino a raggiungere Piazza Armerina, centro riconosciuto dall'Unesco Patrimonio mondiale dell'Umanità, che vanta la presenza della famosa Villa del Casale di epoca romana, nonché del vicino sito archeologico dell'antica città sicula e greca di Morgantina. Da qui giunge infine a Caltagirone (stupenda cittadina patrimonio Unesco) toccando Mirabella Imbaccari e San Michele di Ganzaria. In questo ultimo tratto, tra le stazioni di San Michele di Ganzaria (già oggetto di riuso con insediamento di attività culturali) e Salvatorello è stata realizzata una *greenway*, con una pista ciclopedonale della lunghezza di circa 8 km, primo esempio di intervento di tale tipo in Sicilia.

**Riserva naturale Monte Altesina (EN)**

**Lago di Pergusa (EN)**

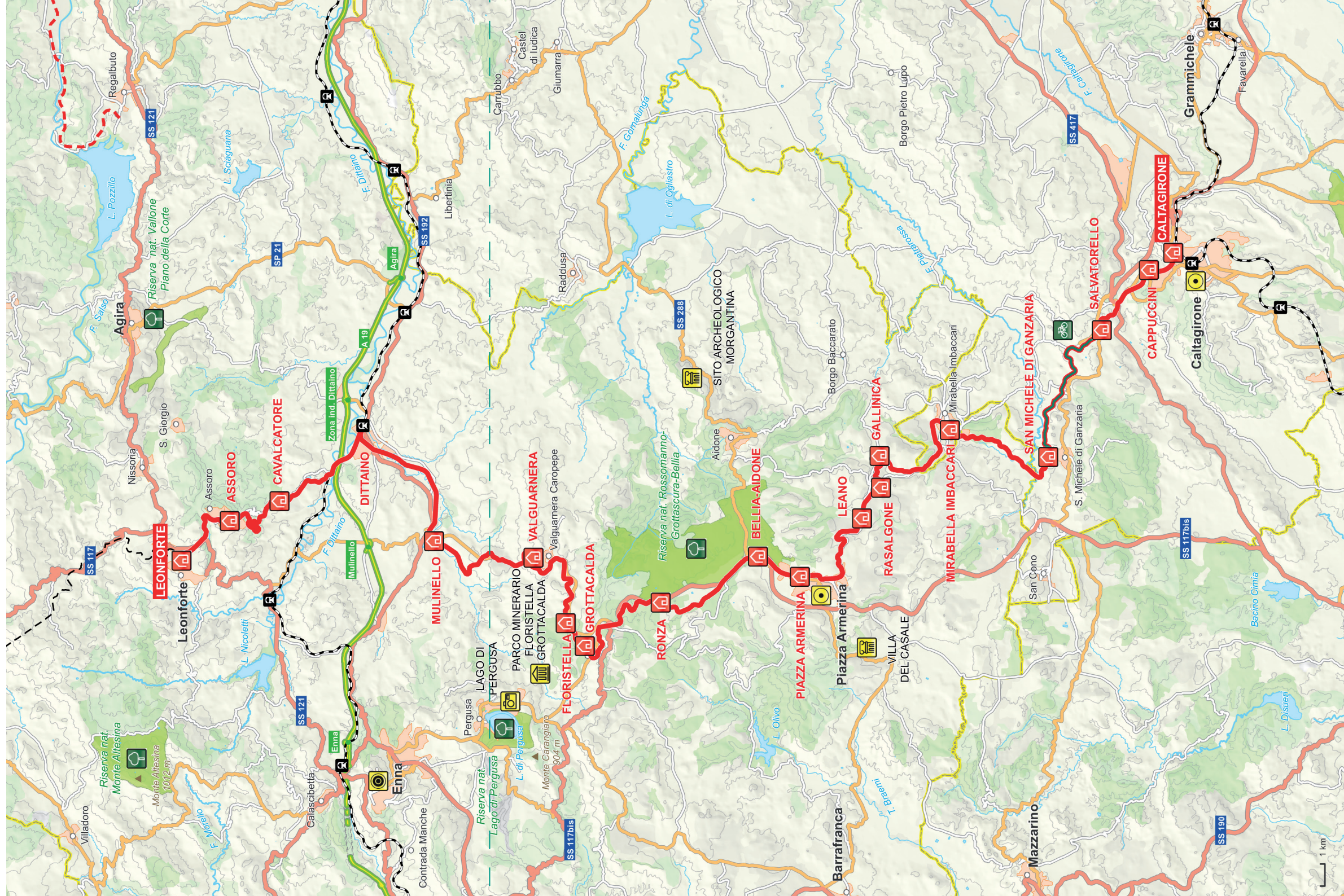
**Sito Archeologico Morgantina (EN)**

**Villa Romana del Casale (EN)**

**Parco Minerario Floristella Grottacalda (EN)**

**Città di Enna**





LEONFORTE

ASSORO

CAVALCATORE

DITTAINO

MULINELLO

VALGUARNERA

FLORISTELLA

GROTTACALDA

RONZA

BELLIA-AIDONE

PIAZZA ARMERINA

Piazza Armerina

RASALGONE

GALLINICA

MIRABELLA IMBACCARI

SAN MICHELE DI GANZARIA

SALVATORELLO

CAPPUCCINI

CALTAGIRONE

Caltagirone

1 km



CC Linea Noto-Pachino

## SICILIA\_LEONFORTE-DITTAINO E DITTAINO-CALTAGIRONE



### CALTAGIRONE (CT)



**FV250 mq**



### VALGUARNERA (EN)



**FV150 mq**

## SICILIA\_NOTO-PACHINO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
27,5 KM



LINEA  
DISMESSA



6 FV  
14 CC



BINARI SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea collegava Noto, sulla linea ancora attiva Siracusa-Ragusa-Canicattì, con Pachino, che era la stazione più a sud dell'Italia, sull'estrema punta meridionale della Sicilia. Il tracciato si sviluppa nel lembo più meridionale della Sicilia orientale, all'altezza del golfo di Noto, attraversando un caratteristico paesaggio di basse colline e muretti a secco. Partendo dalla stazione di Noto, importante città del barocco siciliano e Patrimonio Unesco, la linea si dirige verso est e raggiunge il mare dopo circa 5 km, costeggiando agrumeti e uliveti, e giungendo in un'ampia pianura verde, ricca di mandorli. Qui il tracciato si affianca alla costa transitando dalla stazione di Noto Marina, in splendida posizione sul mare. Proseguendo, la linea si allontana dal mare e lambisce l'area archeologica dell'antica città greca di Eloro e la Villa romana del Tellaro. Nella medesima zona l'ex-linea incontra la bella Riserva naturale orientata *Oasi Faunistica di Vendicari* (vero e proprio paradiso naturalistico che si estende per circa 1.500 ettari) che costeggia per circa 10 km. Superato l'estremo lembo dell'Oasi di Vendicari, il tracciato piega verso il mare, attraversa la stazione di Marzamemi e infine giunge nella stazione terminale di Pachino. Nella zona spicca la presenza del borgo di Portopalo di Capo Passero, caratterizzato da bellissime spiagge tra le quali quella di Punta delle Formiche. Pur essendo una linea dismessa, la Noto-Pachino è stata inserita, nell'ambito della Legge 128/2017 che istituisce le *ferrovie turistiche*, tra i collegamenti ferroviari nazionali da riguardarsi con specifica destinazione turistico-ferroviaria; in tale prospettiva la Noto-Pachino potrà essere oggetto di interventi per il ripristino della funzione ferroviaria, nonché oggetto di una modifica formale, con modalità da definirsi, dell'attuale status di linea ferroviaria dismessa con decreto ministeriale.

