

ATLANTE DELLE GREENWAYS SU LINEE FS

Dal disuso al riuso



a cura di Ilaria Maggiorotti



◀ Pista ciclopedonale Rossana Maiorca (Siracusa)



INDICE

PREFAZIONE (di Claudia Cattani)	12
PRESENTAZIONE (di Maurizio Gentile)	16
PREMESSA (di Ilaria Maggiorotti)	20
INTRODUZIONE (di Deodato Mammana)	26
CAP. 1 LA RICONVERSIONE IN GREENWAYS DEI TRACCIATI FERROVIARI DISMESSI	
LA DOMANDA DI MOBILITÀ DOLCE	
Panorama internazionale sulle greenways e modelli di gestione (di Giulio Senes)	34
IL RIUSO DELLE FERROVIE DISMESSE COME GREENWAYS IN ITALIA	
Stato dell'arte, opportunità e problematiche per la trasformazione (di Roberto Rovelli)	44
CAP. 2 LE GREENWAYS REALIZZATE IN ITALIA SU LINEE CEDUTE DA FS	
QUADRO SINOTTICO	
Greenways di lunghezza maggiore di 10 km	58
Greenways di lunghezza minore di 10 km	60
SIMBOLOGIA	62



GREENWAYS NORD

AIRASCA-MORETTA Via delle Risorgive	68
CARDANO-PONTE GARDENA Percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero (porzione)	72
RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA Sentiero del Trenino della Val Gardena	76
TREVISO P. SANTI QUARANTA-GRISIGN. DI ZOCCO Pista ciclopedonale Treviso-Ostiglia	80
MOGGIO-TARVISIO CENTRALE Ciclovía Alpe Adria (porzione)	84
TRIESTE-S. ELIA Pista ciclopedonale Giordano Cottur	88
ARENZANO-ALBISOLA CAPO	92
S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI LIGURE Parco costiero Riviera dei Fiori	96
BRICHERASIO-CAMPIGLIONE FENILE	100
BOLZANO-BOLZANO PONTE RESIA Pista ciclopedonale Valle d'Adige (porzione)	100
FLERES-TERME DEL BRENNERO Percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero (porzione)	101
BRUNICO-S. GIORGIO DI BRUNICO Ciclabile delle Valli di Tures e Aurina	101
TERZO D'AQUILEIA-PONTILE PER GRADO Ciclovía Alpe Adria (porzione)	102
TARVISIO CENTRALE-FUSINE LAGHI*	102
FRAMURA-LEVANTO Pista ciclopedonale Maremonti	103

(*) Porzione in territorio italiano della greenway Tarvisio-Dovje (Slovenia)



GREENWAYS CENTRO

TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA Ciclovía del Sole (porzione)	106
ORTONA-VASTO Via Verde della Costa dei Trabocchi	110
MODENA-VILLANOVA S. PANCRAZIO	114
SOLIGNANO-BERCETO	114
TERRAROSSA TRESANA-AULLA	115
POGGIBONSI S. GIMIGNANO-COLLE VAL D'ELSA Percorso cicloturistico Colle-Poggibonsi	115
CASTEL DEL PIANO-CAPANNE BAGNAIA	116
NARNI AMELIA-NERA MONTORO	116
APPIANO-ROMA MONTE MARIO Parco lineare ciclopedonale Monte Ciocci-Monte Mario	117

GREENWAYS SUD E ISOLE

PORTO PALO-MENFI	120
GODRANO-BURGIO	124
VITULANO FOGLIANISE-BENEVENTO Pista ciclopedonale Paesaggi Sanniti	128
CASTELLANETA-PALAGIANELLO	128
S. MICHELE DI GANZARIA-SALVATORELLO Parco lineare Caltagirone-S. Michele di Ganzaria	129
TARGIA-SIRACUSA Pista ciclopedonale Rossana Maiorca	129



CAP. 3 ESEMPI DI PROGETTI INTERNAZIONALI

USA <i>Bloomington Trail</i>	132
SPAGNA <i>Vía Verde de la Sierra</i>	136

CAP. 4 TRACCIATI DISMESSI DEL GRUPPO FS PIÙ IDONEI ALLA TRASFORMAZIONE

A - TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI	142
B - TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE	144
C - TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE	145

GLOSSARIO	148
------------------	-----

RINGRAZIAMENTI	156
-----------------------	-----



PREFAZIONE

a cura di Claudia Cattani

Presidente Rete Ferroviaria Italiana SpA

La mobilità ciclabile assume un ruolo sempre più rilevante nella pianificazione delle infrastrutture di trasporto e nella valorizzazione del territorio. Ogni Paese, infatti, si pone l'obiettivo di sviluppare la mobilità sostenibile, che è parte integrante del territorio che attraversa e delle persone che in esso vivono, proprio come un tempo accadeva per queste linee oggi dismesse.

Non si può non considerare la crescente richiesta di contatto con la natura che la collettività esprime: per questo è opportuno aumentare la disponibilità dei percorsi per la bicicletta, in modo che il muoversi su due ruote diventi un'abitudine, con un impatto positivo sulla salute, sul benessere individuale e, potenzialmente, sulla prestazione lavorativa.

La bicicletta, tuttavia, diventa una reale alternativa di mobilità, da un lato se è ben integrata con gli altri mezzi di trasporto, in un sistema che favorisca l'*intermodalità*, dall'altro se è realmente riconosciuta come un valore per il singolo e la collettività.

Per tale motivo, in questa pubblicazione, nel rappresentare le *greenways* già realizzate lungo le linee ferroviarie dismesse, intendiamo suscitare l'interesse delle Amministrazioni locali a sviluppare nuovi percorsi ciclabili a contatto con la natura, e, ove possibile, interconnessi con ferrovie in esercizio tramite le stazioni ferroviarie ancora attive.

**Narni-Nera Montoro**

Le greenways che vengono descritte in questo studio, e anche quelle non ancora realizzate ma di cui sono stati individuati già i possibili ambiti di valorizzazione, auspichiamo vengano considerate una risorsa per il territorio e che, da sedimi in disuso, possano trasformarsi in nuove infrastrutture di mobilità dolce.

Sotto questo profilo, RFI è un importante attore del progetto trattato nell'*Atlante*, sia perchè pone sempre più attenzione al tema del riuso delle linee dismesse, sia perchè supporta le Amministrazioni locali affinché possano, anche in carenza di fondi stanziati per l'acquisto dei sedimi, contribuire alla rinascita di queste infrastrutture, parte integrante dei propri territori.



PRESENTAZIONE

a cura di Maurizio Gentile

Amministratore Delegato Rete Ferroviaria Italiana SpA

Un tempo innervatura di un tessuto economico e sociale essenzialmente rurale, le linee dismesse oggi rappresentano in Italia insieme un rischio e un'opportunità: come infrastrutture non più in uso esse possono cadere nell'oblio, perdono valore ogni anno e comportano costanti oneri di messa in sicurezza e manutenzione a carico della Stato; come tracciati ferroviari, collocati spesso in territori di straordinaria bellezza, esse possono invece rinascere a nuova vita e costituire un formidabile asset di mobilità sostenibile. Dal punto di vista infrastrutturale, come sa chi ha letto i primi due *Atlanti* sulle ferrovie dismesse curati da Rete Ferroviaria Italiana, ci troviamo di fronte a tracciati che offrono punti di vista spettacolari, caratterizzati da opere d'arte di grande pregio ingegneristico: gallerie elicoidali, ponti che si ergono su strapiombi, alternanze di rilevati e trincee scavate nella roccia per rendere omogenei percorsi irregolari dal punto di vista orografico.

In queste opere, che appartengono ad un periodo quasi epico della storia delle infrastrutture del Paese, è evidente il lavoro di migliaia di ferrovieri. Rete Ferroviaria Italiana avendo ereditato questi beni, avverte tutta la responsabilità della loro conservazione e ne vuole proporre la valorizzazione attraverso la trasformazione in *greenways*.

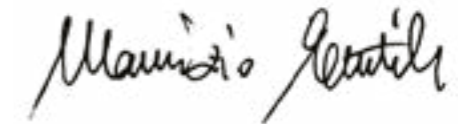
Oltre 1.200 km di linee dismesse che potrebbero diventare un *network* di mobilità sostenibile, grazie proprio alle caratteristiche planimetriche che contraddistinguono le

linee ferroviarie, le cui pendenze si mantengono sempre moderate e quindi facilmente percorribili a piedi, a cavallo o con mezzi di locomozione dolce, quali la bicicletta, il monopattino, ecc.; che presentano inoltre il pregio di avere un unico proprietario (e non richiedere una moltitudine di espropri per ottenere la disponibilità del sedime) e opere d'arte già realizzate (con forti risparmi in termini di progettazione ed esecuzione). Le potenzialità sono notevoli: le linee dismesse in contesti extraurbani rappresentano possibili assi di sviluppo di nuovi flussi di turismo sostenibile oppure possono anche costituire assi viari alternativi per una mobilità non motorizzata, con positivi effetti sull'ambiente e sulla salute pubblica, come evidenziato nel Rapporto sull'economia della bicicletta in Italia¹.

In questo scenario, i fabbricati in disuso lungo le linee si presterebbero a diventare ostelli, ristoranti, ciclostazioni, ecc., creando nuove opportunità di *business* e fornendo così un contributo all'economia locale. Si tratta di un capitolo che in altre nazioni europee è stato già affrontato con successo e ha visto il coinvolgimento diretto delle comunità locali, delle Amministrazioni territoriali e centrali e delle associazioni di categoria. Anche l'Italia sta affrontando il tema e ha prodotto tra il 2015 e il 2018, grazie al lavoro congiunto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, il Sistema delle ciclovie turistiche nazionali, uno strumento che individua i corridoi da attrezzare come percorsi ciclabili, apprezzato anche da altre nazioni che lasciano la pianificazione delle ciclovie all'intraprendenza delle Amministrazioni locali, perdendo così la visione d'insieme necessaria ad ottenere un *network* efficace, connesso anche ad altri sistemi di mobilità sostenibile come i Cammini, le Ferrovie turistiche, la Rete ferroviaria, ecc.

Si tratterebbe ora di aggiungere un ulteriore tassello e connettere, laddove possibile, il Sistema delle ciclovie turistiche alle linee ferroviarie dismesse, in modo da ampliare

l'offerta di mobilità dolce. Un impulso in tal senso potrebbe giungere da finanziamenti dedicati, oltre che dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, già attivo in tal senso, anche dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (come accade in Spagna) e dal Ministero della Salute, in considerazione dei positivi impatti sul turismo e dei risparmi derivanti dall'utilizzo della bicicletta sulla spesa per l'ambiente e per la salute pubblica. Una cosa appare evidente: la trasformazione in *greenways* delle linee dismesse, oggi in bilico tra l'abbandono e la possibilità di rinascere a nuova vita, costituisce un'opportunità per la collettività, e la pubblicazione che presento ha l'obiettivo di dimostrare come, anche in Italia, esistano esempi di successo nel riuso sostenibile di tali infrastrutture che svolgono egregiamente la funzione di connessione, conoscenza, scoperta e sviluppo territoriale.



¹ Legambiente - 2° Rapporto sull'economia della bicicletta in Italia 2018



PREMESSA

a cura di Ilaria Maggiorotti

Responsabile Asset Immobiliari, Direzione Produzione Rete Ferroviaria Italiana SpA

Come tutte le belle storie, anche quella degli *Atlanti* editi dal Gruppo FS, che hanno per protagonisti i tracciati ferroviari dismessi, prosegue con la terza pubblicazione. La storia degli *Atlanti* ha un suo particolare inizio: da sempre consapevole dell'importanza dei beni infrastrutturali non più utilizzati per la circolazione dei treni, RFI nel 2016 raccolse gli elementi salienti del censimento effettuato in un primo volume, *l'Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, un prodotto per amanti del mondo ferroviario, in cui si resero note le storie delle linee, dalla loro nascita ai motivi che le videro dismettere, da nord a sud, con l'evoluzione di ogni tracciato, con planimetrie e immagini fotografiche. Da questo studio emerse evidente come il patrimonio delle linee dismesse costituisca un valore, anche se non più connesso al mondo del treno, di cui era opportuno approfondire la conoscenza.

Si è sviluppata quindi l'idea di riunire le informazioni principali sulle ex linee, diffuse su tutto il territorio nazionale, in un secondo *Atlante*, pubblicato nel 2017 e destinato a far conoscere all'esterno del Gruppo FS questa interessante realtà: l'intento era quello di rendere più fruibili le informazioni a tutti i soggetti in qualche modo interessati ad un riutilizzo di queste infrastrutture, Amministrazioni pubbliche in particolare. Preso atto dell'enorme patrimonio culturale e paesaggistico che gravita attorno alle nostre linee, il secondo volume ripercorre i medesimi tracciati osservandoli da un punto di vista nuovo, più vicino a quello della mobilità sostenibile, del turismo slow, e attento

ai valori storico-culturali e paesaggistici che si snodano lungo tali percorsi. È nato così l'*Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse* che, come lascia intendere il nome, fa guardare a questi sedimi con occhi diversi, mettendo in evidenza cosa si potrebbe incontrare in un ipotetico viaggio lungo tracciati che da molti anni non vengono più fruiti, evidenziando le risorse infinite dei territori attraversati (monumenti, siti archeologici, borghi storici, siti UNESCO, parchi, oasi protette e quant'altro presente), nonché gli edifici più rappresentativi della storia della ferrovia disponibili per il riuso.

Il terzo *Atlante* nasce dall'esigenza per RFI di cogliere una duplice opportunità: da un lato ripensare le linee dismesse come mobilità sostenibile per supportare gli spostamenti pendolari su percorsi sicuri, in quanto separati dalla viabilità, ideali per ogni forma di mobilità dolce; dall'altro mettere a disposizione questo immenso patrimonio di tracciati ed edifici per contribuire alla riqualificazione dei territori attraversati, a favore dello sviluppo di una nuova offerta culturale e turistica.

Ponendo l'attenzione su tutto il patrimonio nazionale di linee dismesse, e non solo su quello del Gruppo FS, si nota come la distesa di chilometri da recuperare si sviluppi omogeneamente sull'intero territorio italiano, andando a formare un potenziale *network* di mobilità sostenibile, quasi sempre connesso alle stazioni ferroviarie ancora attive: aggiungendo infatti anche le linee ferroviarie in concessione dismesse (di proprietà di Amministrazioni pubbliche), nonché quelle di RFI in stato di sospensione (al momento non in uso), emerge una rete di infrastrutture diffusa da nord a sud per più di 6.000 km che aspetta solamente di vivere una nuova vita. Non tutta da trasformare in *greenways*, ma ad esempio da riutilizzare con i cosiddetti *ferrocicli*, laddove siano in buono stato i binari esistenti; la legge 128/2017 infatti introduce per la prima volta in Italia questa alternativa forma di trasporto dolce: carrelli a pedale che si muovono su binari dismessi e che, senza necessità di asportare le rotaie, con-

sentono di recuperare con minori costi i vecchi tracciati, come già accade in molte parti d'Europa (solo in Francia circa 430 km sono attrezzati con i *velorail* e muovono 420.000 viaggiatori/anno).

In questi ultimi anni è emerso in modo evidente quanto l'Italia avesse bisogno di ampliare l'offerta turistica, troppo concentrata su alcune mete già soffocate dai visitatori italiani e stranieri (Venezia, Roma, Firenze), anche nell'ottica di estendere la stagionalità molto vincolata alla fruibilità dei siti di mare, lago e montagna. Si rende quindi necessario offrire prodotti alternativi, sia per la modalità di fruizione (che deve essere sostenibile), sia per andare incontro ad una domanda di vacanze più dinamiche, da fruire appieno anche attraverso la scoperta degli stili di vita italiani, i sapori, i profumi e il contatto con il territorio.