**Chiesa madre di S. Sebastiano (SR)**

**Città di Noto (SR)**

**Area Archeologica di Eloro (SR)**

**Riserva Naturale Oasi Faunistica di Vendicari (SR)**

**Villa Romana del Tellaro (SR)**

**Spiagge di Vendicari (SR)**

NOTO  
KM 0,0

NOTO MARINA  
KM 5,9

ROVETO BIMMISCA  
KM 12,5

MARZAMEMI  
KM 24,0

FALCONARA IBLEA  
KM 3,7

NOTO BAGNI  
KM 7,6

SAN LORENZO  
LO VECCHIO  
KM 18,4

PACHINO  
KM 27,5





**NOTO BAGNI (SR)****FV90 mq****MARZAMEMI (SR)****FV120 mq**

## SICILIA\_NOTO-PACHINO



### PACHINO (SR)



**FV240 mq**



### LUNGOLINEA (SR)



**CC80 mq**



**km52+314**

## SICILIA\_AGRIGENTO BASSA-LICATA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
60,8 KM



LINEA  
DISMESSA



4 FV  
30 CC  
1 MM



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea, originariamente “a scartamento ridotto”, era utilizzata a servizio delle miniere di zolfo delle zone di Caltanissetta ed Enna. Da Agrigento si spingeva nell’entroterra della costa meridionale della Sicilia fino al paese di Naro, per riportarsi poi verso la costa, in direzione sud-est, fino a raggiungere sul mare l’abitato di Licata. Le due stazioni di estremità della linea dismessa sono ancora in esercizio, rispettivamente, sulle linee Agrigento-Palermo e Caltanissetta-Siracusa. Agrigento è un importante capoluogo provinciale che custodisce un bel nucleo medievale, a sud del quale si trova la celebre area archeologica della Valle dei Templi, risalenti al V secolo a.C., dichiarata Patrimonio mondiale dell’Umanità dall’Unesco. Subito dopo la stazione di Agrigento Bassa, il tracciato presenta due ripidi tornanti in discesa, verso la valle del torrente Mandarà, che sorpassa con un maestoso viadotto, per poi cominciare la risalita verso la stazione di Favara. Nel tratto successivo ricomincia a scendere, attraverso la campagna coltivata, imboccando la valle del torrente Jacono ed entrando nell’area di Deli ricca di zolfare. La linea si affianca poi alla valle del fiume Naro per cominciare la risalita con larghe curve nel paesaggio agricolo verso la stazione di Margonia, da dove aveva inizio la diramazione per Canicattì (anch’essa linea dismessa). Da qui, dopo aver costeggiato per circa 2 km il fianco della collina su cui sorge il centro abitato di Naro (di notevole interesse storico), giunge all’omonima stazione. Dopo Naro, il tracciato con andamento sinuoso attraverso il paesaggio collinare scende verso sud in direzione del mare fino a Palma di Montechiaro; da questo punto il tracciato prosegue in direzione sud-est mantenendosi parallelo alla costa, seppur ad una certa distanza dal mare, fino a raggiungere Licata.

**Riserva Integrale Macalube di Aragona (AG)**

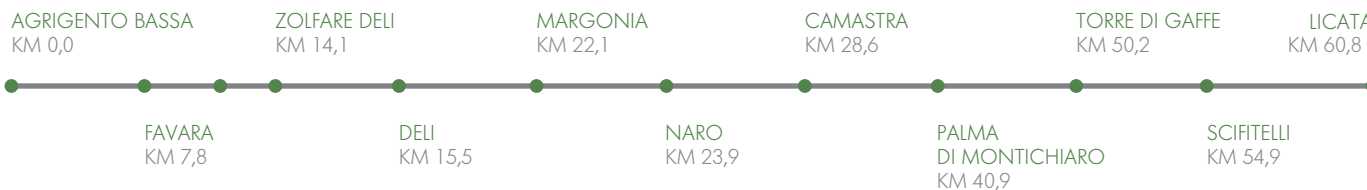
**Città di Agrigento**

**Valle dei Templi (AG)**

**Scavi di Monte Saraceno (AG)**

**Comune di Naro (AG)**

**Comune di Favara (AG)**







Linea Castelvetrano-Porto Empedocle

## SICILIA\_AGRIGENTO BASSA-LICATA



**LUNGOLINEA (AG)**



**CC90 mq**



**km0+326**



**LUNGOLINEA (AG)**



**CC90 mq**



**km14+265**

## SICILIA CANICATTÌ-MARGONIA BIVIO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
12,4 KM



LINEA  
DISMESSA



1 FV  
3 CC  
1 MM



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Era una linea ferroviaria “a scartamento ridotto” che si diramava a Margonia dalla linea, anch’essa oggi dismessa, Agrigento Bassa-Margonia-Naro-Licata. Come quest’ultima, la Canicattì-Margonia era destinata a servizi di trasporto legati all’attività di estrazione dello zolfo: il minerale caricato sui treni, proveniente dalle miniere dell’entroterra, giungeva a Margonia da dove, attraverso l’Agrigento Bassa-Licata, veniva destinato essenzialmente all’imbarco di Porto Empedocle sul canale di Sicilia. Come tutte le altre linee che nacquero perché dedicate all’industria delle zolfo, anche questa entrò in crisi e fu dismessa per la forte concorrenza del trasporto su gomma. Il tracciato si sviluppa in una zona agricola collinare della Sicilia interna, assai fertile e tradizionalmente dedicata alla frutticoltura. Partendo dalla stazione di Margonia la linea si rivolge verso ovest, lasciando sulla destra l’altra linea per Licata; il tracciato costeggia inizialmente il Lago San Giovanni, rimanendo alle pendici del colle su cui sorge il centro abitato di Naro, che è di notevole interesse storico per architetture e testimonianze presenti. Nel tratto successivo la linea, raggiunge senza incontrare opere d’arte di rilievo (la pendenza massima è del 25 per mille) la stazione di Canicattì (sulla linea attualmente in esercizio Caltanissetta-Siracusa). Un primo tratto di circa 4 km, a partire dalla diramazione di Margonia sulla Agrigento-Licata, è stato ceduto alla provincia di Agrigento ed è stato trasformato in strada, includendo nella realizzazione anche l’unico importante viadotto a tre luci della linea, che peraltro è stato profondamente trasformato per il nuovo utilizzo. Anche nel tratto posto all’ingresso del tessuto urbano di Canicattì, il sedime ferroviario è stato espropriato dal Comune e trasformato in viabilità. Infine alcune porzioni di immobili (terreni ed ex case cantoniere) sono state vendute a privati.