Il turista chiede oggi di vivere un'esperienza a 360 gradi: muoversi in bicicletta attraverso paesaggi unici, sostare in un borgo antico, gustare i piatti di una cultura da riscoprire e vivere un'esperienza sensoriale del tutto nuova.

Ed ecco l'ambito in cui è stato concepito il nuovo volume, che analizza i casi di linee dismesse recuperate alla mobilità dolce dalle Amministrazioni locali, esempi di buona amministrazione che impattano favorevolmente sul territorio circostante e sulle nuove forme di turismo *slow*.

In questa pubblicazione, *Atlante delle greenways su linee FS - Dal disuso al riuso*, volutamente restano in secondo piano le linee dismesse in quanto tali, per lasciare spazio al mondo delle *greenways* già realizzate su linee che in passato erano parte della rete delle Ferrovie dello Stato e che furono, in momenti diversi a partire dagli anni '90, alienate alle Amministrazioni locali per essere recuperate ad una nuova funzione.

L'obiettivo è fornire al lettore una panoramica sulle realtà già consolidate, per far conoscere il risultato dei diversi processi di riconversione delle linee dismesse in



Ortisei

percorsi verdi; si sono illustrate le esperienze italiane nell'intento di sensibilizzare e spronare i soggetti interessati al riuso delle ex ferrovie ancora disponibili, affinché si concretizzino presto altri progetti, per dare nuova vita ai circa 1.200 km di percorsi oggi inutilizzati e alle centinaia di edifici che possono rivivere come piccoli hotel, ristoranti, laboratori per le biciclette, ecc., che funzionerebbero da volano per le economie locali.

Come per *l'Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, anche per l'elaborazione di questo volume siamo stati coadiuvati dal preziosissimo contributo dell'Associazione *Italiana Greenways*, che ci ha consentito di raccogliere informazioni sulle esperienze sviluppate nel riuso delle linee dismesse, sia in ambito internazionale che nazionale. Con il terzo volume si conclude l'ideale trilogia delle linee dismesse.

Il lavoro di RFI su questi temi però non finisce qui: «la nostra sfida più grande in questo nuovo secolo è adottare un'idea che sembra astratta - sviluppo sostenibile» (Kofi Annan).



INTRODUZIONE

a cura di Deodato Mammana
Direzione Produzione, Rete Ferroviaria Italiana SpA

Il punto di vista di questo terzo *Atlante* è il mondo delle linee ferroviarie in passato gestite da FS, poi dismesse, cedute, ed infine trasformate in percorsi per la mobilità dolce. Il volume costituisce il completamento di una trilogia che, nei primi due *Atlanti*, ha passato in rassegna le linee dismesse ancora di proprietà del Gruppo FS e con un futuro ancora da definirsi: nel primo *Atlante* ritratte in relazione al loro passato ferroviario, nel secondo mettendo in evidenza i valori storico-culturali dei territori attraversati e gli edifici disponibili per il riuso. I primi due *Atlanti* erano sostanzialmente cataloghi ragionati costituiti da schede informative sulle singole linee dismesse, ben note in quanto beni di proprietà. In quest'ultimo lavoro l'osservazione si amplia di molto e si rivolge decisamente all'esterno del mondo ferroviario: si è andati alla ricerca delle ex linee che, ormai fuori dal raggio di azione del Gruppo FS, sono state virtuosamente riconvertite in percorsi per la mobilità ecosostenibile e tipicamente in *greenways*. Ciò è avvenuto a cura dei nuovi proprietari che sono Enti locali e Regioni, nostri interlocutori principali nell'ambito delle azioni volte a promuovere progetti di riuso delle linee dismesse ancora di proprietà. L'ambito esaminato, relativo a ciò che è stato realizzato, presenta numerose sfaccettature e svariati argomenti da poter approfondire: idee e opinioni sulla riconversione, esperienze, esempi di buone pratiche e di concrete realizzazioni, soluzioni praticabili per la ricerca di risorse finanziarie. Il risultato è questo *Atlante* dalla struttura più articolata rispetto a quelle dei primi due.

Si segnala innanzitutto il glossario, dove possono essere trovate le definizioni che aiutano a comprendere alcuni concetti chiave del mondo della mobilità dolce. Inoltre, se il contenuto principale è dato dalle schede relative alle ex linee FS, ad esso si aggiungono articoli di approfondimento teorico e pratico, escursioni su esempi di realizzazioni all'estero, nonché un riesame critico delle linee dismesse ancora di proprietà del Gruppo FS, selezionate in funzione della tipologia di potenzialità che offrono in relazione a migliori possibilità di trasformazione in infrastrutture per la mobilità dolce.

L'analisi di quanto sino ad ora è stato realizzato in Italia ha portato ad individuare circa 400 km di linee ex FS trasformate in *greenways*. Altri sedimi, per complessivi 90 km circa, sono in via di realizzazione più o meno avanzata. Nel quadro sinottico al secondo capitolo, sono state elencate le *greenways* raggruppandole in due prospetti tabellari, distinti in base alla lunghezza dei percorsi, maggiore o minore di 10 km. Per ciascuna sono state riportate le informazioni principali, che sono poi richiamate nelle singole schede descrittive. Ciascuna *greenway* (cui è attribuita una numerazione progressiva di riferimento riportata nel titolo della rispettiva scheda) è individuata attraverso la denominazione degli *estremi* del percorso, in genere corrispondenti a stazioni dismesse o, se più opportuno, a determinati punti di riferimento territoriali (stazioni in esercizio, centri abitati, ecc.). Laddove esistente, è riportata anche la denominazione ufficiale della *greenway*.

Altra informazione di rilievo è quella relativa alla linea dismessa originaria sulla quale è stato effettuato l'intervento di trasformazione, che generalmente interessa solo una parte dell'intero tracciato dismesso.

Le schede descrittive, sono suddivise nelle tre aree geografiche: nord, centro, sud e isole.

Sono state elaborate in due forme: una più approfondita per le *greenways* di lunghezza maggiore di 10 km, un'altra più sintetica per quelle minori di 10 km.

Le schede approfondite presentano innanzitutto, oltre che i citati dati relativi alla denominazione, associati a specifici pittogrammi altri dati di base quali: lunghezza del tratto riconvertito, anno di apertura, natura del fondo realizzato per il tracciato, eventuale presenza di interconnessioni con altri itinerari della mobilità sostenibile.

È riportato inoltre un breve testo descrittivo suddiviso su tre paragrafi che riguardano la linea dismessa interessata dalla riconversione, la descrizione dell'intervento di riuso e le prospettive previste per lo sviluppo futuro. Infine è fornita una tabella dove sono elencati i principali luoghi di interesse storico-artistico e paesaggistico presenti nel territorio circostante la *greenway* stessa. La scheda è corredata da una cartografia dettagliata, con indicazione delle principali presenze sul territorio, nella quale è rappresentato il tracciato della *greenway* attraverso l'impiego di un'apposita simbologia (si veda la relativa legenda). La *greenway* è rappresentata con simboli diversi nei due casi possibili in cui interessi un tratto di linea dismessa trasformata, o un percorso esterno a questa; soluzione quest'ultima che, dovendo assicurare la continuità della *greenway*, spesso si rende necessaria in caso di punti ove non è possibile, per ragioni di inadeguatezza strutturale o perché troppo oneroso, passare sulla linea dismessa. Sulla cartografia sono riportati inoltre: le vecchie stazioni eventualmente riutilizzate in funzione della *greenway*, i tratti della linea dismessa di riferimento che non hanno ancora subito alcuna trasformazione, le opere d'arte rilevanti che risultano integrate nel percorso (ponti e gallerie), la rete ferroviaria circostante, nonché i percorsi di mobilità dolce rinvenibili nelle vicinanze, che possono essere altre *greenway*, itinerari ciclabili e ciclopedonali, cammini, ecc.



Tunnel Testarudo, Via Verde de la Sierra (Spagna)

Le schede relative alle *greenway* di lunghezza minore di 10 km presentano una descrizione più sintetica. Ampio è il corredo di immagini fotografiche che documentano l'aspetto delle nuove infrastrutture, l'inserimento nei contesti territoriali, nonché alcune soluzioni progettuali.

Nel terzo capitolo sono stati illustrati, sempre attraverso schede descrittive, due importanti realizzazioni di *greenways* a livello internazionale: la *Bloomington Trail* realizzata negli USA, e la *Vía Verde de la Sierra* in Spagna.

Infine, come accennato all'inizio, nel quarto capitolo sono state segnalate alcune delle linee dismesse, ancora di proprietà del Gruppo FS, selezionate ed appositamente evidenziate in quanto si distinguono per caratteristiche che le rendono, più di altre, particolarmente adatte alla trasformazione in infrastrutture per la mobilità dolce. Sono state distinte le seguenti casistiche: linee parzialmente già trasformate in *greenways*, e che perciò risultano proponibili per il completamento della realizzazione dell'infrastruttura di mobilità dolce, linee che si prestano per la trasformazione in quanto inserite in un contesto territoriale ricco di altri itinerari di mobilità sostenibile con i quali si può dar luogo ad un *effetto rete*, e linee che si trovano in prossimità di siti di pregio naturalistico e culturale.

La ricerca di informazioni, contatti, documentazione sulle *greenways* realizzate su ex ferrovie non è conclusa, ed il materiale che si sta tuttora raccogliendo ed elaborando andrà ad arricchire le future edizioni di questo *Atlante*. Buona lettura.

CAP. 1

LA RICONVERSIONE IN GREENWAYS DEI TRACCIATI FERROVIARI DISMESSI

Greenway nei pressi di Nera Montoro (TR) ▶





Viadotto di Zaframagón (Spagna)

LA DOMANDA DI MOBILITÀ DOLCE PANORAMA INTERNAZIONALE SULLE GREENWAYS E MODELLI DI GESTIONE

a cura di Giulio Senes

*Università degli Studi di Milano
Presidente della European Greenways Association*

Le greenways sono infrastrutture dedicate alla mobilità dolce, una tipologia di mobilità attiva (cioè basata sulla attività fisica) non finalizzata esclusivamente al raggiungimento della destinazione nel più breve tempo possibile. Elementi essenziali delle greenways sono: la separazione fisica dalla rete viaria ordinaria, la possibilità di utilizzo da parte di diverse tipologie di utenti non motorizzati (tipicamente ciclisti e pedoni, ma non solo), la facilità di utilizzo da parte di utenti di tutte le capacità e abilità.

La *European Greenways Association* (organizzazione composta da 51 membri provenienti da 19 nazioni europee) definisce le greenways come «*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 garantire 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).

Sebbene utili anche per gli spostamenti di tipo *utilitaristico* (per la mobilità quotidiana

casa-lavoro e casa-scuola), le *greenways* si prestano molto bene a soddisfare la crescente domanda di turismo attivo e responsabile, di attività fisica e ricreazione all'aria aperta e di contatto con la natura, enfatizzando i concetti cari alla mobilità sostenibile e alla accessibilità per tutti.

I cosiddetti *rail-trails*, cioè le *greenways* realizzate recuperando i tracciati delle ferrovie in disuso, sfruttano alcune caratteristiche peculiari delle vie ferrate (percorso ininterrotto e in sede propria, proprietà o controllo pubblico sul destino della ferrovia, pendenza regolare e modesta, interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico) e consentono la salvaguardia e valorizzazione del patrimonio storico (infrastruttura, opere d'arte ed edifici presenti lungo il percorso). Poiché in tutti i paesi europei (in realtà, in quasi tutte le parti del mondo) si è registrato, a partire dagli anni '30-'40 del secolo scorso, un declino del trasporto su ferro con un conseguente abbandono di moltissime linee ferroviarie, è possibile prevedere un incremento nel prossimo futuro delle realizzazioni di *greenways* su ex ferrovia. Attualmente, pur in assenza di statistiche ufficiali, si stima che le *greenways* lungo ex ferrovie in Europa raggiungano circa i 20.000 km.

Esperienze europee: ferrovie recuperate, ruolo delle compagnie ferroviarie e gestione delle *greenways*

In Europa, l'esperienza più importante e significativa, sotto tutti i punti di vista, è senz'altro quella spagnola. Innanzitutto perché le stesse compagnie ferroviarie hanno dato vita ad un programma nazionale di recupero, denominato *Vías Verdes*, coordinato dalla *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*. In secondo luogo per i numeri di questo recupero: dei 7.600 km di linee dismesse ne è stato ad oggi recuperato più di un terzo (125 *greenways*, per un totale di 2.800 km), con 110 stazioni risistemate per la

creazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vías Verdes*.

Altri paesi in cui esiste una politica nazionale sono:

- la Francia, dotata di uno *Schéma national des véloroutes & voies verte*, che a oggi vede realizzati circa 3.400 km di *rail-trails* (su un totale di ferrovie dismesse pari a circa 6.000 km);
- la Germania, che sui 13.000 km di rete ciclopedonale di livello nazionale (di lunga distanza), ha realizzato circa 5.000 km di *rail-trails*;
- il Regno Unito, che nella realizzazione della *National Cycle Network* ha recuperato circa 3.000 km di ferrovie dismesse (sugli 11.000 totali);
- il Belgio, con circa 1.000 km di *rail-trails* realizzati.

Accanto a questi, ci sono paesi più piccoli che stanno recuperando gran parte del loro patrimonio dismesso (ad esempio il Lussemburgo, con 120 km di *rail-trails*, pari al 90% delle ferrovie dismesse, e il Portogallo con 220 km recuperati su 750 km di ferrovie dismesse) e altri paesi che hanno solo recentemente avviato processi di recupero e che stanno procedendo con decisione (come, ad esempio, l'Irlanda, la Lettonia, la Polonia, la Repubblica Ceca, la Serbia).

La domanda di percorsi verdi, e la loro realizzazione, in Europa è cresciuta parallelamente alla consapevolezza da parte delle compagnie ferroviarie del valore potenziale della rete ferroviaria dismessa e del fatto che le *greenways* possano rappresentare una parte della loro *mission*. In tal senso, nell'ultimo ventennio si è sempre più diffusa la scelta di conservare in capo alle compagnie ferroviarie la proprietà immobiliare (sedimi ma anche edifici), cedendone l'uso agli Enti locali (Comuni, Province e Regioni) a fronte di un contributo economico (di norma a carattere simbolico). La forma contrattuale di cessione del diritto d'uso varia dall'affitto (come nel caso della Spagna), all'enfiteusi (come in Belgio), alla subconcessione (come in Portogallo). Il canone, sempre

molto basso (ad esempio in Portogallo è di 250 euro/km/anno), viene di solito calcolato prendendo in considerazione elementi quali la lunghezza del tratto di ferrovia, il numero di abitanti, il numero di opere d'arte presenti, gli anni di abbandono.

Un esempio particolare è quello della Francia: *Réseau Ferré de France* (RFF) stipula accordi di trasferimento di gestione (*Convention de transfert de gestion – CTG*) a titolo gratuito con gli Enti locali, che diventano responsabili in toto della gestione del bene e si assumono «tutti i costi relativi alla custodia della proprietà, le spese di cura e di manutenzione, nonché le imposte e tasse».

La durata degli accordi è variabile (in linea di massima tra i 20 e i 30 anni, anche se in Belgio è di 99 anni) ma, in tutti i casi, è esplicitato il diritto della compagnia ferroviaria di rientrare nella piena disponibilità del bene in caso di necessità di ripristino del servizio ferroviario.

Una volta realizzate, le *greenways* vengono di norma gestite dagli Enti locali attraversati dall'infrastruttura (Province o Regioni), che ne curano la manutenzione e la promozione. Esistono però diverse esperienze, che si sono dimostrate le più efficaci, di creazione di consorzi *ad hoc* (sempre composti da tutti gli Enti territoriali coinvolti, in alcuni casi in collaborazione anche con i privati interessati), dedicati in via esclusiva alla gestione delle *greenways*. In questi casi, oltre ai normali compiti di manutenzione, i consorzi si dedicano in maniera esclusiva alla promozione della *greenway* attraverso l'organizzazione di eventi, la comunicazione nazionale ed internazionale a target specifici, la creazione e/o organizzazione dei servizi agli utenti, il monitoraggio dell'utenza, ecc.

La domanda di mobilità dolce

Come emerge da quanto sinora detto, gli attori principali della realizzazione di

greenways su ex sedimi ferroviari sono di tipo pubblico: gli Enti pubblici (Stato, Regioni, Province e Comuni), in qualità di enti programmatori e finanziatori, e le compagnie ferroviarie in qualità di proprietari. In tale situazione, negli ultimi anni è emersa con sempre maggiore evidenza la necessità per tali attori di poter misurare in qualche modo la domanda di *greenways*: da un punto di vista quantitativo, per poter avere riscontri numerici oggettivi delle ricadute (sia sociali che economiche) degli investimenti pubblici, ma anche da un punto di vista qualitativo, al fine di capire le esigenze degli utilizzatori e poter fornire, di conseguenza, servizi più rispondenti a tali esigenze. Inoltre, è sempre più evidente che solo la conoscenza dell'utenza (quantità, distribuzione temporale, caratterizzazione tipologica) consente agli enti preposti di elaborare opportune strategie programmatiche e pianificare gli interventi più opportuni.

Da questo punto di vista, la Francia è sicuramente il paese più all'avanguardia: partita nel 2013 con 216 contatori automatici, la *Plateforme Nationale des Fréquentations* (PNF) è arrivata nel 2019 ad annoverare già 690 contatori automatici sul territorio nazionale (in media circa 1 ogni 20 km di percorsi). Tale piattaforma, coordinata e gestita da *Vélo & Territoires* (la Rete degli Enti territoriali volta alla promozione della ciclabilità), consente di raccogliere, elaborare e comunicare i dati nazionali sull'utenza delle *Véloroutes et Voies Vertes*, aggregandoli a diversi livelli territoriali. I dati dei contatori automatici vengono resi disponibili (in maniera differenziata, sia al grande pubblico che agli Enti locali) attraverso una specifica applicazione web (velo-territoires.org/observatoires/plateforme-nationale-de-frequentation/).

La PNF rappresenta la base di un più complesso sistema di monitoraggio dell'utenza, che si avvale di tecniche standard (questionari e interviste condivise a livello nazionale) per la caratterizzazione tipologica degli utenti e per la comprensione delle loro esigenze, abitudini e propensione alla spesa. Infatti, solo mettendo insieme i dati qualita-

tivi con quelli quantitativi è possibile interpretare in modo corretto tutte le informazioni raccolte. I dati registrati in Francia (2018) sono impressionanti: circa 95.000 passaggi all'anno (pas/an) di media sui 690 contatori con un aumento del 20% rispetto al 2013. Chiaramente i numeri si differenziano in base all'ambito attraversato: in ambito urbano si è registrata una media di 245.000 pas/an (con una punta massima a Lione di 1.430.000 pas/an), in ambito periurbano una media di 70.000 pas/an (con una punta massima a Voglans, nella regione *Auvergne-Rhône-Alpes*, di 380.000 pas/an), in ambito rurale una media di 37.000 pas/an (con una punta massima a Labenne, nella regione *Nouvelle-Aquitaine*, di 285.000 pas/an). È stato stimato un ritorno economico fino a 80.000 euro/km/anno per i percorsi più turistici (tasso di turisti fino al 65% degli utenti) e fino a 17.000 euro/km/anno per quelli meno (tasso di turisti fino al 20% degli utenti), con una spesa media giornaliera a persona di 60-70 euro (con punte fino a 80 €/gg/pers).

Gli altri paesi europei che monitorano da anni in maniera sistematica l'utenza dei percorsi verdi sono la Germania e il Regno Unito. Per quanto riguarda la Germania, è interessante segnalare il focus sul cicloturismo: nel 2018 sono stati registrati 153 milioni di giorni di viaggio e 22 milioni di pernottamenti lungo i percorsi, con una stima di 9,16 miliardi di euro di ricavi lordi e un incremento nel numero di cicloturisti del 30% rispetto al 2014. Per quanto riguarda il Regno Unito, nel 2017 sulla *National Cycle Network* sono stati registrati 786 milioni di viaggi (con un aumento del 3% rispetto al 2015), il 52% a piedi contro il 48% in bicicletta.

Non deve stupire che una rete ciclabile (la *National Cycle Network*) sia utilizzata così tanto dai pedoni. Il dato inglese mostra con evidenza come l'utenza a piedi sulle *greenways* non possa essere trascurata e che l'uso contemporaneo da parte di diversi tipi di utenza è possibile. Nel Regno Unito, tale evidenza ha fatto cambiare l'approc-

cio al tema dell'utilizzo promiscuo dei percorsi verdi: i nuovi slogan delle campagne di comunicazione sono *Don't forget pedestrians* (Non dimenticate i pedoni) e *Paths for everyone* (Percorsi per tutti). Non solo, ma invece di puntare sulla regolamentazione dell'utilizzo della stessa infrastruttura da parte di queste due tipologie di utenti, si sta puntando su campagne educative: l'ultima è *One path: Share, Respect, Enjoy*, che mira a ricordare a tutti gli utenti che, con piccoli gesti di normale attenzione e rispetto per gli altri, è possibile convivere piacevolmente e in sicurezza sulla stessa *greenway*. Chiaramente, la percentuale di utenti a piedi lungo le *greenways* varia (come del resto anche il numero totale di utenti) in funzione della localizzazione della *greenway*, della vicinanza ai centri urbani del tratto percorso, del periodo dell'anno, del giorno della settimana e dell'ora del giorno.

Ad esempio, sulla *Vía Verde del Ferrocarril Vasco-Navarro* (in Spagna), in un punto si registrano mediamente 110.000 pas/an di pedoni e 30.000 di ciclisti, mentre in un altro punto 47.000 pas/an di pedoni e 76.000 di ciclisti. I dati, però, possono variare anche di anno in anno: ad esempio, sulla *Vía Verde de los Montes de Hierro* (sempre in Spagna), nel 2017 si sono registrati circa 115.000 passaggi, di cui l'80% di ciclisti, mentre l'anno successivo circa 120.000, di cui il 60% ciclisti. Tale variabilità tra un anno e un altro dimostra la necessità per gli enti preposti di dotarsi di una piattaforma permanente di monitoraggio dell'utenza, onde poter avere statistiche su più anni, consolidare i dati e misurare i trend evolutivi.

Sempre in tema di domanda e di utenza, l'accessibilità per tutti garantita dalle *greenways* ne consente la fruizione anche da parte di utenti che presentano diversi problemi e limitazioni. Ad esempio, nel 2018 sulla *National Cycle Network* del Regno Unito, il 7% degli utenti ha dichiarato problemi fisici o disabilità. In molte *Vías Verdes* spagnole sono stati attivati servizi specifici per persone con disabilità, come ad esempio

noleggio di biciclette adattate, presenza di strutture ricettive con servizi specifici, servizi di supporto al trasporto, sistemi per l'utilizzo indipendente da parte di persone cieche o ipovedenti (per approfondimenti sul tema è possibile consultare il materiale del progetto europeo *Greenways4All*, coordinato dalla *European Greenways Association*; greenways4all.org).

La caratterizzazione dell'utenza delle greenways

Come detto, accanto all'analisi quantitativa, è indispensabile portare avanti anche un sistema organizzato di monitoraggio degli aspetti qualitativi dell'utenza: origine, età e sesso, livello di istruzione, occupazione e reddito, abitudini quotidiane, motivazioni e attività svolte sulla *greenway*, tipologia e ammontare delle spese sostenute sul percorso, ecc. Tutte queste informazioni sono indispensabili per identificare e caratterizzare le diverse tipologie di utenza, per capirne le esigenze e per stimare l'impatto economico delle *greenways*.

In linea generale, nonostante le differenze che si possono riscontrare tra i diversi percorsi e paesi, l'utenza è leggermente più maschile, di età adulta (30-50 anni, anche se con una tendenza all'aumento dell'utenza *senior*), di buon livello di istruzione e con discreta propensione alla spesa, specialmente per l'utenza turistica e in bicicletta (che spende mediamente 60 €/gg).

Un altro aspetto da non dimenticare è l'utilizzo delle *greenways* da parte della popolazione locale: in alcuni casi può essere addirittura preponderante, ma anche sulle *greenways* a spiccata vocazione turistica ha la sua importanza. In un recente studio condotto dall'Università degli Studi di Milano, nell'ambito del progetto europeo *Greenways Heritage*, sulla *greenway* dell'Alpe Adria, gli utenti locali sono risultati pari a circa il 30% del totale. L'importanza dell'utenza locale è spesso sottovalutata nelle

stime economiche (in quanto la loro propensione alla spesa lungo il percorso è molto bassa), ma solo perché i benefici sociali e sulla salute sono di più difficile stima.

Sempre tramite l'utilizzo di questionari e interviste è possibile capire meglio cosa gli utenti delle *greenways* cercano. Una cosa spesso sottovalutata è che, oltre ad una adeguata infrastruttura, gli utenti cercano servizi dedicati (ristoro, accoglienza, riparazione/acquisto di attrezzatura, servizi di trasporto, ecc.) ma anche un territorio ricco di possibilità, che offra occasione di fare diversi tipi di esperienze, un bel paesaggio da attraversare, città interessanti da visitare, risorse storico-culturali e naturali da ammirare. Ecco perché non si può pensare al progetto di una *greenway* come semplice progetto di un'infrastruttura che unisca il punto A al punto B, ma piuttosto è necessario pensarlo come un vero e proprio progetto di territorio.

Nell'ottica di un'offerta di *greenways* in grado di soddisfare la domanda, è ormai necessario porsi in un'ottica di qualità. Il citato progetto *Greenways Heritage*, ha elaborato un protocollo per la definizione di *standard* di qualità delle *greenways* che prendono in considerazione tutti gli aspetti: l'infrastruttura, i servizi offerti, il territorio attraversato e le sue risorse. Attraverso l'applicazione di 55 criteri è possibile attribuire ad ogni *greenway* un punteggio globale di qualità, espresso con un numero di stelle (da 1 a 5) come per gli alberghi. Tale sistema di certificazione di qualità è pensato non solo per informare gli utenti, ma soprattutto per aiutare gli enti gestori delle *greenways* a capire dove poter intervenire per migliorare la qualità del loro percorso.



Greenway Trieste-S.Elia, galleria Botazzo II

IL RIUSO DELLE FERROVIE DISMESSE COME GREENWAYS IN ITALIA

Stato dell'arte, opportunità
e problematiche per la trasformazione

a cura di Roberto Rovelli

*Vicepresidente dell'Associazione Italiana Greenways
Università degli Studi di Milano*

Nel 1963, la naturalista May Theilgaard Watts in una lettera indirizzata al quotidiano *Chicago Tribune* scriveva: «Siamo esseri umani. Siamo in grado di camminare su due piedi. Abbiamo bisogno di un percorso. In questo momento c'è l'opportunità per Chicago e le sue periferie di avere un percorso, un lungo percorso. Il sedime ferroviario dismesso della ferrovia elettrica Chicago-Aurora-Elgin sta aspettando. Se abbiamo coraggio e lungimiranza [...] possiamo trasformare questa striscia di terreno in una splendida risorsa». Da questa visione, concretizzatasi nel 1966 con l'apertura dell'*Illinois Prairie Path*, è scaturita l'idea di riutilizzare le linee ferroviarie dismesse come percorsi per la mobilità dolce, e da allora migliaia di tracciati ferroviari dismessi sono stati trasformati in greenways in molti paesi del mondo.

Da ferrovie dismesse a greenways

In Italia a partire dagli anni '30 la preferenza per il trasporto su gomma negli spostamenti di persone e merci ha portato alla soppressione di decine di linee ferroviarie



Contatore di passaggi posizionato al Lago di Dobbiaco lungo la greenway vecchia della ferrovia delle Dolomiti

minori, che consentivano di viaggiare anche in aree marginali del Paese, godendo in molti casi di paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali. Ad esse si sono aggiunti centinaia di chilometri di sedimi dismessi in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato lungo le principali linee ferroviarie. Ciò ha determinato complessivamente la chiusura di oltre 7.000 km di tracciati ferroviari, in parte costituiti da ex linee in concessione e in parte da ex linee gestite dalle Ferrovie dello Stato, molti dei quali giacciono tuttora in stato di abbandono: un patrimonio che comprende sedimi continui che si snodano nel territorio collegando città, borghi e villaggi rurali, centinaia di opere d'ingegneria (ponti, viadotti, gallerie) e migliaia di stazioni e caselli. Nell'ultimo decennio anche nel nostro Paese è cresciuta la consapevolezza del valore di tale patrimonio e della possibilità di riutilizzarlo per soddisfare la crescente domanda di percorsi per gli spostamenti con mezzi non motorizzati, la ricreazione all'aria aperta e il cicloturismo. Se nel secolo scorso le ferrovie dismesse erano considerate soprattutto un problema, ora sono sempre più viste come una risorsa, in grado di stimolare nuove forme di mobilità e turismo sostenibile e di generare ricadute economiche e sociali per i territori attraversati. Ciò è confermato dal fermento legislativo degli ultimi anni attorno a questo argomento, conclusosi con l'approvazione della legge 2/2018 *Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica*, che ha previsto il recupero a fini ciclabili dei *sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario*, senza tuttavia tenere conto delle specificità delle *greenways* realizzate lungo le ferrovie dismesse.

Le vecchie ferrovie costituiscono infrastrutture privilegiate per la realizzazione delle *greenways*: hanno, infatti, tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli quali bambini, anziani e con disabilità.

Inoltre, attraverso il loro recupero come vie verdi, è possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari, quali ponti, gallerie, stazioni e caselli, che possono animare le passeggiate e contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia tra le giovani generazioni. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di servizi per i fruitori dei percorsi, tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio. Senza dimenticare che, attraverso la trasformazione in vie verdi, è possibile preservare l'integrità dei tracciati in disuso per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, evitando che vengano cancellati dall'espansione dei nuclei urbani, dalla creazione di nuove strade, dall'occupazione abusiva da parte di privati o dalla natura che se ne riappropria.

Esperienze di successo e limiti degli interventi realizzati in Italia

In Italia i primi interventi di recupero dei tracciati ferroviari dismessi a favore della mobilità dolce sono stati avviati negli anni '90 per iniziativa di alcuni Enti locali: tra i primi progetti realizzati si possono ricordare quelli lungo la ex ferrovia Ora-Predazzo, lungo la vecchia ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone tra Paliano e Fiuggi, gli interventi di recupero delle linee Modena-Vignola e Caltagirone-Dittaino, quello lungo la ex ferrovia delle Dolomiti tra Dobbiaco e Cortina d'Ampezzo. Ma è stato soprattutto negli ultimi quindici anni che i progetti e le proposte si sono moltiplicati, così che oggi si contano più di 70 tratti ferroviari dismessi riutilizzati come greenways, cui corrispondono oltre 950 km di ex sedimi valorizzati: 30 percorsi, per complessivi 490 km, sono stati realizzati lungo ex ferrovie in passato gestite dalle Ferrovie dello Stato, mentre i restanti hanno interessato vecchie linee in concessione. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (62%), mentre 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.

Gli interventi realizzati sono molto eterogenei e differenti l'uno dall'altro. Alcuni progetti hanno portato alla realizzazione di vere e proprie greenways, recuperando integralmente i tracciati ferroviari dismessi e creando percorsi di valenza nazionale, regionale o provinciale, rivolti a tutti gli utenti non motorizzati, non pensati solo per la mobilità quotidiana ma anche per la fruizione turistica, divenendo un'infrastruttura per la riscoperta dei territori circostanti a piedi, in bicicletta e a cavallo.