**Chiesa dei Santi Filippo e Giacomo (AG)**

**Chiesa Madre (AG)**

**Lago di San Giovanni (AG)**

**Duomo Normanno (AG)**

**Santuario di San Calogero (AG)**

CANICATTÌ  
KM 0,0

MARGONIA  
KM 12,4

ROCCA DI MENDOLA  
KM 7,8





## SICILIA\_LERCARA BASSA-MAGAZZOLO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
67,2 KM



LINEA  
DISMESSA



4 FV  
41 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea collegava la stazione di Lercara Bassa (in esercizio sulla linea Palermo-Agrigento) a Magazzolo, sulla linea dismessa Castelvetrano-Porto Empedocle. Linea "a scartamento ridotto", era utilizzata a servizio delle attività minerarie diffuse nelle zone di Lercara Friddi e Cianciana. Il tracciato collega l'entroterra della Sicilia, tra Palermo e Agrigento, con il mare a sud, attraversando nei primi chilometri una zona un tempo caratterizzata dalla presenza di numerose zolfare, per poi proseguire attraverso un territorio accidentato fino a raccordarsi in corrispondenza di Magazzolo, in una zona a vocazione agricola, alla linea costiera Castelvetrano - Porto Empedocle. Partendo dalla stazione di Lercara Bassa, sulla linea Palermo-Agrigento, il tracciato si inerpica verso l'abitato di Lercara Friddi, raggiungendo la stazione cittadina di Lercara Alta. Prosegue sempre in salita superando con tornanti e viadotti le diverse asperità del territorio collinare, costeggiando le pendici del monte Caracaci e lambendo l'omonima Riserva Naturale Orientata, per poi cominciare la discesa verso Bivio Filaga, da dove si stacca una diramazione, anch'essa dismessa, per Palazzo Adriano. Correndo tra Pizzi Catena e Stagnataro, costeggia il lago Pian del Leone, per poi salire verso l'arida Sella Contuberna prima di scendere a Santo Stefano Quisquina; nel territorio di questo centro abitato si trova il Santuario di Santa Rosalia alla Quisquina. Il tracciato continua la discesa verso Bivona, per poi risalire verso Alessandria della Rocca lambendo il Lago di Magazzolo; poi tra tornanti giunge alla stazione di Cianciana. Da qui inizia la discesa e il percorso vira verso la valle del fiume Magazzolo. Gli ultimi chilometri si sviluppavano a ridosso dell'alveo fluviale, in mezzo a campi caratterizzati da enormi macchie di ginestra, fino alla stazione dismessa di Magazzolo, sull'ex-linea Castelvetrano - Porto Empedocle.

**Riserva Naturale M. Carcaci (PA)**

**Santuario S. Rosalia alla Quisquina (AG)**

**Riserva Natural M. Cammarata (AG)**

**Riserva Naturale Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio (AG)**

**Riserva Naturale Grotta di S. Angelo Muxaro (AG)**





**ANTINORI (PA)****FV120 mq**

# SICILIA\_LERCARA BASSA-MAGAZZOLO



**LUNGOLINEA (CN)**



**CC80 mq**



**km57+638**

## SICILIA \_ FILAGA-PALAZZO ADRIANO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
13,8 KM



LINEA  
DISMESSA



-



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea collegava Palazzo Adriano con la linea dismessa Lercara Bassa-Magazzolo della quale costituiva una diramazione. Dagli anni '50 dello scorso secolo la linea cominciò ad essere sempre meno frequentata per la concorrenza degli autoservizi, cosa che portò alla sua dismissione definitiva. Oggi la linea è completamente disarmata e priva di impianti; il sedime risulta quasi tutto percorribile in auto o a piedi. Le stazioni di Prizzi e Sosio sono state vendute a privati; quella di Palazzo Adriano all'omonimo comune. Il tracciato si sviluppa nella zona montana interna dell'agrigentino, con un tracciato tortuoso che offre a chi lo percorre il tipico paesaggio delle colline brulle dell'entroterra della Sicilia. Partendo dal bivio di Filaga, la linea procede con lievi dislivelli ma con un andamento piuttosto sinuoso fino alle pendici del colle sul quale sorge il borgo di Prizzi, importante centro posto a 1.000 metri di altitudine, la cui stazione dismessa è posta in basso a valle dell'abitato. Da Prizzi inizia il percorso in discesa del tracciato, con un tratto che, per le pendenze in gioco, era attrezzato con una cremagliera la quale, con i suoi 5 km di estensione, risultava la più lunga della rete siciliana. La linea, con uno stretto tornante, giunge poi nella zona del fiume Sosio, ove è posta l'omonima fermata dismessa; superata quest'ultima, si giunge in corrispondenza del vallone Migliotta, che si supera con un bel viadotto in curva. Si prosegue poi seguendo la costa delle alture e superando due contrafforti montuosi con brevi gallerie, per arrivare infine alla stazione di Palazzo Adriano. Quest'ultima parte del tracciato è caratterizzata da un bel panorama dominato da ulivi, mandorli, vigneti e coltivazioni cerealicole.

**Comune di Palazzo Adriano (PA)**

**Riserva Naturale M. Carcaci (PA)**

**Santuario S. Rosalia alla Quisquiana (AG)**

**Riserva Natural M. Cammarata (AG)**

**Riserva Naturale Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio (AG)**

FILAGA BIVIO  
KM 0,0

SOSIO  
KM 9,2

PRIZZI  
KM 4,7

PALAZZO ADRIANO  
KM 13,8



# SICILIA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
123,7 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



11 FV  
69 CC



BINARI  
IN PARTE SI  
SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

## TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea, originariamente “a scartamento ridotto”, si sviluppa lungo la parte sud-ovest della costa siciliana, tra Trapani e Agrigento, in buona parte in prossimità del mare. Da Castelvetrano (stazione ancora attiva sulla Trapani-Palermo), la linea si dirige a sud, supera il fiume Modione e prosegue fino a raggiungere la costa e costeggiare il sito con i templi e le rovine di Selinunte. Qui il tracciato prosegue verso Porto Palo di Menfi, alternando paesaggi marittimi con puntate verso le colline interne. Da qui la linea si dirige prima all'interno verso Menfi, poi verso il mare, per proseguire lungo la costa fino a Capo San Marco. Da Porto Palo di Menfi fino al fiume Carboj, su un tratto di circa 15 km, è stata realizzata una greenway. Dopo due tornanti il tracciato raggiunge Sciacca, località turistica rinomata per il suo patrimonio storico culturale e per le sue terme. Superato il fiume Verdura, la linea si allontana dalla costa salendo verso Ribera, da qui la linea discende nella valle del Magazzolo, ricchissima di agrumeti; dopo l'omonima ex-stazione, da cui parte la linea dismessa per Lercara Bassa con la diramazione per Palazzo Adriano, il tracciato aggira il Monte Sara e giunge alla stazione di Cattolica Eraclea. Il centro abitato sorge ai piedi del Monte Sorcio, mentre la famosa area archeologica di Eraclea Minoa si trova sul mare. Il percorso prosegue poi in direzione della costa, che raggiunge in prossimità della Riserva naturale orientata *Torre Salsa*. Superata Realmonte la linea giunge infine a Porto Empedocle. Pur essendo una linea dismessa, il tratto Castelvetrano-Porto Palo di Menfi si trova inserito, nella Legge 128/2017 sulle *ferrovie turistiche*, tra i collegamenti ferroviari nazionali aventi destinazione turistico-ferroviaria; la linea potrà essere oggetto di interventi per il ripristino della funzione ferroviaria, nonché, con modalità da definirsi, di una modifica formale dell'attuale status di linea dismessa con decreto ministeriale.