In alcuni casi gli interventi di riuso dei sedimi ferroviari sono stati completati, per iniziativa di cooperative e imprenditori privati, dalla trasformazione di vecchie stazioni e caselli in bar, ristoranti, hotel, punti di noleggio e assistenza delle biciclette a servizio degli utenti. Sono così tornate a nuova vita, solo per citarne alcune, vecchie stazioni come quelle di Chiusaforte e Ugovizza lungo la Ciclovía Alpe Adria, l'ex magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure lungo il Parco costiero del Ponente ligure, il casello di Retorbido lungo la greenway della vecchia ferrovia Voghera-Varzi. In altre realizzazioni si è cercato di valorizzare il passato ferroviario, che costituisce un *unicum* in grado di caratterizzare e differenziare queste greenways da altri percorsi per la mobilità dolce. Così, ad esempio, nella vecchia stazione di Spoleto Città, punto di partenza della via verde dell'ex ferrovia Spoleto-Norcia, è stato allestito un piccolo museo dedicato alla linea scomparsa; lungo le greenways realizzate tra Bolzano e Caldaro, tra Ortisei e Plan Val Gardena e tra Castellaneta e Palagianello sono state monumentalizzate vecchie locomotive; lungo le vie verdi delle ex ferrovie Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, Brennero-Colle Isarco e Rocchette-Asiago sono conservati cippi chilometrici, semafori, spezzoni di binario e recinzioni ferroviarie; in molti altri casi sono stati collocati pannelli informativi con informazioni



Galleria di Pezovico, lungo la ex ferrovia Dobbiaco-Calalzo

sulla ferrovia, le stazioni e le principali opere d'arte (come lungo le *greenways* della ex ferrovia delle Dolomiti e della Val Gardena). Elementi che consentono agli utenti delle vie verdi di viaggiare non solo nello spazio ma anche nel tempo, rivivendo il passato ferroviario, con il suo carico di storie, esperienze e ricordi. Accanto a molti esempi significativi di riutilizzo delle vecchie ferrovie come *greenways*, vi sono però anche interventi che si sono limitati solo alla sistemazione dell'infrastruttura, con la creazione di semplici piste ciclabili di valenza locale, senza valorizzare il passato ferroviario e il contesto territoriale, o che si sono limitati al recupero di brevi spezzoni di sedime ricadenti nel territorio di pochi Comuni (se non addirittura di uno solo!). Ciò è confermato dal fatto che il 65% delle realizzazioni presenta una lunghezza inferiore a 10 km e quasi la metà di queste non raggiunge i 5 km.

Le nuove sfide per il futuro

Dopo oltre vent'anni dalle prime realizzazioni, portate avanti autonomamente dagli Enti territoriali (principalmente Province e Comuni) con fondi propri, regionali, nazionali ed europei, è sempre più evidente la necessità di sviluppare una visione strategica e di coordinare le iniziative in atto, come avvenuto in molte realtà straniere. Ciò permetterebbe di definire le priorità di intervento, di favorire la qualità e la riconoscibilità delle realizzazioni, di migliorare la promozione delle *greenways* esistenti, di trovare maggiori finanziamenti per la realizzazione dei progetti e di integrare le vie verdi derivate dal riuso delle ferrovie dismesse in un più ampio sistema nazionale di mobilità dolce (comprendente anche le Ciclovie nazionali, i Cammini, le Ferrovie turistiche, ecc.). Particolarmente significativi, per l'influenza che possono avere sulle ricadute economiche e sociali dei progetti, sono i temi della qualità e della promozione dei percorsi. Realizzare una *greenway* con caratteristi-



Ricostruzione, in scala ridotta, della vecchia stazione di S. Cristina, lungo il sentiero del vecchio trenino tra Ortisei e Plan Val Gardena

che tecniche e ambientali di qualità significa porre attenzione al soddisfacimento delle esigenze e delle preferenze dei fruitori e all'integrazione nel contesto ambientale circostante, attraverso un'adeguata scelta delle soluzioni progettuali e dei materiali, un'opportuna collocazione delle aree di sosta e dei punti di interscambio, il posizionamento della necessaria segnaletica normativa e informativa per garantire sicurezza e *comfort*. Nel caso delle *greenways* realizzate lungo i tracciati ferroviari dismessi, ulteriori elementi qualitativi sono rappresentati dalla conservazione di segnali, cippi chilometrici, spezzoni di binario, recinzioni, materiale rotabile, ecc. che testimoniano il passato ferroviario delle infrastrutture e possono diventare elementi distintivi di questi percorsi, nonché dal recupero degli edifici ferroviari non più utilizzati per l'allestimento di punti di sosta e ristoro, la realizzazione di luoghi di accoglienza e pernottamento, la creazione di musei ferroviari locali, l'offerta di servizi di noleggio e assistenza biciclette, la predisposizione di punti d'informazione turistica, ecc. L'altro tema meritevole di maggiore attenzione è la promozione degli interventi realizzati (ancora poco conosciuti a gran parte della popolazione), attraverso lo sviluppo di strumenti e strategie di comunicazione e *marketing* comuni. In tal senso, proprio con l'obiettivo di valorizzare l'unicità di questi percorsi e favorirne l'attrattività, l'Associazione Italiana *Greenways* e il *Touring Club Italiano* hanno ideato uno specifico marchio, denominato *Binari Verdi*, per identificare le *greenways* realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità e per favorirne il riconoscimento e la promozione come un vero e proprio prodotto turistico, contribuendo così a valorizzare anche i territori circostanti con le loro tipicità, i loro paesaggi, i loro valori ambientali, storici e culturali. In Italia, i dati relativi all'uso dei percorsi per la mobilità dolce sono ancora pochi e frammentati, e ancora meno sono gli studi che hanno cercato di valutarne



Simbolo sulla Via Francigena

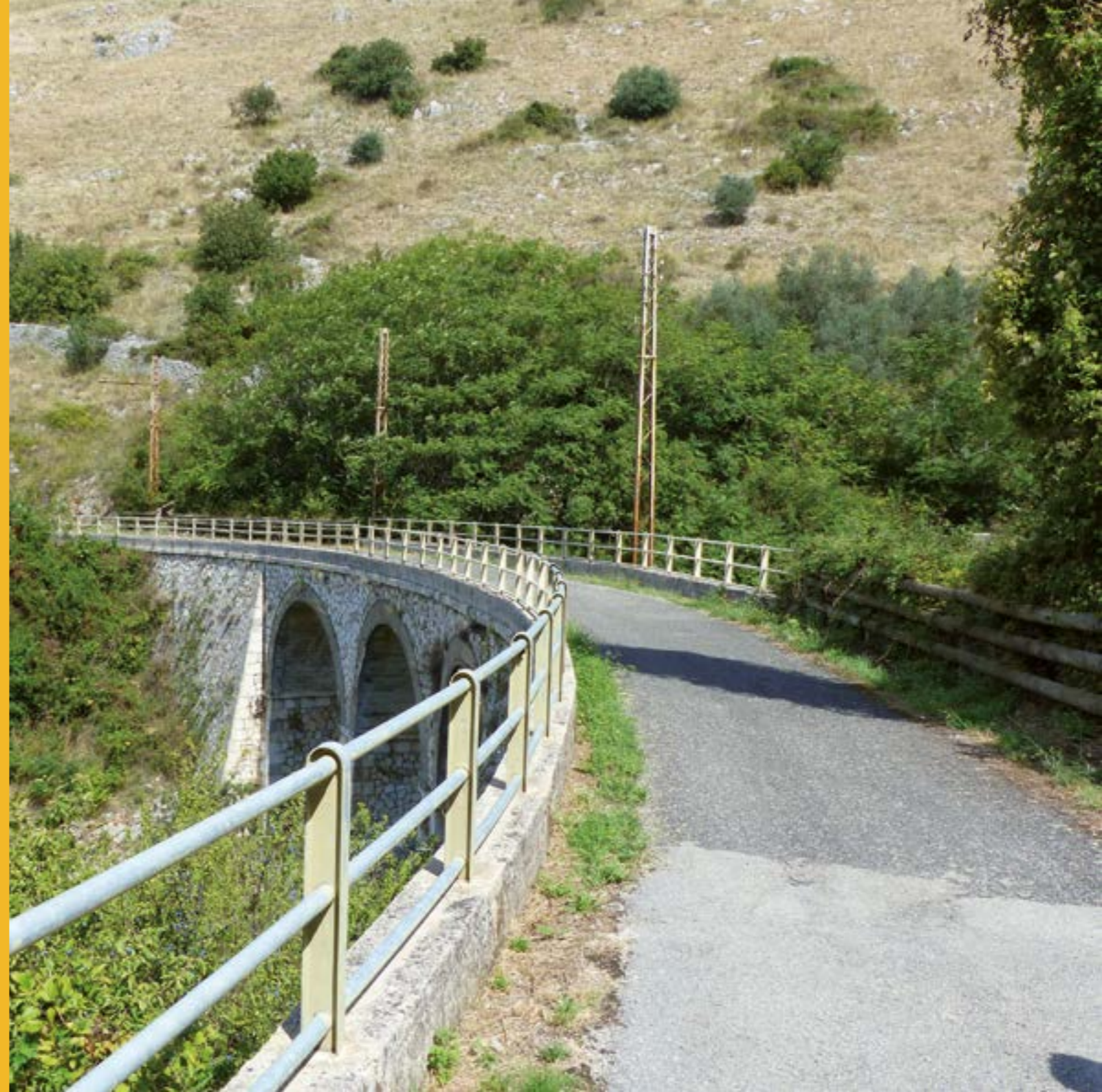
l'impatto economico. Tuttavia i pochi dati disponibili lasciano intravedere le potenzialità di questi interventi, se ben realizzati e gestiti. Il contatore posizionato lungo la *greenway* della ex ferrovia della Val di Fiemme nel 2018 ha rilevato 75.000 passaggi; quello lungo la ex ferrovia Mori-Arco-Riva, nello stesso anno, quasi 165.000 passaggi; il contatore collocato a Dobbiaco, lungo la vecchia ferrovia delle Dolomiti, tra maggio e luglio del 2017 ha registrato più di 30.000 passaggi; quello di Camporosso, lungo la *greenway* della vecchia ferrovia Pontebbana, nei mesi estivi del 2016 quasi 90.000 passaggi; uno studio svolto nel 2017 dall'Università degli Studi di Milano sulla *greenway* S. Lorenzo al Mare-Ospedaletti, ha stimato una media di 3.200.000 utenti/anno, con una ricaduta economica derivante dalle spese per bar, ristoranti e noleggio delle biciclette di circa 22 milioni di euro¹. Dati incoraggianti, che insieme alla rassegna degli interventi già realizzati presentati in questo *Atlante*, dovrebbero essere uno stimolo per il futuro riutilizzo come *greenways* di molti altri tracciati ferroviari dismessi, prima che la natura se ne riappropri e se ne perda la memoria.

¹Andriano L. e Mezzano E., *Il recupero della ferrovia del Ponente Ligure come asse di un sistema di mobilità dolce*, Tesi di Laurea, 2018.

CAP. 2

LE GREENWAYS REALIZZATE IN ITALIA SU LINEE CEDUTE DA FS

Tratto della greenway sulla ex linea concessa Paliano-Fiuggi ▶



QUADRO SINOTTICO

GREENWAYS DI LUNGHEZZA MAGGIORE DI 10 KM

N°	AREA GEOGRAFICA	REGIONE	ESTREMI DEL TRATTO TRASFORMATO IN GREENWAY
1	NORD	PIEMONTE	Airasca-Moretta
2	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Cardano-Ponte Gardena
3	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Roncadizza-Plan Val Gardena
4	NORD	VENETO	Treviso Porta Santi Quaranta-Grisignano di Zocco
5	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Moggio-Tarvisio Centrale
6	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Trieste-S. Elia
7	NORD	LIGURIA	Arenzano-Albisola Capo
8	NORD	LIGURIA	S. Lorenzo Cipressa-Ospedaletti Ligure
9	CENTRO	EMILIA ROMAGNA	Tramuschio-Osteria Nuova
10	CENTRO	ABRUZZO	Ortona-Vasto
11	SUD E ISOLE	SICILIA	Porto Palo-Menfi
12	SUD E ISOLE	SICILIA	Godrano-Burgio

DENOMINAZIONE INTERA GREENWAY	PROVINCE INTERESSATE	KM	LINEA DISMESSA INTERESSATA
Via delle Risorgive	Torino, Cuneo	18,8	Airasca-Cavallermaggiore
Percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero (porzione)	Bolzano	16,7	Cardano-Ponte Gardena (Linea Verona-Brennero)
Sentiero del Trenino della Val Gardena	Bolzano	12,7	Chiusa-Plan Val Gardena
Pista ciclopedonale Treviso-Ostiglia	Treviso, Padova, Vicenza	52,1	Treviso-Ostiglia
Ciclovia Alpe Adria (porzione)	Udine	49,8	Tricesimo-Tarvisio (Linea Udine-Tarvisio)
Pista ciclopedonale Giordano Cottur	Trieste	12,2	Trieste-Erpelle Cosina
	Genova, Savona	20,8	Genova Voltri-Finale Ligure (Linea Genova-Ventimiglia)
Parco Costiero Riviera dei Fiori	Imperia	23	Andora-Ospedaletti Ligure (Linea Genova-Ventimiglia)
Ciclopista del Sole (porzione)	Modena, Bologna	46,3	Nogara-Tavernelle Emilia (Linea Bologna-Verona)
Via Verde della Costa dei Trabocchi	Chieti	43	Ortona-Vasto (Linea Ancona-Lecce)
	Agrigento	17,6	Castelvetrano-Porto Empedocle
	Palermo	73,7	Palermo S. Erasmo-Burgio

QUADRO SINOTTICO

GREENWAYS DI LUNGHEZZA MINORE DI 10 KM

N°	AREA GEOGRAFICA	REGIONE	ESTREMI DEL TRATTO TRASFORMATO IN GREENWAY
13	NORD	PIEMONTE	Bricherasio-Campiglione Fenile
14	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Bolzano-Bolzano Ponte Resia
15	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Fleres-Terme del Brennero
16	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Brunico-S. Giorgio di Brunico
17	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Terzo d'Aquileia-Pontile per Grado
18	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Tarvisio Centrale-Fusine Laghi (*)
19	NORD	LIGURIA	Framura-Levanto
20	CENTRO	EMILIA ROMAGNA	Modena-Villanova S. Pancrazio
21	CENTRO	EMILIA ROMAGNA	Solignano-Berceto
22	CENTRO	TOSCANA	Terrarossa Tresana-Aulla
23	CENTRO	TOSCANA	Poggibonsi S. Gimignano-Colle Val d'Elsa
24	CENTRO	UMBRIA	Castel del Piano-Capanne Bagnaia
25	CENTRO	UMBRIA	Narni Amelia-Nera Montoro
26	CENTRO	LAZIO	Appiano-Roma Monte Mario
27	SUD E ISOLE	CAMPANIA	Vitulano Foglianise-Benevento
28	SUD E ISOLE	PUGLIA	Castellaneta-Palagianello
29	SUD E ISOLE	SICILIA	S. Michele di Ganzaria-Salvatorello
30	SUD E ISOLE	SICILIA	Targia-Siracusa

(*) Porzione in territorio italiano della greenway Tarvisio-Dovje (Slovenia)

DENOMINAZIONE INTERA GREENWAY	PROVINCE INTERESSATE	KM	LINEA DISMESSA INTERESSATA
	Torino	4,1	Bricherasio-Barge
Pista ciclopedonale Valle d'Adige (porzione)	Bolzano	2,9	Bolzano-Ponte Adige (Linea Bolzano-Merano)
Percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero (porzione)	Bolzano	7,4	Fleres-Terme di Brennero (Linea Verona-Brennero)
Ciclabile delle valli di Tures e Aurina	Bolzano	1,5	Brunico-Campo Tures
Ciclovía Alpe Adria (porzione)	Udine	8,9	Cervignano del Friuli-Pontile per Grado
	Udine	9,4	Tarvisio-Jesenice (Slovenia)
Pista ciclopedonale Maremonti	La Spezia	5,2	Cavi-Manarola (Linea Genova-Pisa)
	Modena	3,2	Modena-Soliera Modenese (Linea Modena-Verona)
	Parma	5,8	Citerna Taro-Berceto (Linea Parma-La Spezia)
	Massa Carrara	3	P. M. Chiesaccia-S. Stefano di Magra (Linea Parma-La Spezia)
Percorso cicloturistico Colle-Poggibonsi	Siena	6,9	Poggibonsi S. Gimignano-Colle Val d'Elsa
	Perugia	3	Ellera Corciano-Tavernelle Val Nestore
	Terni	5,5	Narni Amelia-Nera Montoro (Linea Orte-Falconara Marittima)
Parco lineare ciclopedonale Monte Ciocci-Monte Mario	Roma	5	Appiano-Roma Monte Mario (Linea Roma-Viterbo)
Pista ciclopedonale Paesaggi Sanniti	Benevento	6,8	Vitulano Foglianise-Apice (Linea Napoli-Foggia)
	Taranto	4,4	Gioia del Colle-Palagianello (Linea Bari-Taranto)
Parco lineare Caltagirone-S. Michele di Ganzaria	Catania	8,1	Dittaino-Caltagirone
Pista ciclopedonale Rossana Maiorca	Siracusa	7,7	Targia-Siracusa (Linea Messina-Siracusa)

SIMBOLOGIA



LUNGHEZZA DELLA GREENWAY













ANNO DI APERTURA









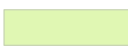


PAVIMENTAZIONE DELLA GREENWAY



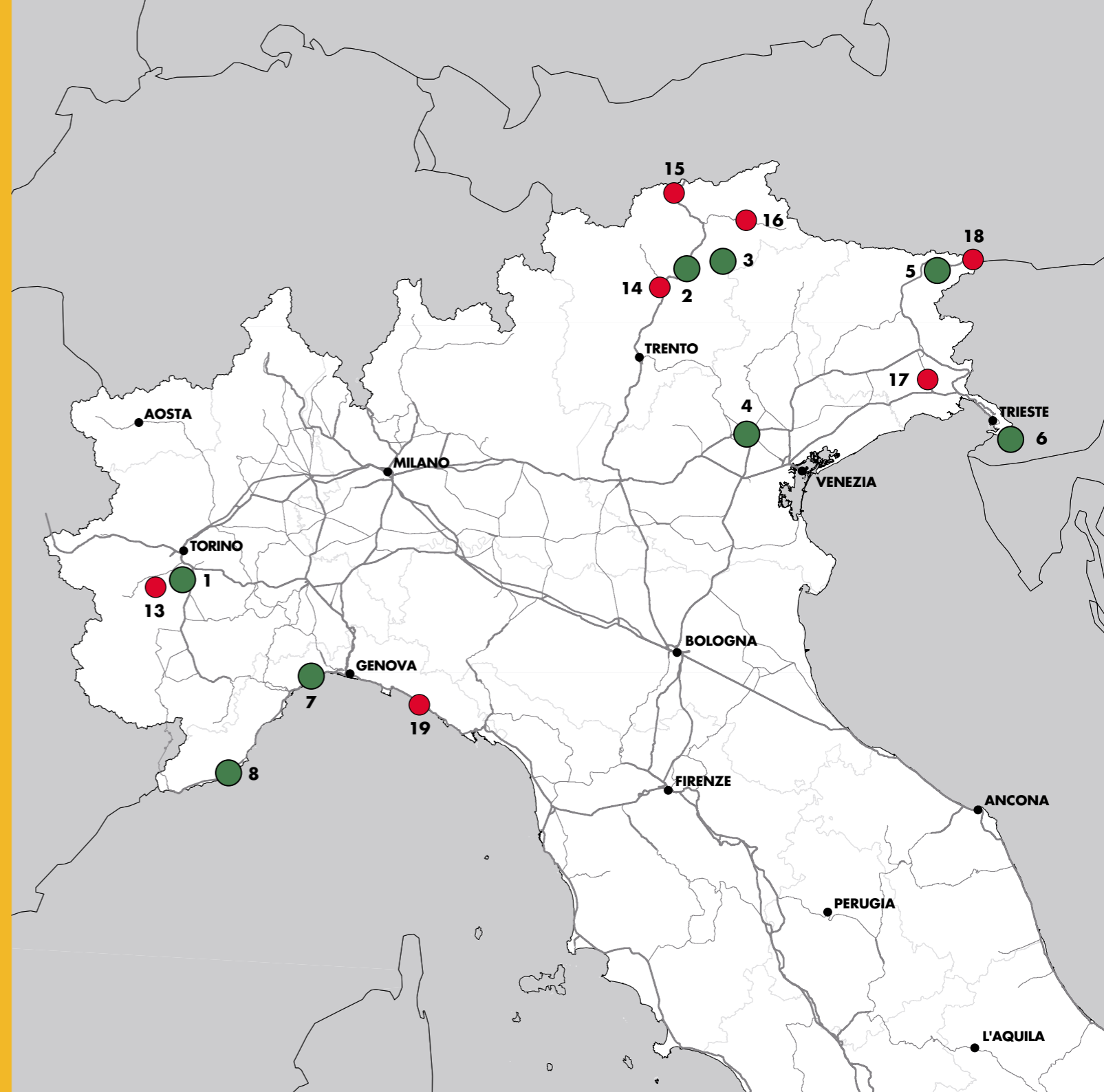
INTERCONNESSIONE CON ALTRI ITINERARI DI MOBILITA' DOLCE

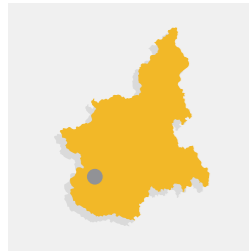
	STAZIONE/FERMATA DISMESSA RIUTILIZZATA PER SERVIZI GREENWAY
	STAZIONE/FERMATA DISMESSA NON RIUTILIZZATA PER SERVIZI GREENWAY
	PONTE/VIADOTTO RIUTILIZZATO PER REALIZZAZIONE GREENWAY (L < 100 MT)
	GALLERIA RIUTILIZZATA PER REALIZZAZIONE GREENWAY (L < 100 MT)
	PORZIONE DI GREENWAY REALIZZATA SU LINEA FERROVIARIA DISMESSA
	PORZIONE DI GREENWAY NON REALIZZATA SU LINEA FERROVIARIA DISMESSA
	PISTA CICLOPEDONALE
	ALTRA GREENWAY
	CAMMINO D'ITALIA
	CICLOVIA TURISTICA NAZIONALE/ITINERARIO BICITALIA IN PREVISIONE

	STAZIONE/FERMATA RFI IN ESERCIZIO CONNESSA CON LA GREENWAY
	ALTRA STAZIONE/FERMATA RFI IN ESERCIZIO
	STAZIONE/FERMATA IN ESERCIZIO SU LINEA CONCESSA CONNESSA ALLA GREENWAY
	ALTRA STAZIONE/FERMATA IN ESERCIZIO SU LINEA CONCESSA
	LINEA FERROVIARIA FS/RFI DISMESSA
	LINEA FERROVIARIA RFI IN ESERCIZIO
	LINEA FERROVIARIA CONCESSA IN ESERCIZIO
	LINEA FERROVIARIA EX-FS/RFI O CONCESSA DISMESSA
	PARCO NATURALE/RISERVA/OASI PROTETTA

NORD

- Greenways realizzate ex FS km 245
- Linee RFI in esercizio
- Greenways maggiori di 10 km
- Greenways minori di 10 km





PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE



18,8 KM



2017



ASFALTO



SI

LINEA DISMESSA AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE

La linea dismessa Airasca-Moretta-Cavallermaggiore, concepita alla fine del XIX secolo, era un tratto di ferrovia di circa 34 km che aveva la funzione di assicurare un collegamento passante ovest-est tra la linea Torino-Pinerolo ad Alessandria. Per il fatto di attraversare aree essenzialmente a carattere rurale, fu interessata sempre da un traffico modesto, per cui la linea finì con l'essere dismessa definitivamente nel 1997.

INTERVENTO DI RIUSO

Nell'ambito del Programma Attuativo Regionale (P.A.R.) 2007-2013 della Regione Piemonte, tra gli interventi previsti vi era la riqualificazione dell'ex sedime ferroviario, attraverso la realizzazione di una pista ciclabile nei territori dei Comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca e Moretta. Promossa inizialmente dalla Regione Piemonte, dal Comune di Villafranca Piemonte, dall'Ente Parco Po Cuneese e dalla Città Metropolitana di Torino, dopo varie vicissitudini, che videro prima la Provincia di Torino, e la Città Metropolitana poi, come soggetto attuatore, il Comune di Villafranca Piemonte si propose come capofila del programma di realizzazione; la Città Metropolitana di Torino mantenne il ruolo di partner tecnico per la progettazione, la direzione lavori e il collaudo; per il breve tratto ricadente nella provincia di Cuneo, la sistemazione dell'ex sedime ferroviario è stata eseguita a cura del Comune di Moretta. La greenway Airasca-Moretta, di circa 19 km, fu inaugurata il 18/11/2017. Dal 2014 è stata denominata *Via delle Risorgive*, per la presenza di numerose sorgenti naturali caratteristiche dei terreni alluvionali attraversati. Completamente pianeggiante, è stata realizzata con fondo asfaltato; sono state realizzate inoltre varie aree di sosta. Resta la presenza di varie memorie storiche della ferrovia dismessa, quali le stazioni, i segnali, i passaggi a livello. Il tracciato della greenway si interconnette con vari itinerari cicloturistici presenti nell'ambito del territorio della Città Metropolitana di Torino.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

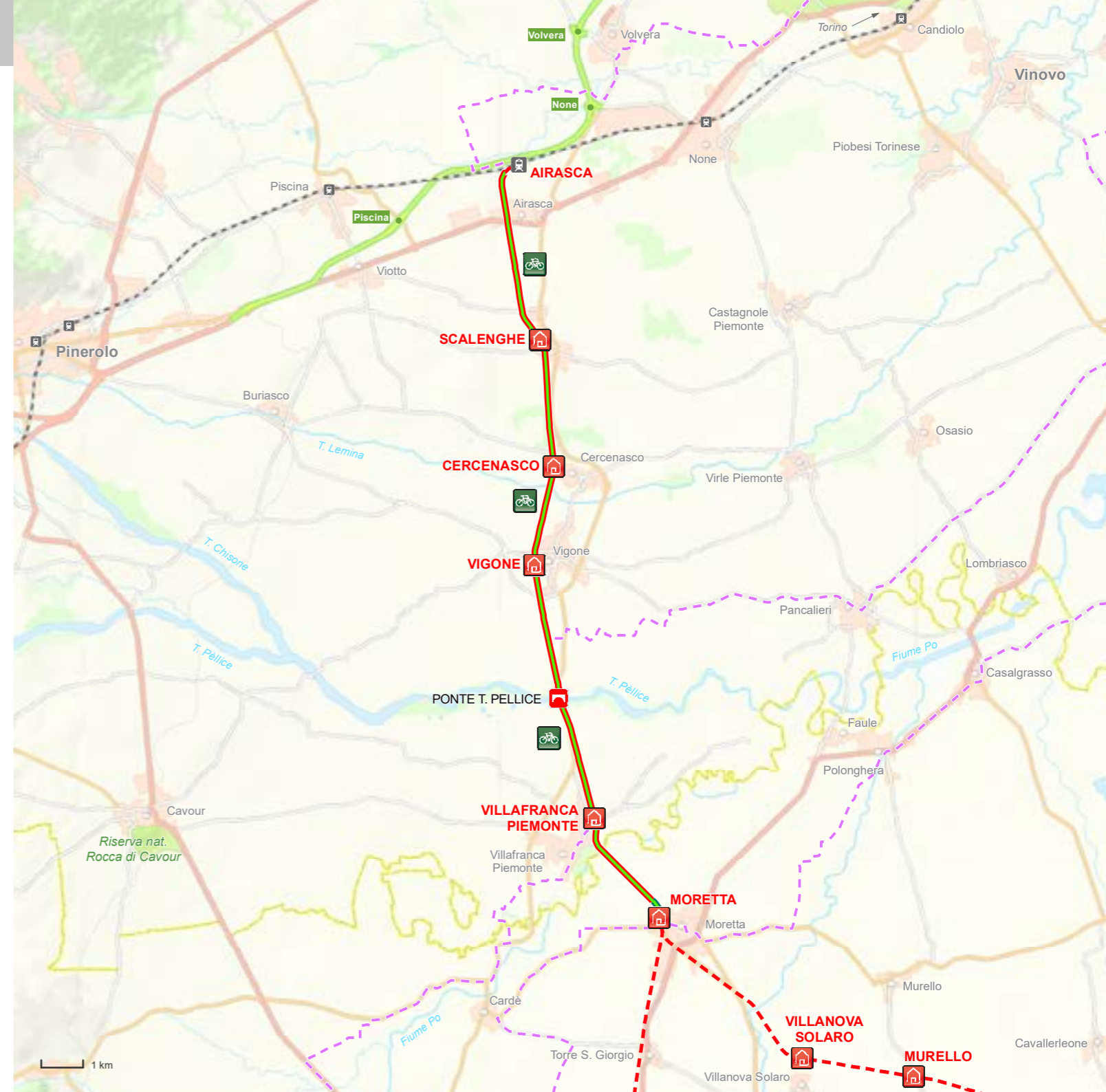
Cappella S. Maria della Stella (TO)

Parco Naturale Stupinigi (TO)

Abbazia di Staffarda (CN)

Cappella della Visitazione al Vallinotto (TO)

Riserva Naturale Rocca di Cavour (TO)



PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE



Via delle Risorgive nel Comune di Airasca (TO)

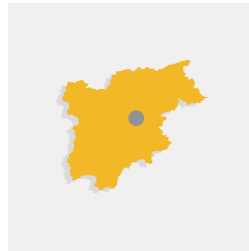
PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE



Via delle Risorgive nel Comune di Vigone (TO)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY CARDANO-PONTE GARDENA

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)



16,7 KM

2006
2010

ASFALTO



SI

LINEA DISMESSA CARDANO-PONTE GARDENA (LINEA VERONA-BRENNERO)

Il tratto ferroviario tra Cardano e Ponte Gardena, di 17,4 km, dismesso per la realizzazione di una variante, costituiva parte del tracciato originario della ferrovia del Brennero. Attivato nel 1867, è stato dismesso in due fasi tra il 1994 e il 1998, a seguito della realizzazione di una variante di tracciato quasi totalmente in galleria.

INTERVENTO DI RIUSO

La Provincia di Bolzano è stata fino ad ora una delle più attive in Italia sul tema del recupero e della valorizzazione delle linee ferroviarie dismesse. Il sedime in disuso tra Cardano e Ponte Gardena è stato acquistato dall'Amministrazione provinciale e riconvertito in una greenway, inaugurata nel 2006 tra Cardano e Prato Isarco e nel 2010 tra Prato Isarco e Ponte Gardena. Greenway che costituisce parte del percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero, incluso nel più ampio progetto di Ciclopista del Sole, il più lungo itinerario ciclabile italiano che, una volta completato, si estenderà per 3.000 km dal Brennero alla Sicilia (costituendo il tratto italiano di EuroVelo 7).

La greenway Cardano-Ponte Gardena si sviluppa per 16,7 km interamente in sede propria, di cui 14,7 km (88%) ricavati lungo l'ex sedime ferroviario, che in questo tratto corre in una stretta gola, accanto al fiume Isarco. Sono state riutilizzate per il passaggio di pedoni e ciclisti gran parte delle opere d'arte presenti lungo il sedime dismesso, tra cui 11 gallerie (la più lunga di 430 m) e 2 ponti sul fiume Isarco (1 in cemento armato e l'altro a travata metallica).