### SS Trinità di Delia (TP)

### Parco archeologico di Selinute (TP)

### Comune di Menfi (AG)

### Zona Archeologica Eraclea Minoa (AG)

### Porto di Sciacca (AG)

### Città di Agrigento







**RIBERA (AG)****FV7360 mq****SELINUNTE (TP)****FV250 mq**

## SICILIA\_CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE



**CATTOLICA ERACLEA (AG)**



**FV160 mq**



FV di Gesso Linea Terme Vigliatore-Messina Scalo

## SICILIA\_CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE



### REALMONTE (AG)



**FV360 mq**



### PUNTA PICCOLA (AG)



**FV100 mq**

## SICILIA \_ SALAPARUTA POGGIOREALE-CASTELVETRANO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
28,6 KM



LINEA  
DISMESSA



7 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La tratta dismessa rappresenta il tratto iniziale dell'originaria linea Castelvetro-Salaparuta-S. Carlo Burgio. Il tratto Salaparuta-S. Carlo Burgio venne definitivamente soppresso nel 1961 e successivamente ceduto in proprietà ai comuni interessati. Sulla Castelvetro-Salaparuta il servizio rimase attivo fino al 1968, quando il sisma che colpì la zona del Belice provocò danni irreparabili alla linea, poi dismessa nel 1972. Il tracciato si sviluppa nella valle del fiume Belice, sulla sua destra idrografica. Partendo dalla stazione di Castelvetro, cittadina con un centro storico interessante e nella cui campagna sorge la chiesa normanno-bizantina della Santissima Trinità, detta la Cuba di Delia, la linea si dirige in direzione nord-est inoltrandosi nella campagna verso la valle del Modione, che supera, per poi iniziare la salita verso Partanna, in un paesaggio che diviene via via più aspro, assumendo le caratteristiche tipiche dell'interno della Sicilia. Il centro abitato di Partanna è adagiato sul costone che separa la valle del Modione da quella del Belice, per cui l'ex stazione è situata a circa 1 km di distanza dal paese. Superata Partanna, la linea scende a valle per risalire verso Santa Ninfa, tra coltivazioni a vigneto ed ulivi. Dopo l'ex-stazione di Santa Ninfa, la linea prosegue verso Gibellina e Salaparuta, all'interno di un paesaggio piuttosto aspro. Vicino alla stazione di Gibellina è possibile ammirare il "Cretto di Gibellina", la rinomata opera di *land art* realizzata da Alberto Burri nel 1989 nel luogo in cui sorgeva la città vecchia di Gibellina, completamente distrutta dal terremoto del 1968. Si tratta di un esteso monumento che ripercorre le vie del paese celebrandone la memoria; dalla cementificazione di quelle che erano le macerie risultano, viste dall'alto, una serie di fenditure di cemento sul terreno, ciascuna alta circa un metro e sessanta e larga dai due ai tre metri.