La greenway è dotata della necessaria segnaletica normativa e informativa e tra Cardano e Prato Isarco ospita un'esposizione a cielo aperto di opere d'arte e installazioni; nell'ex sottostazione elettrica di Campodazzo è stato realizzato un punto di ristoro e assistenza per i ciclisti, mentre l'omonima stazione e l'ex fermata di Castelrotto sono inutilizzate.

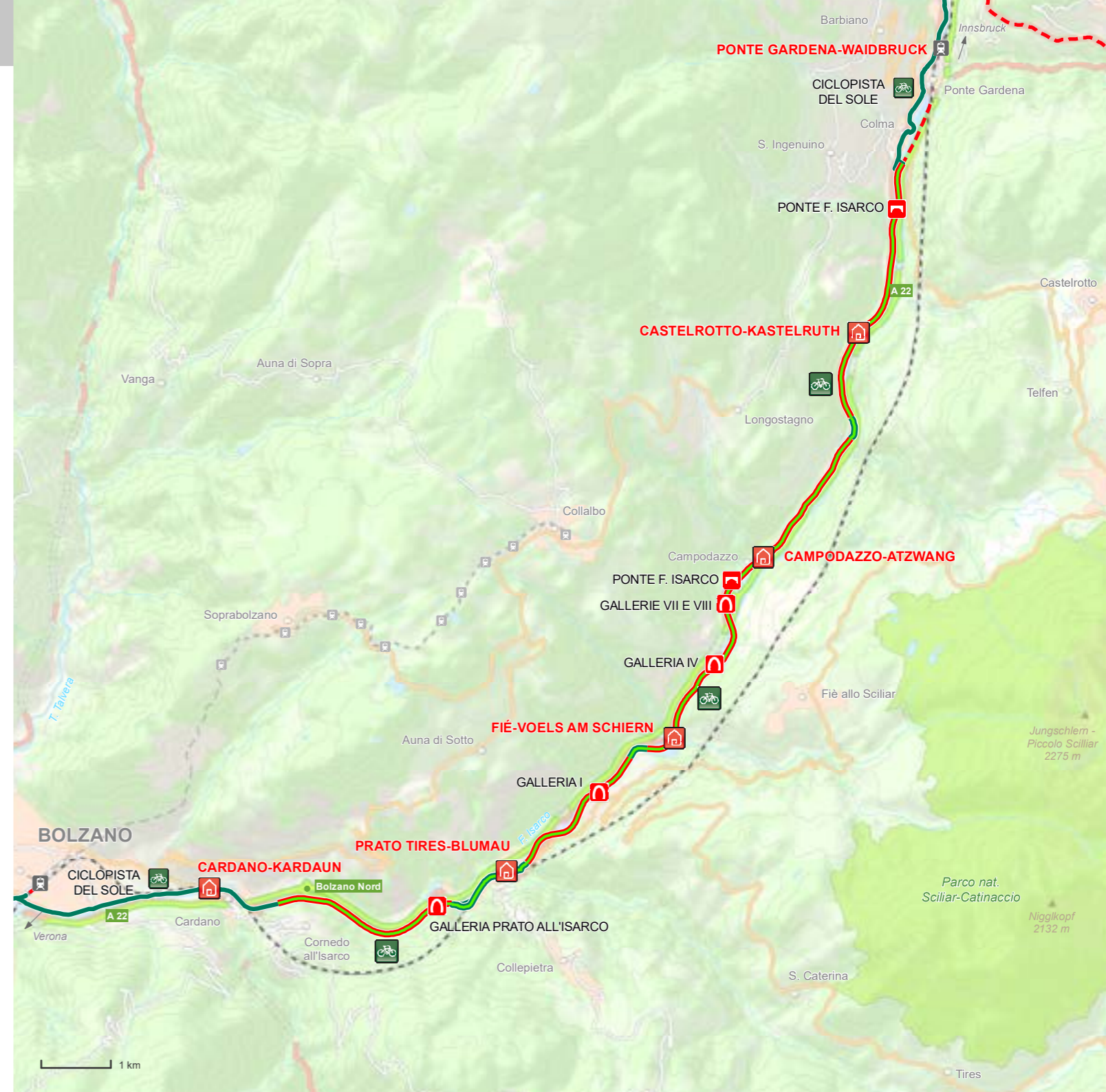
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Castello di Trostburg (BZ)

Castello Cornedo (BZ)

Cascate di Barbiano (BZ)

Parco Naturale Sciliar-Catinaccio (BZ)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY CARDANO-PONTE GARDENA

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)

2



Tratto a sud della fermata di Fiè (BZ)

TRENTINO ALTO ADIGE

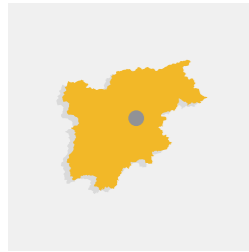
GREENWAY CARDANO-PONTE GARDENA

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)

2



Tratto nei pressi della fermata Castelrotto (BZ)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA

SENTIERO DEL TRENINO DELLA VAL GARDENA

3



12,7 KM

ANNI '80
2017ASFALTO
STERRATO

NO

LINEA DISMESSA CHIUSA-PLAN VAL GARDENA

La ferrovia Chiusa-Plan Val Gardena, di 31,4 km, fu costruita dall'esercito austriaco durante la Prima Guerra Mondiale in soli 5 mesi. Rimase in servizio dal 1916 fino al 1960, quando la lentezza del trenino che la percorreva non rese più la concorrenza dell'autoservizio.

INTERVENTO DI RIUSO

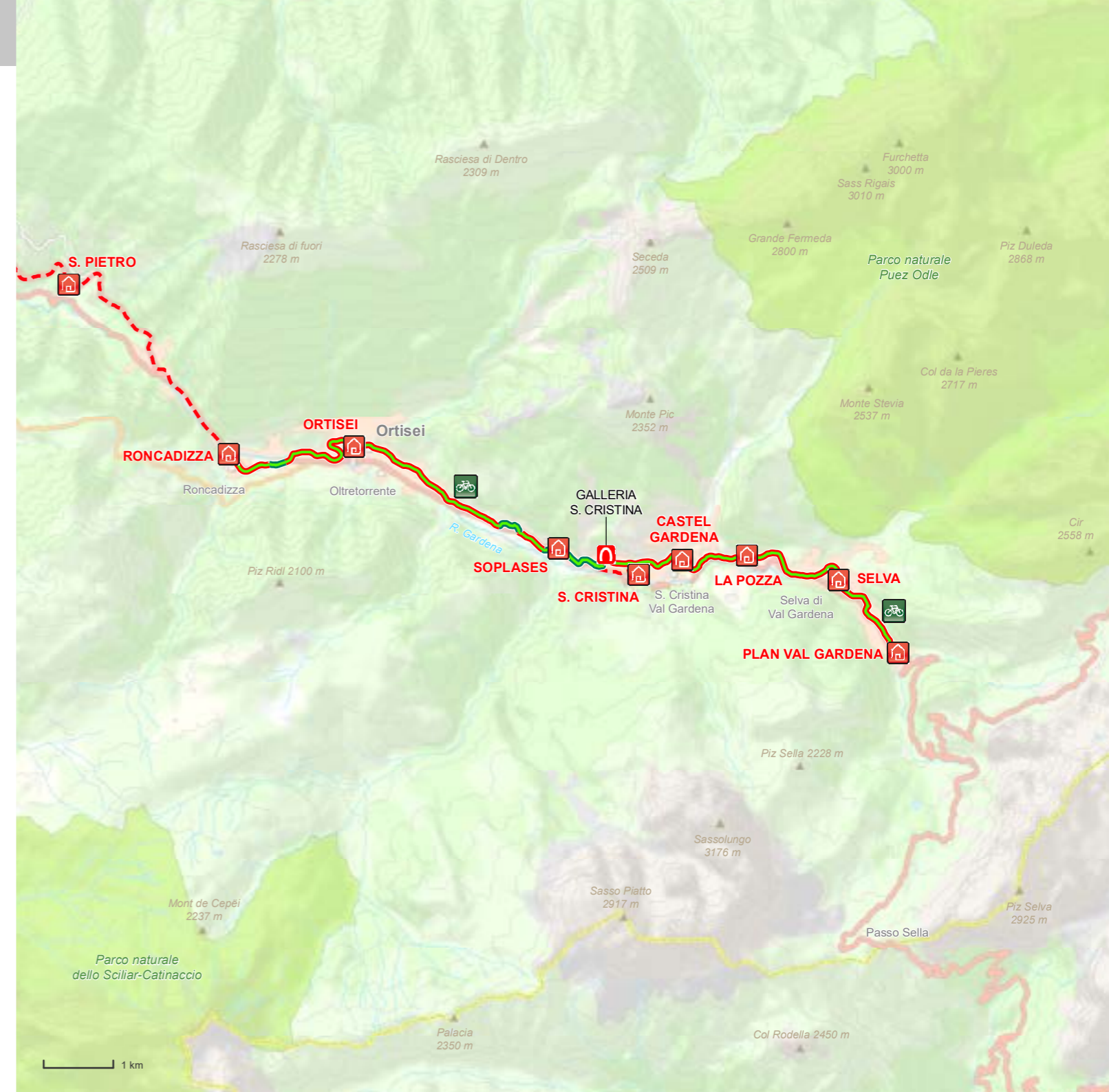
Il tratto tra Roncadizza e Plan Val Gardena è stato acquistato dalla Provincia di Bolzano e riconvertito in una passeggiata pedonale e ciclabile, chiamata il Sentiero del Trenino della Val Gardena, che si estende per 12,7 km toccando i rinomati centri turistici di Ortisei, Santa Cristina Valgardena e Selva di Val Gardena. Per la sua realizzazione, avviata già dagli anni '80, si sono recuperati 11,2 km del vecchio sedime (88%) e, nei tratti in cui quest'ultimo era già stato destinato alla viabilità stradale, sono stati realizzati collegamenti ex novo per assicurare la continuità del percorso. Lungo la greenway, in alcuni tratti esclusivamente pedonale, si incontrano aree di sosta per gli utenti, parchi giochi per i bambini e pannelli che testimoniano il passato ferroviario attraverso immagini storiche; nella galleria S. Cristina (il principale manufatto ferroviario, lunga 203 m e recuperata nel 2017 ad uso pedonale) sono illustrate con foto e testi le vicende della ferrovia, mentre al suo imbocco è stato ricostruito in scala un modello del fabbricato dell'omonima ex stazione, a ricordo delle vecchie stazioni che sono andate tutte perse in quanto erano state realizzate in legno.

PROSPETTIVE FUTURE

Il Sentiero del Trenino della Val Gardena è attualmente isolato dalla rete dei percorsi ciclopedonali provinciali; è auspicabile il suo collegamento con il percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero, che corre nella valle dell'Isarco, nonostante la sede ferroviaria del tratto iniziale della linea, da Chiusa a Roncadizza, non sia più disponibile in quanto trasformata in una strada carrabile fin dal 1969.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Val Gardena (BZ)	Cima Sassopiatto (BZ)
Monte Pana (BZ)	Cima Sassolungo (BZ)
Parco Naturale Puez Odle (BZ)	



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA

SENTIERO DEL TRENINO DELLA VAL GARDENA

3



Tratto tra Selva e Plan Val Gardena (BZ)

TRENTINO ALTO ADIGE

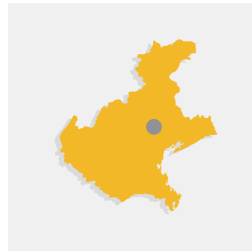
GREENWAY RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA

SENTIERO DEL TRENINO DELLA VAL GARDENA

3



Tratto all'interno della galleria di Santa Cristina (BZ)



VENETO

GREENWAY TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO

PISTA CICLOPEDONALE TREVISO-OSTIGLIA

4



52,1 KM



2005
2019



ASFALTO
STERRATO



SI

LINEA DISMESSA TREVISO-OSTIGLIA

Nata per scopi strategici e militari, la ferrovia Treviso-Ostiglia, lunga 116,0 km, fu realizzata per lotti successivi tra il 1925 e il 1941. Pesantemente danneggiata durante la Seconda Guerra Mondiale, tra Treviso e Grisignano di Zocco non fu più ripristinata e il restante tronco Grisignano-Ostiglia ebbe vita breve: tra il 1965 e il 1967 fu soppresso il servizio viaggiatori e, alla fine degli anni '80, cessò ogni residuo servizio merci.

INTERVENTO DI RIUSO

Fortemente sostenuto da comitati locali e associazioni nazionali, dopo una lunga gestazione il progetto di riconversione in greenway della Treviso-Ostiglia ha iniziato a concretizzarsi nel 2005, con l'apertura del primo tronco tra Quinto di Treviso e Badoere (9 km), nel Parco Regionale del Fiume Sile. Negli anni successivi, grazie all'impegno finanziario della Regione Veneto, le Province attraversate hanno acquistato (Treviso e Padova) o acquisito in comodato d'uso (Vicenza e Verona) il sedime ferroviario dismesso ricadente nei loro territori e l'intervento di riuso è stato progressivamente esteso, arrivando fino a Grisignano di Zocco da un lato e a Treviso dall'altro, divenendo parte del progetto regionale Green Tour. Il tratto attualmente completato del percorso ciclopedonale Treviso-Ostiglia presenta uno sviluppo di 53,0 km, l'85% dei quali derivanti dal vecchio sedime ferroviario. Sono stati ricostruiti diversi ponti e cavalcavia, tra cui il ponte sul fiume Brenta e quello sul Sile, garantendo così la continuità del percorso. Non risultano, invece, ex stazioni o fermate riutilizzate a servizio degli utenti, così come resta da completare e uniformare la segnaletica del percorso, che si connette in più punti con importanti greenways di valenza provinciale e regionale.

PROSPETTIVE FUTURE

È in corso di realizzazione il tratto nel comune di Montegalda per l'estensione del percorso verso Ostiglia, recuperando i 63 km del vecchio sedime ancora abbandonati.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Treviso (TV)	Parco Regionale del Sile (TV)
Villa Contarini (PD)	Villa Comaro (PD)
Oasi Cervara (TV)	Cà Marcello (PD)



VENETO

GREENWAY TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO

PISTA CICLOPEDONALE TREVISO-OSTIGLIA

4



Tratto nel Comune di Quinto di Treviso (TV)

VENETO

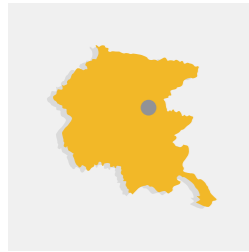
GREENWAY TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO

PISTA CICLOPEDONALE TREVISO-OSTIGLIA

4



Tratto nel Comune di Quinto di Treviso (TV)



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

5



49,8 KM

2005
2017

ASFALTO



SI

LINEA DISMESSA TRICESIMO-TARVISIO (LINEA UDINE-TARVISIO)

Completata tra il 1875 e il 1879, quando il confine italiano si fermava a Pontebba, la ferrovia Udine-Tarvisio è stata oggetto, a partire dagli anni '80, di importanti lavori di potenziamento, che hanno determinato l'abbandono tra Tricesimo e il confine italo-austriaco di 80 km del tracciato ottocentesco, sostituito da lunghe varianti di tracciato.