**Cretto di Gibellina (TP)**

**Riserva naturale Grotta di S. Ninfa (TP)**

**SS Trinità di Delia (TP)**

**Area Archeologica Cave di Cusa (TP)**

**Comune di Salemi (TP)**

**Duomo del collegio dei Gesuiti (TP)**

CASTELVETRANO  
KM 0,0

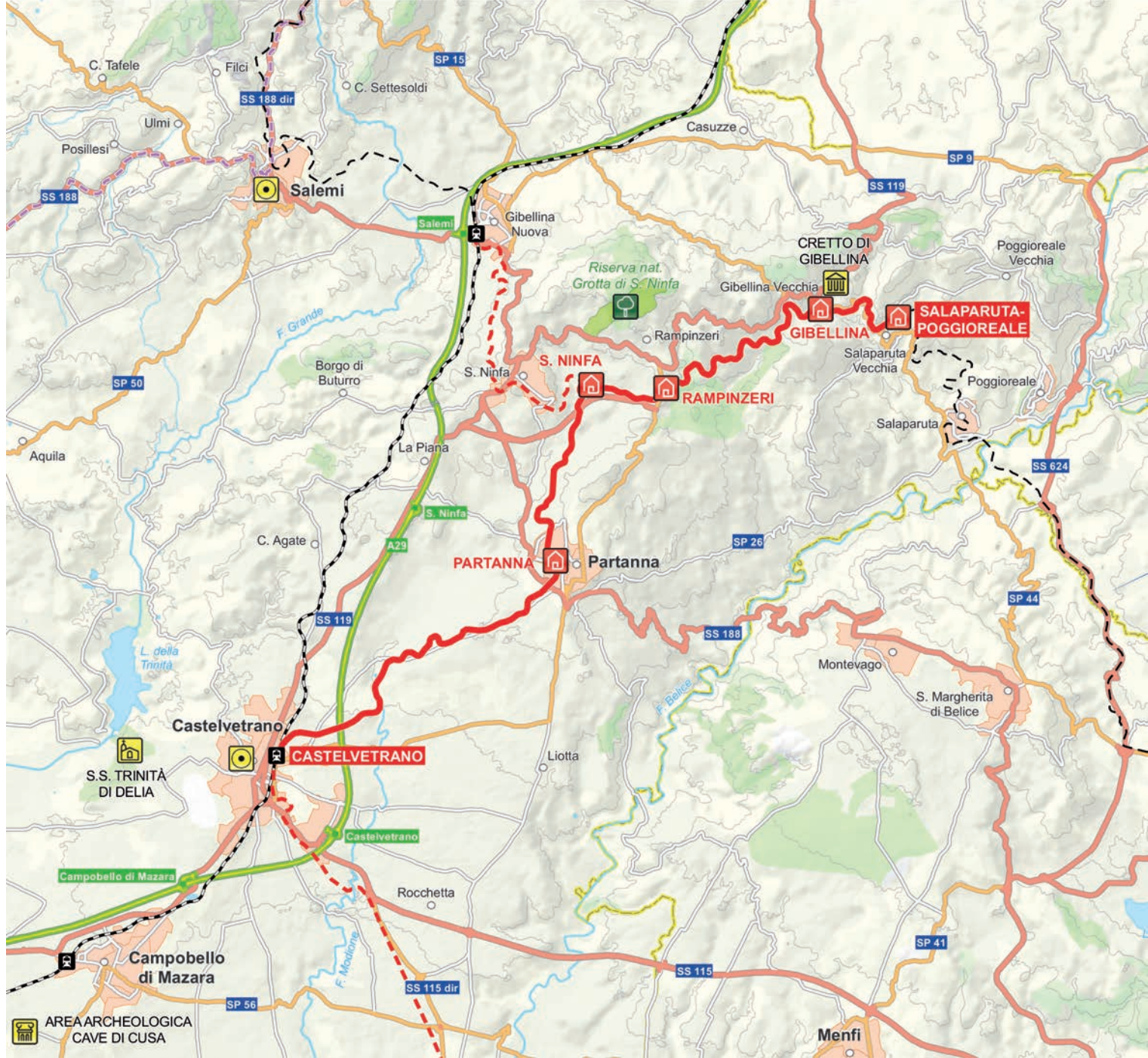
SANTA NINFA SCALO  
KM 16,5

GIBELLINA\*  
KM 25,5

PARTANNA\*  
KM 10,8

RAMPINZERI\*  
KM 18,8

SALAPARUTA-POGGIOREALE\*  
KM 28,6



## SICILIA\_SALEMI-SANTA NINFA SCALO



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
7,8 KM



LINEA  
DISMESSA



2 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea dismessa Salemi-Santa Ninfa era una breve linea “a scartamento ridotto” (circa 10 km), che collegava la stazione di Salemi, attualmente in esercizio sulla linea Palermo-Trapani via Mazara, con l'ex stazione di Santa Ninfa sulla linea dismessa Castelvetrano-Salaparuta anch'essa dismessa, della quale in effetti nacque come diramazione. Il tracciato ha origine dalla stazione di Salemi, oggi denominata Salemi-Gibellina. Salemi è una cittadina situata sulle pendici del Monte delle Rose ed ha un'impronta arabo-medievale; dopo il terremoto del 1968 ed un periodo di relativo abbandono, il centro storico è stato oggetto di interventi di recupero e rinnovo, quali quello che ha interessato in particolare i resti dell'antica “Madrice” (la Chiesa Madre) e la piazza Alicia, sulla quale si affaccia assieme al castello; il relativo progetto di recupero architettonico è stato curato dall'architetto portoghese Alvaro Siza, ed è oggi considerato tra i migliori esempi a livello mondiale di riqualificazione urbanistica. Partendo da Salemi, il tracciato della linea si sviluppa inizialmente in salita, con una pendenza media ragguardevole (30 per mille) e con un tracciato ad andamento tortuoso che risulta necessario per far fronte all'orografia del territorio; questa pendenza ha reso storicamente poco competitiva la linea, per i conseguenti elevati tempi di percorrenza, ed è all'origine della sua dismissione definitiva. Avanzando tra vigneti e coltivazioni inframmezzate da brulle colline, si giunge alla zona dove si trova l'abitato di Santa Ninfa, che lambisce e supera, per poi virare decisamente verso est e procedere in discesa verso l'ex-stazione di Santa Ninfa sulla Castelvetrano-Salaparuta; il fabbricato viaggiatori di Santa Ninfa è stato distrutto dal terremoto nel 1968.

**Cretto di Gibellina (TP)**

**Riserva naturale Grotta di S. Ninfa (TP)**

**Duomo del collegio dei Gesuiti (TP)**

**Castello Normanno (TP)**

**Castello del Grifeo (TP)**

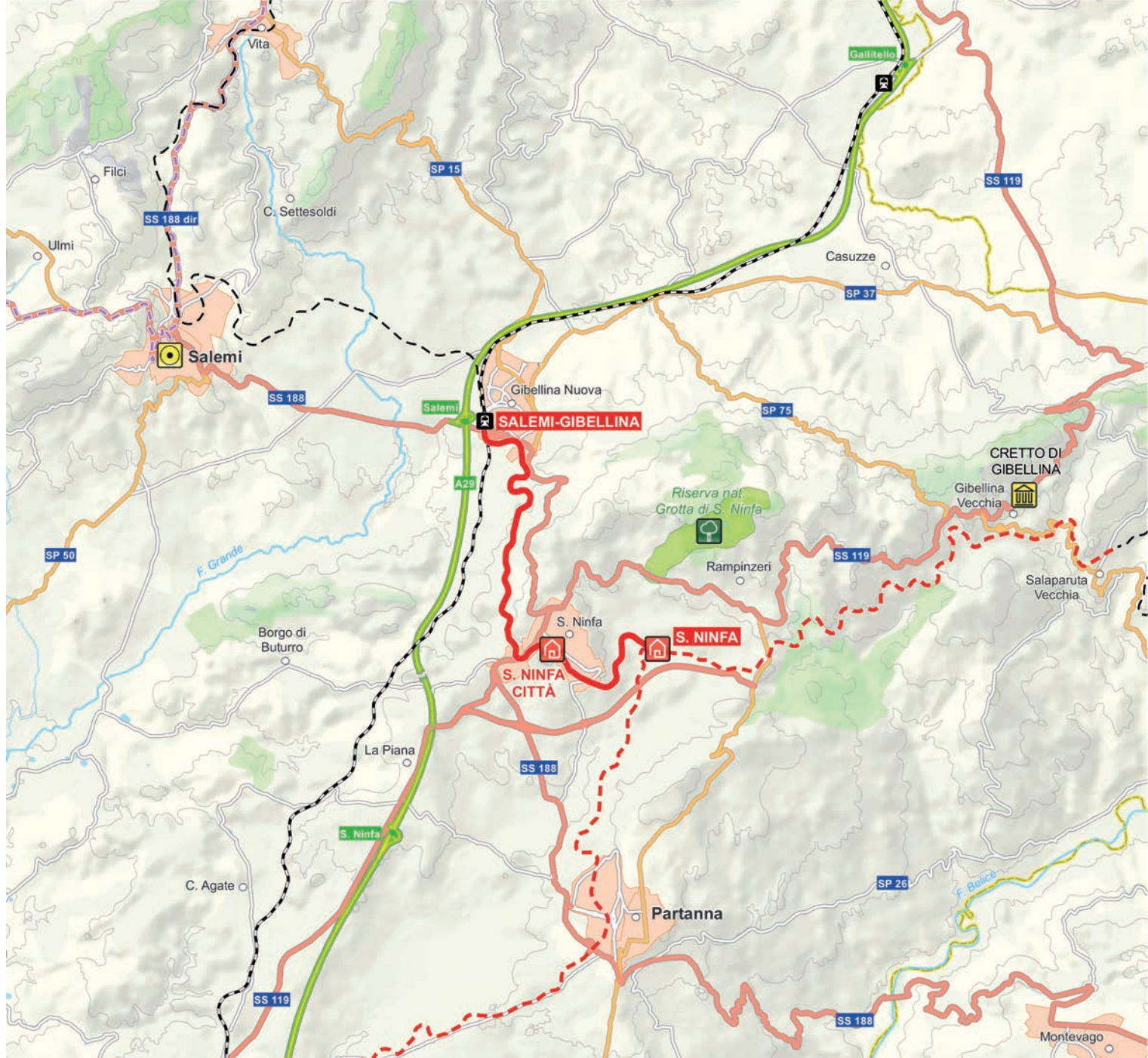
**Comune di Salemi (TP)**

SALEMI  
KM 0,0

SANTA NINFA SCALO  
KM 10,5

SANTA NINFA CITTÀ\*  
KM 7,6





## SARDEGNA\_PABILLONIS-SANLURI



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
9,3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



1 FV  
3 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

La linea è stata dismessa per variante di tracciato; era parte della linea ferroviaria cosiddetta *dorsale sarda* Cagliari-Oristano-Golfo Aranci. Il tratto dismesso ha inizio 2,7 km dopo la stazione di Pabillonis (in esercizio) e si conclude circa 2 km prima della stazione di Sanluri (anch'essa in esercizio). Il tracciato si sviluppa prevalentemente nel comune di San Gavino Monreale, che è attraversato per circa 4 km dal tracciato da nord-ovest verso sud-est. Il comune di San Gavino, nel *centro del Campidano*, è stato sede nel passato di un importante fonderia; oggi è un centro agricolo fra i maggiori produttori nazionali di zafferano. Procedendo da nord verso sud, il tracciato, rettilineo, attraversa l'area a nord dell'abitato per dirigersi poi verso Sanluri fino a confluire nella linea in esercizio. Nella zona subito a nord del tracciato, oltre il Colle di Monreale è situato l'abitato di Sardara, nei cui pressi si trova l'antico centro termale romano di *Santa Maria de is Aquas* (Santa Maria delle Acque). Interessante è l'omonima festa religiosa che è la più importante dell'intero medio/alto Campidano: come veniva fatto millenni fa dalle popolazioni nuragiche, si continua oggi a festeggiare il culto delle acque nell'area culturale che si trova in corrispondenza degli stabilimenti termali. Si è già proceduto con la cessione in uso al Comune di San Gavino Monreale dell'intero tratto dismesso, inclusi i fabbricati dell'ex stazione. Recentemente la Giunta della Regione Sardegna ha approvato lo studio e gli interventi relativi alla grande Rete degli itinerari e dei sentieri, ciclabile ed escursionistica, con l'obiettivo di rendere la Sardegna percorribile a piedi e in bici, utilizzando anche i tracciati delle ferrovie dismesse. Risultano interessate soprattutto le numerose ferrovie ex-concesse sarde; la realizzazione di greenways dovrebbe comunque interessare anche il tracciato della Pabillonis-Sanluri.