INTERVENTO DI RIUSO

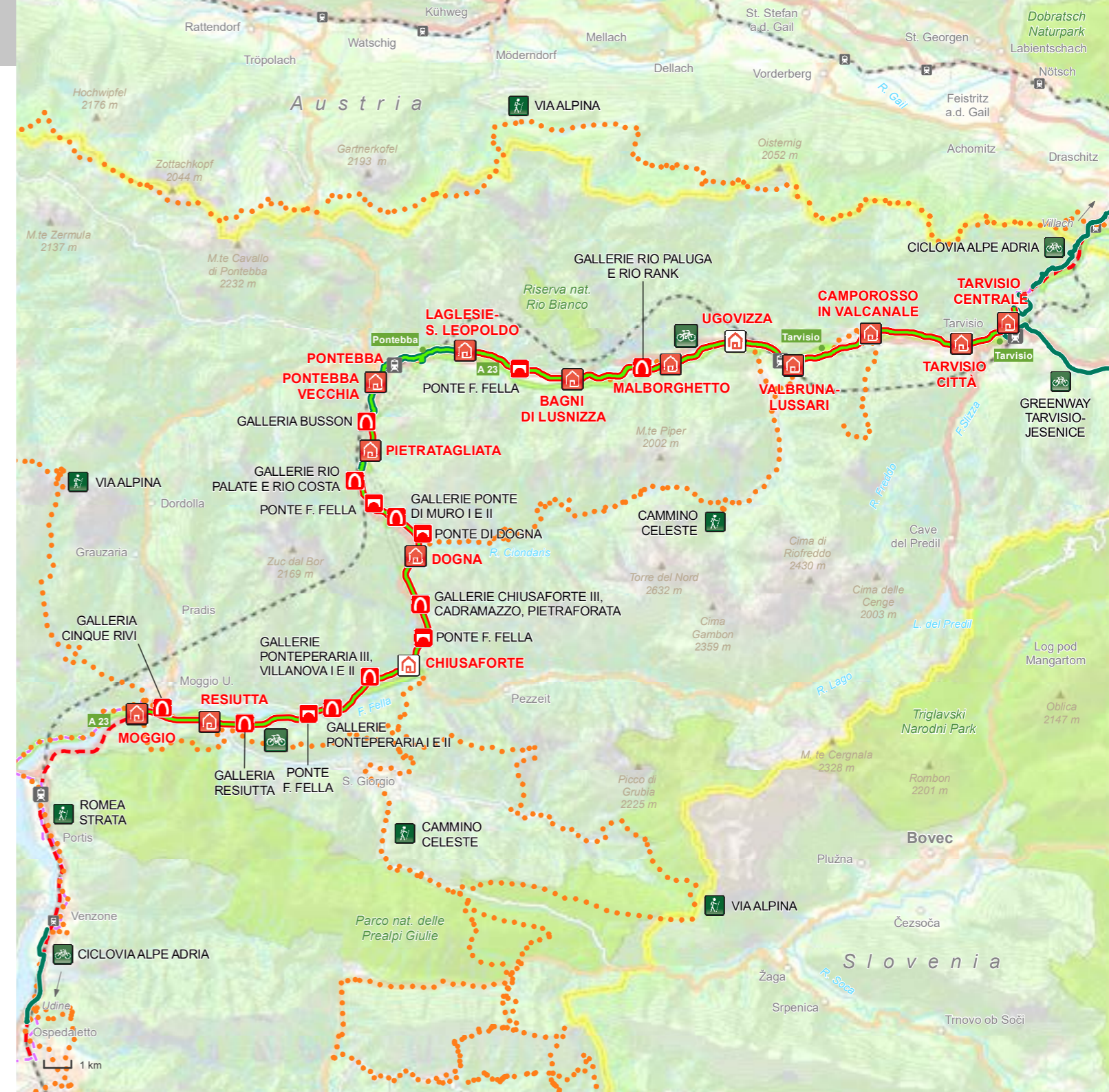
Tra le stazioni di Moggio Udinese e Tarvisio Centrale, il vecchio sedime ferroviario, dismesso in più fasi tra il 1995 e il 2000, è stato acquistato dalla Provincia di Udine e, anche grazie a fondi regionali ed europei, riconvertito in una greenway, inserita nel più ampio progetto della Ciclovia Alpe Adria Radweg, un itinerario ciclabile di oltre 400 km che, una volta completato, collegherà Salisburgo a Grado. Il tratto Moggio Udinese-Tarvisio, di 49,8 km, si sviluppa per l'87% sul vecchio sedime ferroviario, ed è stato realizzato per fasi a partire dal 2005; l'ultimo tratto, tra Moggio Udinese e Resiutta, è stato inaugurato nel 2017. La greenway si sviluppa per gran parte nella stretta valle del fiume Fella, dove si susseguono a brevissima distanza numerose opere d'arte; sono state riutilizzate 29 gallerie (la più lunga, la galleria Cinque Rivi, di 942 m) e 16 grandi ponti e viadotti (tra cui 3 spettacolari ponti in ferro sul fiume Fella). Le ex stazioni di Ugovizza e Chiusaforte sono divenute ristori per pedoni e ciclisti, e in quest'ultima è stato allestito anche un museo sulla storia della Pontebbana. La Ciclovia Alpe Adria è molto apprezzata e frequentata: nei mesi estivi del 2016 (aprile-settembre) il contatore di Camporosso ha rilevato oltre 90.000 passaggi, di cui 30.000 nel solo mese di agosto.

PROSPETTIVE FUTURE

È in progettazione il prolungamento della ciclovia verso sud fino a Venzone, riutilizzando ove possibile il sedime ferroviario dismesso, in sostituzione dell'attuale itinerario che in quel tratto si sviluppa lungo strade carrabili.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Parco Naturale Prealpi Giulie	Museo geo-minerario
Riserva Naturale Val Alba	Lago Predil
Santuario Monte Lussari (UD)	Museo Storico Militare Alpi Giulie



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

5



Tratto in prossimità della ex stazione di Tarvisio Centrale (UD)

FRIULI VENEZIA GIULIA

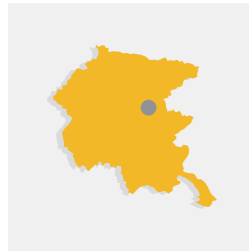
GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

5



Ponte sul fiume Sella tra Pietratagliata e Dogna (UD)



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TRIESTE-S. ELIA

PISTA CICLOPEDONALE GIORDANO COTTUR



12,2 KM



2010

ASFALTO
STERRATO

SI

LINEA DISMESSA TRIESTE-ERPELLE COSINA

La ferrovia che da Trieste Campo Marzio giungeva, dopo 19,6 km, ad Erpelle-Cosina, località oggi in territorio sloveno, fu aperta nel 1887 dalle Ferrovie Imperial-Regie dello Stato austriaco. Dopo la Seconda Guerra Mondiale il tratto terminale passò alla Jugoslavia, determinando una rapida perdita di importanza della linea, che fu chiusa alla fine del 1958.

INTERVENTO DI RIUSO

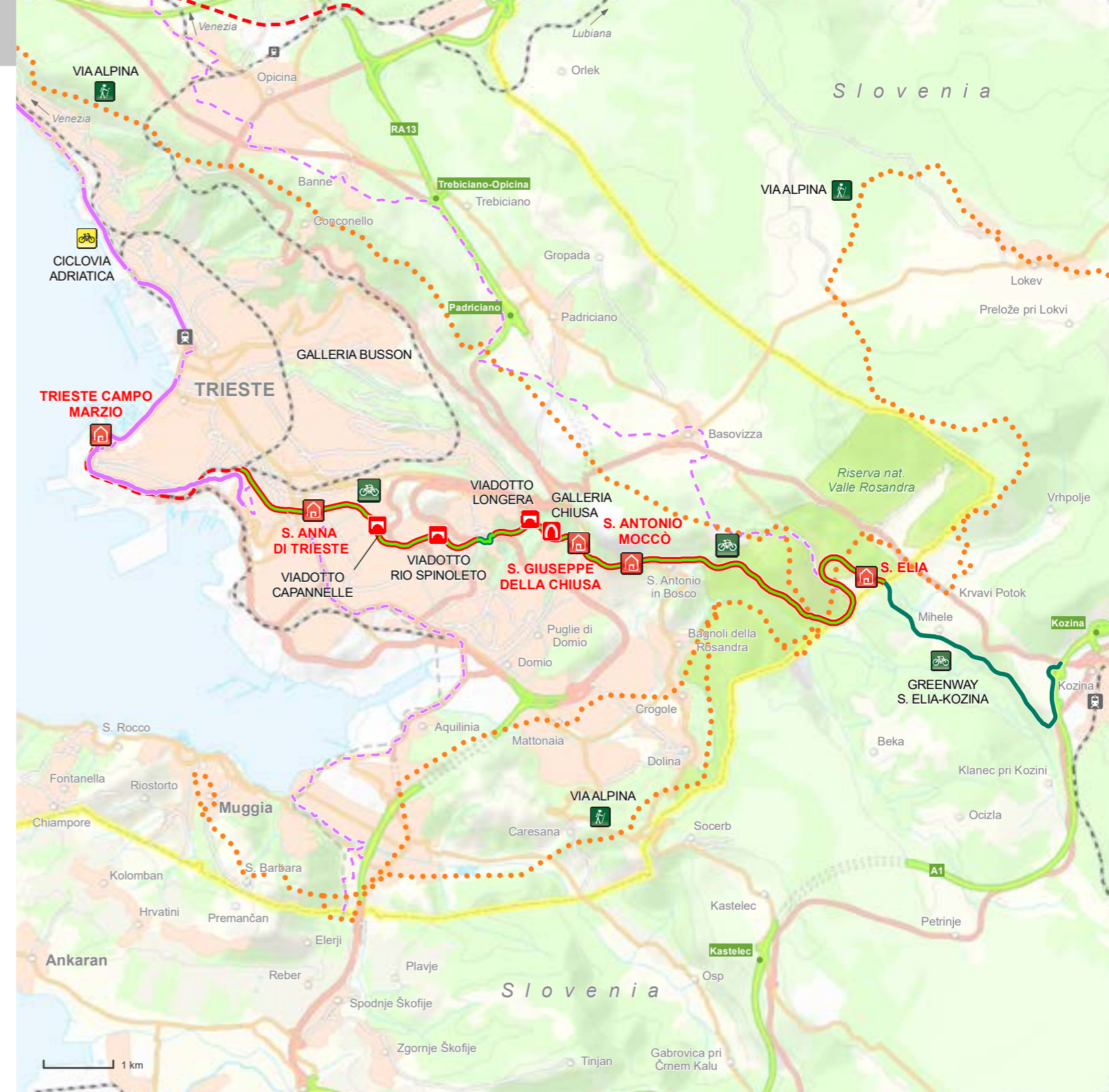
Il tratto italiano di ex ferrovia, tra la diramazione dalla ferrovia Transalpina per Gorizia e il confine italo-sloveno, dopo un lungo iter iniziato già negli anni '80 per iniziativa di un comitato del quartiere S. Giacomo di Trieste, a partire dal 2000 è stato riconvertito dalla Provincia di Trieste in una pista ciclopedonale, intitolata a Giordano Cottur, figura storica del ciclismo triestino ai tempi di Coppi e Bartali e cultore dello sport pulito.

La greenway, costata 7,9 milioni di euro e finanziata con fondi provinciali, regionali ed europei, è stata inaugurata nella sua interezza nel 2010 e si estende per 12,2 km, quasi interamente realizzati lungo l'ex sedime (98%); il primo tratto si sviluppa in ambito urbano, con fondo asfaltato e corsie separate per pedoni e ciclisti, mentre il tratto successivo, che risale la selvaggia Val Rosandra attraversando l'omonima riserva, è sterrato e privo di servizi ma offre numerosi scorci panoramici. La greenway è parte della rete ciclabile regionale e prosegue lungo il tratto ferroviario dismesso in territorio sloveno per altri 3,3 km, sino ad Erpelle-Cosina, costituendo così un collegamento ciclopedonale transfrontaliero.

La riqualificazione funzionale del tracciato ferroviario dismesso si caratterizza per il recupero delle opere d'ingegneria, che lo rendono un grande elemento lineare di archeologia industriale; in particolare sono state riutilizzate 5 gallerie (di cui la più lunga – 224 m – con impianto di illuminazione a comando) e 5 viadotti in muratura. Ancora riconoscibili lungo il percorso 6 caselli e 2 ex stazioni, destinati ad uso privato o inutilizzati.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Trieste (TS)	Centro didattico naturalistico Basovizza
Riserva Naturale Val Rosandra (TS)	
Riserva Naturale Monte Lanaro	



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TRIESTE-S. ELIA

PISTA CICLOPEDONALE GIORDANO COTTUR



Viadotto Longera tra S. Anna di Trieste e S. Giuseppe della Chiusa (TS)

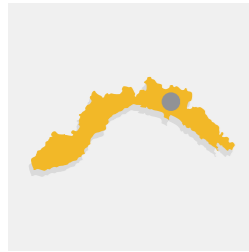
FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TRIESTE-S. ELIA

PISTA CICLOPEDONALE GIORDANO COTTUR



Pista tra le stazioni di S. Antonio di Moccò e Sant'Elia (TS)



LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

20,8 KM

2001
2008

ASFALTO



SI

LINEA DISMESSA GENOVA VOLTRI-FINALE LIGURE (LINEA GENOVA-VENTIMIGLIA)

La ferrovia del Ponente Ligure, da Genova a Ventimiglia, venne attivata tra il 1868 e il 1872. Dopo un secolo di servizio, l'esigenza del raddoppio del binario ha determinato l'abbandono per variante del tratto di circa 45 km tra Genova Voltri e Finale Ligure Marina. Il tratto Voltri-Varazze è stato dismesso nel 1968-69, quello tra Varazze e Finale Ligure nel 1977.

INTERVENTO DI RIUSO

L'idea di creare una greenway sul tracciato della vecchia ferrovia ha accomunato tutti i comuni attraversati, seppur senza un coordinamento tra loro e in tempi diversi. Per tale ragione, il percorso non è riconoscibile con un unico nome, ma, a seconda del comune attraversato, assume denominazioni diverse (Ciclovia della Riviera del Beigua, Lungomare Europa, Lungomare degli Artisti, ecc.). Il percorso, interamente sul mare, parte all'esterno dalla galleria Pizzo, all'estremità est del Comune di Arenzano per terminare, dopo 20,8 km, all'estremità orientale del Comune di Albissola Marina, poco oltre il ponte sul torrente Sansobbia. Circa 11 km (53%) sono stati realizzati tramite il recupero di 6 tratti di ex ferrovia, collegati tra loro da quasi 6,8 km di lungomare (nei centri di Arenzano, Cogoleto, Varazze e Celle Ligure) e da circa 3 km di ampio marciapiede lungo la Via Aurelia nei tratti extraurbani tra Varazze e Celle Ligure e tra Celle e Albisola Superiore. Il percorso ha recuperato 13 gallerie (la più lunga, 305 m, è la galleria Torretta II ad Arenzano) e 4 ponti. Non risultano, invece, fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso (ci sono 8 caselli, 7 usati come abitazioni private e 1 annesso al Centro Sportivo di Arenzano).

PROSPETTIVE FUTURE

Il percorso verde realizzato è parte della futura Ciclovia Tirrenica, una delle 10 che costituiscono il Sistema nazionale di ciclovie turistiche del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che una volta completata costituirà un percorso di rilevanza nazionale di 870 km, da Ventimiglia a Roma.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Città di Arenzano	Casa natale di Cristoforo Colombo (Cogoleto)
Santuario di Nostra Signora delle Olivete (GE)	Città di Varazze
Orto Botanico Villa Beuca	Santuario di Nostra Signora della Croce (SV)



LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

7



Lungomare di Cogoleto (GE)

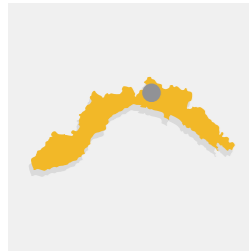
LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

7



Galleria Torretta tra Arenzano e Cogoleto (GE)



LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI

LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI



23,8 KM

2008
2014

ASFALTO



SI

LINEA DISMESSA ANDORA-OSPEDALETTI LIGURE (LINEA GENOVA-VENTIMIGLIA)

Il tratto tra Savona e Ventimiglia della Ferrovia del Ponente Ligure fu attivato nel 1872, con un tracciato tortuoso che seguiva la costa. Ben presto emerse la necessità di raddoppio della linea, che ha portato nel tempo alla realizzazione di alcune varianti di tracciato, tra cui nel 2001 tra S. Lorenzo al Mare e Ospedaletti e nel 2016 tra Andora e S. Lorenzo, con la dismissione di circa 44 km del tracciato originario.