**Comune di Sanluri (OR)**

**Terme Romane di S. Maria de is Aquas (OR)**

**Comune di Sardara (OR)**

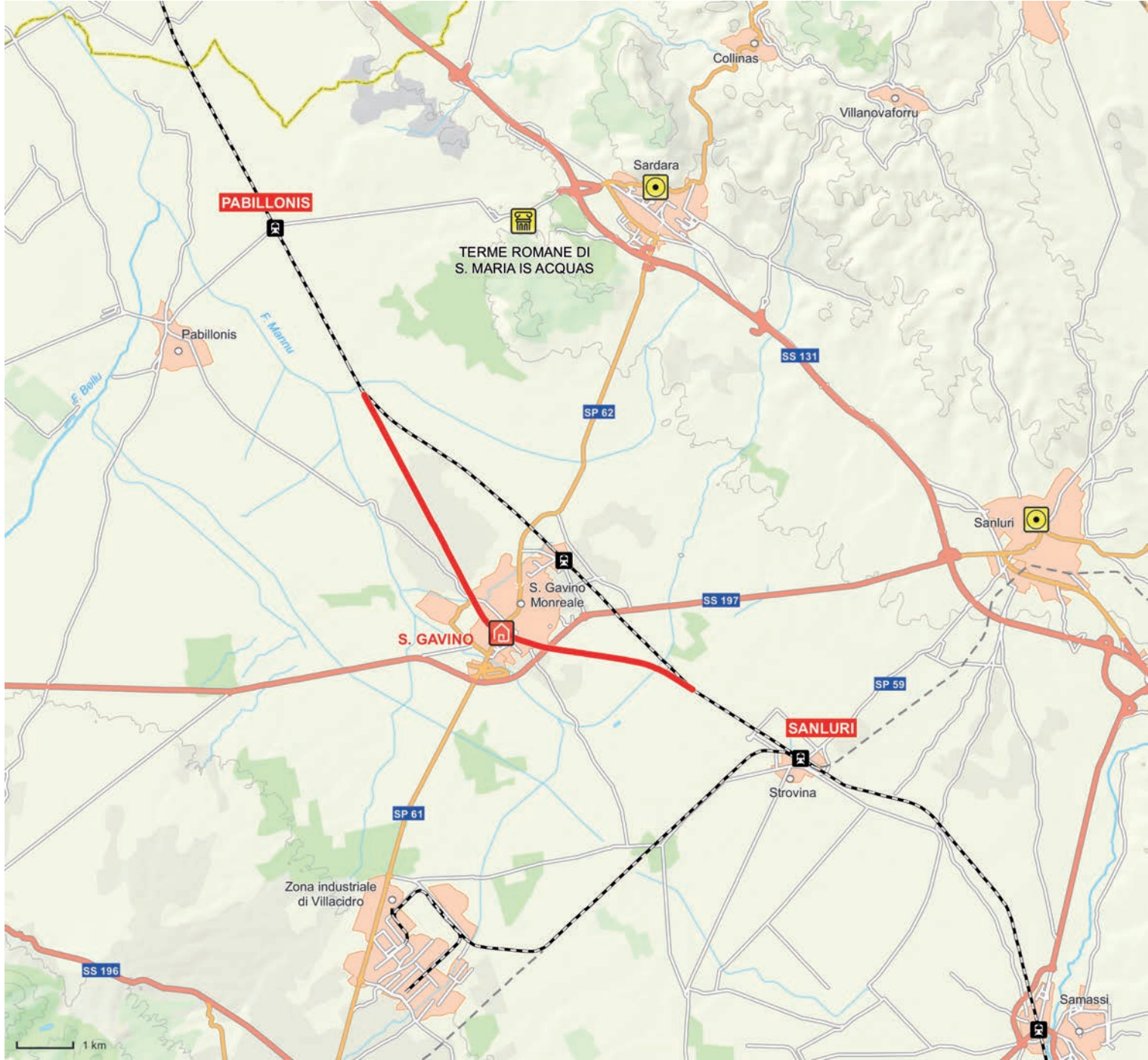
**Comune di San Gavino Monreale (VS)**

**Comune di Villacidro (VS)**

PABILLONIS  
KM 0,0

SANLURI  
KM 9,3

SAN GAVINO  
KM 3,5





Viadotto Linea Messina Villafranca-Tirrena

## SARDEGNA\_PABILLONIS-SANLURI



**SAN GAVINO (SU)**



**FV845 mq**



**km7+262**

## SARDEGNA\_BONORVA-CAMPEDA



PROPRIETÀ GRUPPO FS  
16,8 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



1 FV  
2 CC



SISTEMI  
TECNOLOGICI  
NO

### TERRITORIO E PROGETTI IN CORSO

Il tratto di linea, parte della linea ferroviaria cosiddetta *dorsale sarda* Cagliari-Oristano-Golfo Aranci, è stato dismesso per l'entrata in esercizio di una variante di tracciato con una galleria che attraversa l'altopiano fra Bonorva e Campeda, e che ha vantaggiosamente sostituito il tortuoso tracciato ottocentesco oggi dismesso. Il tratto dismesso non comprende le stazioni di estremità che sono in esercizio e non comprende centri abitati. L'ex-sede ferroviaria è caratterizzata da quattro gallerie ed un tracciato che si sviluppa "a mezza costa" sulle alture, attraverso il quale si superano notevoli dislivelli; attraversa una zona in parte ricca di vegetazione ed interessante dal punto di vista paesaggistico. All'uscita dalla stazione di Bonorva, il tracciato si distacca subito dal tratto in esercizio e comincia la salita tortuosa verso l'altopiano di Campeda. Procedendo poi verso sud, superata la fermata di Semestene, la vegetazione si fa più fitta e la linea si sviluppa sia "a mezza costa" sia in galleria per superare i dislivelli del terreno. Giunto nella parte finale sull'altopiano di Campeda, il percorso diventa più regolare fino a ricongiungersi con il nuovo tracciato prima di arrivare alla stazione di Campeda. Subito a nord della tratta dismessa è da segnalare la Valle di Nuraghi, ricca di testimonianze dell'antica civiltà sarda, e ad est di Bonorva la Necropoli ipogea di S. Andrea Priu. A sud troviamo l'interessante abitato di Sindia, dal nucleo medievale. Nei pressi di Sindia si trovano i resti dell'abbazia cistercense di Santa Maria di Corte. Recentemente la Giunta della Regione Sardegna ha approvato gli interventi e adottato lo studio della grande Rete degli itinerari e dei sentieri, ciclabile ed escursionistica, con l'obiettivo di rendere la Sardegna agevolmente percorribile a piedi e in bici, utilizzando anche i tracciati delle ferrovie dismesse (con particolare riferimento alle ex-linee concesse che sono di notevole estensione).

**Reggia Nuragica Santu Antine (SS)**

**Valle dei Nuraghi (SS)**

**Crateri vulcanici del Meilogu-Monte Annaru (SS)**

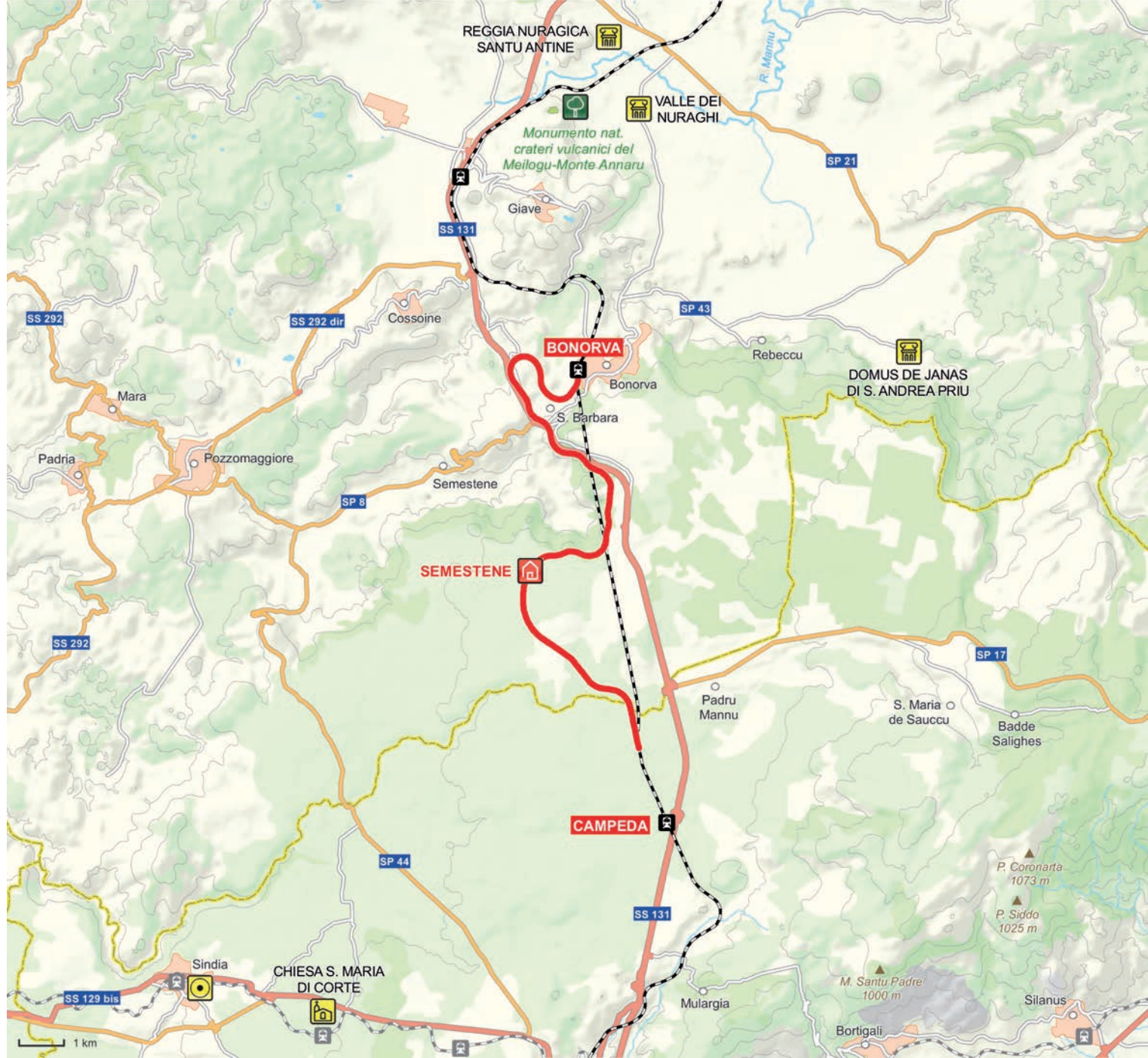
**Domus de Janas di S. Andrea Priu (SS)**

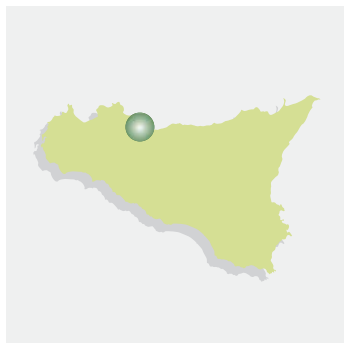
**Chiesa S. Maria di Corte (NU)**

**Comune di Sindia (NU)**

BONORVA  
KM 0,0

CAMPEDA  
KM 16,8



**SICILIA**\_TRABIA-BUONFORNELLO

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



3,4 KM\*



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



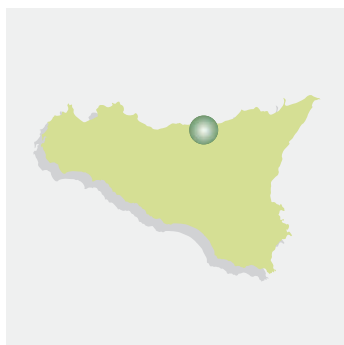
1 FV\*\*



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

\* 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.

**SICILIA**\_POLLINA-TUSA

PROPRIETÀ FS S.P.A.



0,3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

**SICILIA**\_FIUMETORTO-CERDA

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,1 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



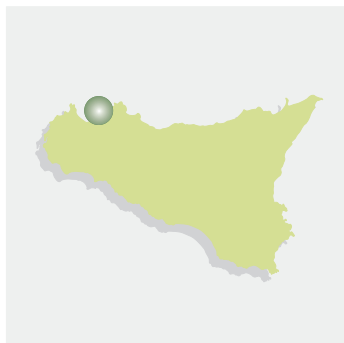
-



NO



## SICILIA\_CARINI-PUNTA RAISI



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,4 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

Il Comune di Carini è interessato ad acquisire il sedime dismesso.

## SICILIA\_PALERMO CENTRALE-PALERMO PORTO



PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,5 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

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

## SICILIA\_TRAPANI-TRAPANI PORTO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



0,1 KM



LINEA  
DISMESSA

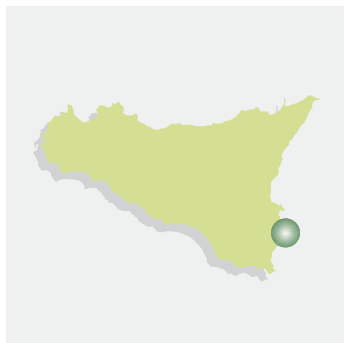


-



NO

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

**SICILIA\_TARGIA-SIRACUSA**

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



5,5 KM\*



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE\*\*



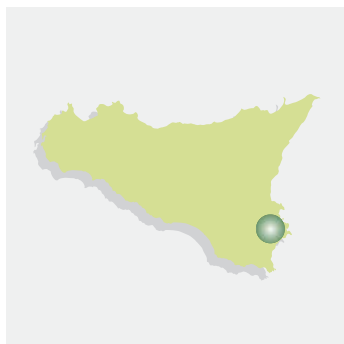
-



NO

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

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

**SICILIA\_SIRACUSA CENTRALE-SIRACUSA MARITTIMA**

PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,6 KM



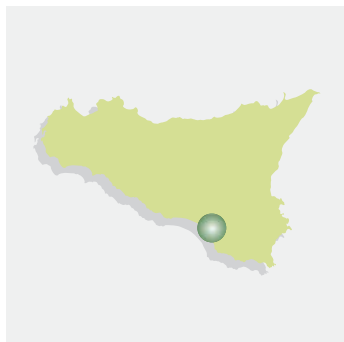
LINEA  
DISMESSA



-



NO

**SICILIA\_LENTINI DIRAMAZIONE-GELA**

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

## SICILIA\_LICATA-LICATA PORTO



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,5 KM



-



LINEA  
DISMESSA



NO

## SICILIA\_MAZARA DEL VALLO-MAZARA DEL VALLO PORTO



PROPRIETÀ FS S.P.A.



0,2 KM



-

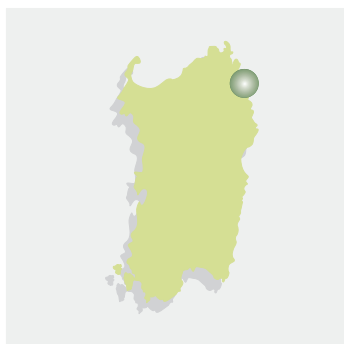


LINEA  
DISMESSA



NO

## SARDEGNA\_OLBIA-OLBIA ISOLA BIANCA



PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,4 KM



-

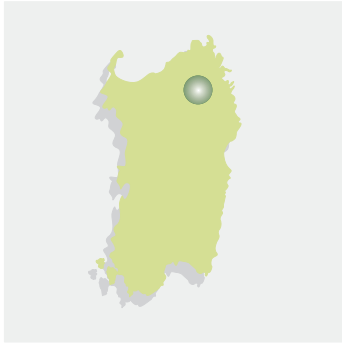


LINEA  
DISMESSA



BINARI IN PARTE SI

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

**SARDEGNA**\_CHIRIALZA-MONTE

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



1,3 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



BINARI IN PARTE SI

**SARDEGNA**\_ASSEMINI-DECIMOMANNU

PROPRIETÀ FS S.P.A.



1,9 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO

Il Comune di Decimomannu è interessato ad acquisire il sedime dismesso.

**SARDEGNA**\_DECIMOMANNU-VILLASOR

PROPRIETÀ RFI S.P.A.



2,0 KM



LINEA  
DISMESSA  
PER VARIANTE



-



NO



FV Torre Annunziata Boscoreale



Colonna Idraulica Linea Pergola – Fermignano

## GLOSSARIO

### **Armamento ferroviario**

Complesso costruttivo costituito da uno o più binari montati sul sedime della linea (comunque conformati, inclusi i deviatori 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 diramata) 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.

### **Eletrificazione 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 locomotive (o locomotori), 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 carrozze e i carri, veicoli

trainati dalle locomotive, destinati rispettivamente al trasporto viaggiatori e merci; le automotrici, 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 funghi delle due rotaie (la parte su cui poggiano le ruote dei mezzi rotabili) che compongono il binario. Lo scartamento ordinario, 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 fermata.

#### **Tratta dismessa per variante di tracciato**

Tratto di linea ferroviaria dismessa a seguito della realizzazione e attivazione all'esercizio ferroviario di un nuovo tratto in variante di tracciato, cioè un tratto di linea avente i medesimi estremi di quello dismesso, ma realizzato con un tracciato diverso che consenta prestazioni maggiori ai treni.



## RINGRAZIAMENTI

Il gruppo di lavoro “messo insieme” quasi per caso l’anno scorso per la redazione del primo Atlante, si è confermato quest’anno un team di professionisti che ha lavorato in piena autonomia al nuovo ed esaltante progetto, dando un contributo speciale che ha permesso di arrivare, nei ristretti tempi a disposizione, ad un eccellente risultato. Ringrazio per questo Sandro Buccione, Paola De Stefano e Mattia Valente, coordinati da Deodato Mammana, per l’ottimo lavoro svolto.

L’Atlante non sarebbe stato così completo senza l’autorevole supporto degli specialisti dell’Associazione Italiana Greenways Onlus che hanno contribuito con il loro prezioso materiale grafico e i ricchi contenuti a comporre questo nuovo volume. Un particolare ringraziamento ai colleghi delle direzioni territoriali Produzione che anche quest’anno hanno portato avanti con entusiasmo l’impegno aggiuntivo richiesto loro, per fornire le fotografie e le notizie sugli edifici che si trovano nell’Atlante; cito per tutti i quattro colleghi che hanno “scattato” le foto selezionate per la copertina e i separatori delle macro-aree: Teresa Boscarino, Calogero La Placa, Fiorella Santori e Mario Silvestri, perché ci hanno ricordato che i Ferrovieri hanno anche un lato artistico. Un grazie infine ai colleghi di FS per il supporto fornito con competenza e grande disponibilità.

Ilaria Maggiorotti  
R.F.I. S.p.A. Direzione Produzione



---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---

---





Relazioni Esterne  
Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

### Fotografie

© FS Italiane | Photo  
© Associazione Italiana Greenways Onlus  
© Archivio Fondazione FS Italiane  
© Rete Ferroviaria Italiana SpA

FONDAZIONE



Pagine  
4, 6, 10, 38, 66, 96, 114, 148, 154, 184,  
208, 212, 220, 234, 242, 251

### Cartografia e parte dei testi

© Tutti i diritti riservati



### Realizzazione e progetto grafico



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

### Stampa

Grafica Nappa - Febbraio 2019



Direzione Produzione  
Piazza della Croce Rossa, 1 – 00161 Roma

## LEGENDA DEI SIMBOLI NELLE PLANIMETRIE DELLE LINEE

	>	Castello, torre, palazzo storico
	>	Museo, monumento
	>	Ruderi, scavi archeologici
	>	Santuario, chiesa, complesso religioso
	>	Panorama
	>	Spiaggia, area balneabile
	>	Centro storico di: notevole interesse   molto interessante   interessante
	>	Porto turistico
	>	Pista ciclopedonale
	>	Greenway
	>	Greenway su ferrovia dismessa
	>	Cammino
	>	Itinerario Bicaltalia
	>	Parco naturale, riserva, oasi protetta
	>	Aeroporto
	>	Area marina protetta
	>	Porto commerciale passeggeri
	>	Stazione RFI in esercizio
	>	Stazione su linea concessa in esercizio
	>	Stazione dismessa FS/RFI
	>	Linea ferroviaria FS/RFI dismessa trattata nella scheda
	>	Linea ferroviaria RFI in esercizio
	>	Linea ferroviaria FS/RFI dismessa
	>	Linea ferroviaria concessa, in esercizio
	>	Linea ferroviaria ex-FS/RFI dismessa e ceduta
	>	Linea ferroviaria concessa, dismessa



**fsitaliane.it**  
**rfi.it**