INTERVENTO DI RIUSO

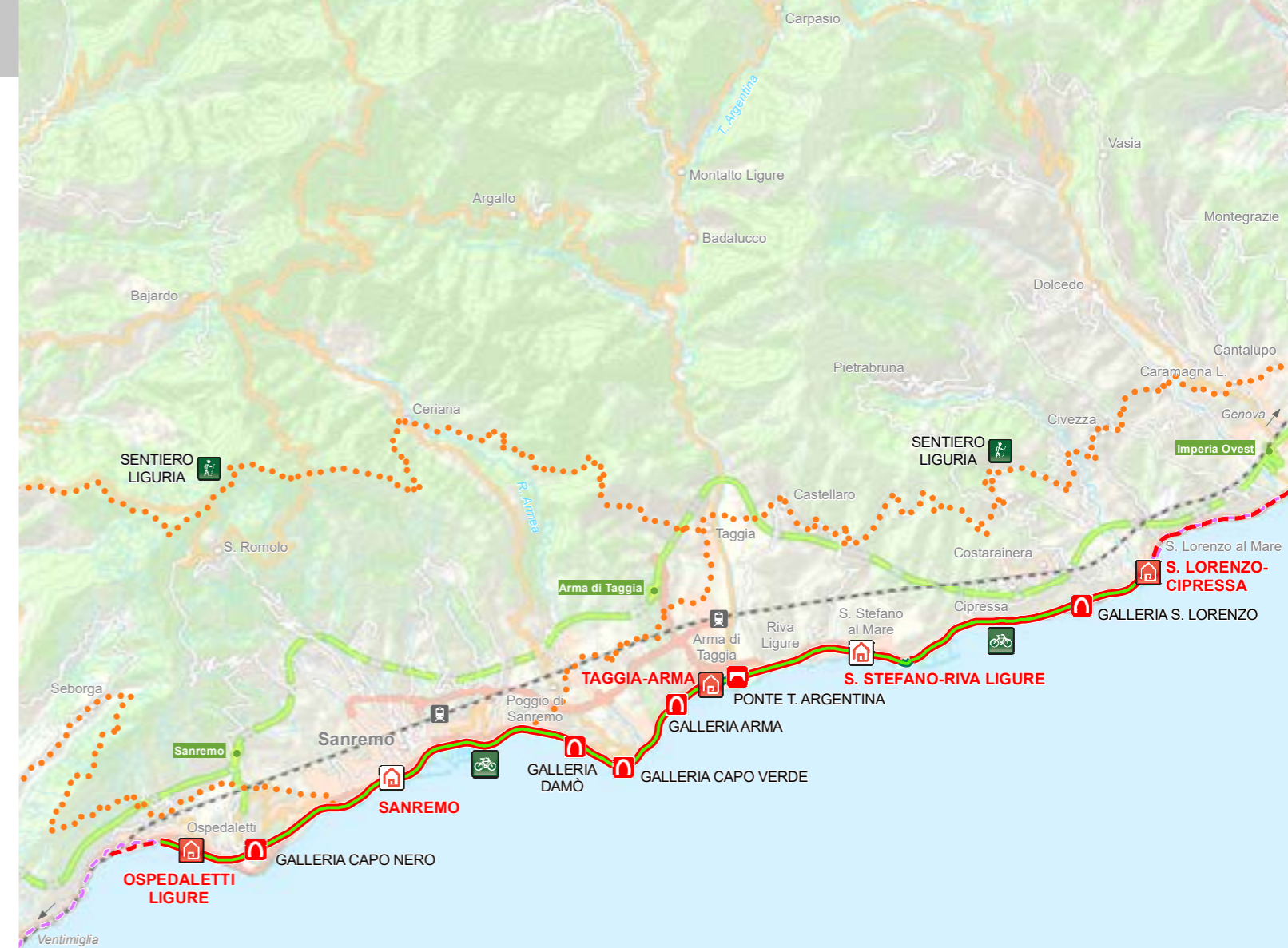
Nel 2002 Regione Liguria, Comune di Sanremo e Banca Carige hanno costituito un'apposita società, denominata Area 24 (oggi in liquidazione), che ha acquistato il sedime dismesso tra S. Lorenzo al Mare e Ospedaletti Ligure al fine di trasformarlo in una greenway e occuparsi della sua gestione. I primi tratti della via verde, lunga 23 km (di cui il 97% ricavati dall'ex sedime ferroviario) sono stati aperti nel 2008 e l'intero progetto è stato completato nel 2014. La greenway, denominata Parco costiero Riviera dei Fiori, costituisce una porzione della Ciclovia Tirrenica, che è uno dei dieci percorsi del sistema delle Ciclovie turistiche nazionali. La pista ciclopeditone, con due corsie di marcia per le bici affiancate da una corsia per i pedoni, è dotata di segnaletica orizzontale e verticale, impianto di sorveglianza, aree per la sosta, noleggi biciclette e punti di ristoro, tre dei quali realizzati in vecchi edifici ferroviari (due ex caselli nel Comune di Sanremo e l'ex magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure). Le 6 gallerie ferroviarie (tra cui la galleria S. Lorenzo, di 1.521 m, e la galleria Capo Nero, di 1.731 m) sono state recuperate e dotate di illuminazione; nella galleria Capo Nero sono stati installati pannelli che illustrano la storia della tradizionale gara ciclistica Milano-Sanremo. Recuperati anche i vecchi ponti, tra cui il principale è quello in muratura a 5 archi sul torrente Argentina.

PROSPETTIVE FUTURE

La Regione Liguria intende estendere la via verde in direzione nord-est fino ad Andora, recuperando anche l'adiacente tratto di ex ferrovia Andora-S. Lorenzo al Mare, dismesso nel 2016.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Città di Sanremo	Area Archeologica di Capo Don (IM)
Città di Taggia (IM)	Chiesa Santa Maria Maddalena, S. Lorenzo al Mare
Ponte Romano sul torrente Argentina (IM)	



LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI

LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI

8



Tratto nel centro urbano di Sanremo (IM)

LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI

LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI

8



Galleria Damò Tra Arma di Taggia e Sanremo (IM)



PIEMONTE

GREENWAY BRICHERASIO-CAMPIGLIONE FENILE**LINEA DISMESSA
BRICHERASIO-BARGE**

Il primo tratto di circa **4 km** della linea Bricherasio-Barge, di proprietà della Provincia di Torino, è già stato trasformato nel 2010 in greenway con fondo asfaltato.

I Comuni interessati sono: Bricherasio, Campiglione, Fenile, Bibiana.

La greenway termina all'ingresso della Provincia di Cuneo ed è vicina ad altri itinerari.

Tratto terminale di pista tra le Province di Torino e Cuneo

13



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY FLERES-TERME BRENNERO

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)

**LINEA DISMESSA
FLERES-TERME DEL BRENNERO
(LINEA VERONA-BRENNERO)**

Il tratto trasformato in greenway lungo circa **7 km** è situato nella Valle Isarco, costituisce una parte della Ciclopista del Sole e collega Bolzano al Brennero.

La sua lunghezza totale è di 97 km.

Il Comune interessato è quello di Brennero e si integra con altri percorsi della zona utilizzati da cittadini e turisti.

Tratto in località Colle Isarco (BZ)

15



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BOLZANO-BOLZANO PONTE RESIA

PISTA CICLOPEDONALE VALLE D'ADIGE (PORZIONE)

**LINEA DISMESSA
BOLZANO-PONTE ADIGE
(LINEA BOLZANO-MERANO)**

Il tratto trasformato in greenway costituisce una parte della Ciclopista del Sole; altre porzioni di ex sedime sono state destinate a verde pubblico dal Comune. È una pista ciclopedonale lunga circa **3 km** che rappresenta uno dei primi riusciti esempi di riconversione di ex ferrovie. Il Comune interessato è quello di Bolzano e si integra con altri percorsi della zona utilizzati da cittadini e turisti.

Tratto urbano di Bolzano

14



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BRUNICO-S. GIORGIO DI BRUNICO

CICLABILE DELLE VALLI DI TURES E AURINA

**LINEA DISMESSA
BRUNICO-CAMPO TURES**

Il tratto trasformato in greenway è lungo **1,5 km** ed è situato nella suggestiva Valle Tures.

La pista continuando nella adiacente Valle Aurina, raggiunge una lunghezza totale di 46 km.

Il Comune interessato è quello di Brunico.

Tratto nella frazione di S. Giorgio di Brunico (BZ)

16



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TERZO D'AQUILEIA-PONTILE PER GRADO

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

17

LINEA DISMESSA**CERVIGNANO DEL FRIULI-PONTILE PER GRADO**

Il tratto in oggetto, ceduto alla Regione Friuli Venezia Giulia, è stato poi trasformato in greenway ed ha una lunghezza di circa **9 km**. Costituisce una parte della Ciclovia Alpe Adria che collega l'Austria all'Italia. I Comuni interessati sono quelli di Terzo d'Aquileia e Aquileia.

Tratto nei pressi di Aquileia (UD)



FRIULI VENEZIA GIULIA

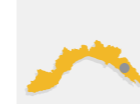
GREENWAY TARVISIO CENTRALE-FUSINE LAGHI

18

LINEA DISMESSA**TARVISIO-JESENICE (SLOVENIA)**

La linea in oggetto è stata trasformata per la quasi totalità in greenway; nel tratto italiano la pista ha una lunghezza di **9,4 km** arrivando fino al confine di Stato. In territorio sloveno la greenway arriva fino a Dovje, situata a pochi km della stazione di Jesenice.

Ponte sul Rio Bianco tra Tarvisio Boscovverde e Fusine in Valromana (UD)



LIGURIA

GREENWAY FRAMURA-LEVANTO

PISTA CICLOPEDONALE MAREMONTI

19

LINEA DISMESSA**CAVI-MANAROLA (LINEA GENOVA-PISA)**

Il tratto in oggetto è stato trasformato in una greenway lunga circa **5 km**, con fondo asfaltato e corsie dedicate a pedoni e ciclisti, è inserita nel piano di rete ciclabile ligure e, con il suo alternarsi di gallerie e aperture balconate, regala viste su scorci particolarmente suggestivi. La pista è parte del progetto Greenway dell'Arco Ligure di 367 km. I Comuni interessati sono: Framura, Bonassola e Levanto.

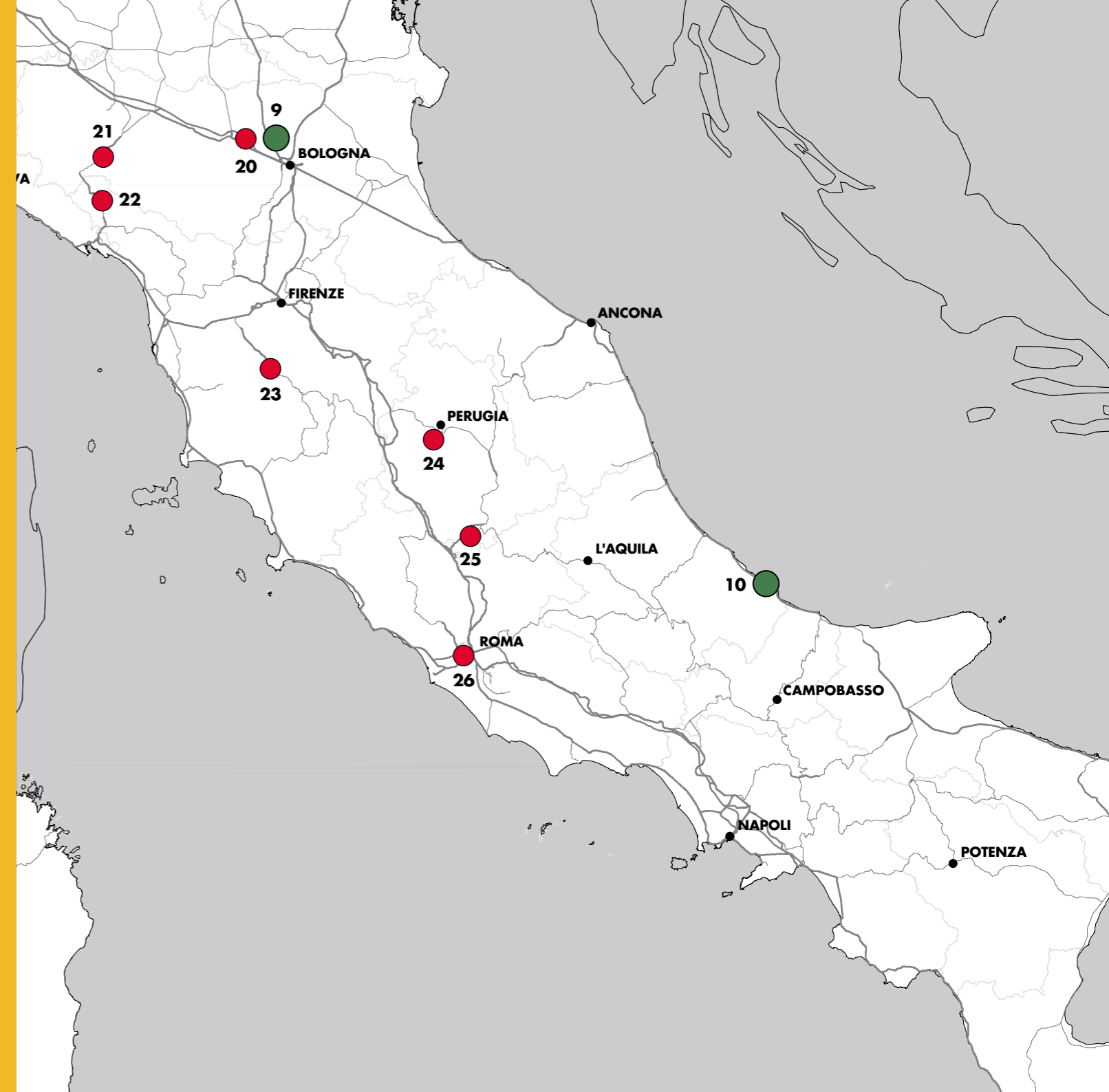
Tratto tra Bonassola e Levanto (SP)



Greenway Tarvisio Centrale-Fusine Laghi al confine tra Italia e Slovenia

CENTRO

Greenways realizzate ex FS	km 32,4
Greenways in realizzazione	km 89,3
Linee RFI in esercizio	—
Greenways maggiori di 10 km	●
Greenways minori di 10 km	●





EMILIA ROMAGNA

GREENWAY TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA

CICLOVIA DEL SOLE (PORZIONE)



46,3 KM

2019
2020ASFALTO/
STERRATO

SI

LINEA DISMESSA NOGARA-TAVERNELLE EMILIA (LINEA BOLOGNA-VERONA)

La ferrovia Verona-Bologna venne attivata in un lungo lasso di tempo, tra il 1887 e il 1924 (il tratto in questione venne completato nel 1902). A partire dagli anni '90 del secolo scorso, l'esigenza del raddoppio ha determinato l'abbandono per variante di circa 63 km tra Nogara (VR) e Tavernelle Emilia (nel Comune di Calderara di Reno, BO). Il tratto Tramuschio-Osteria Nuova è stato chiuso tra il 2005 e il 2008, per un totale di 36 km di sedimi dismessi.

INTERVENTO DI RIUSO

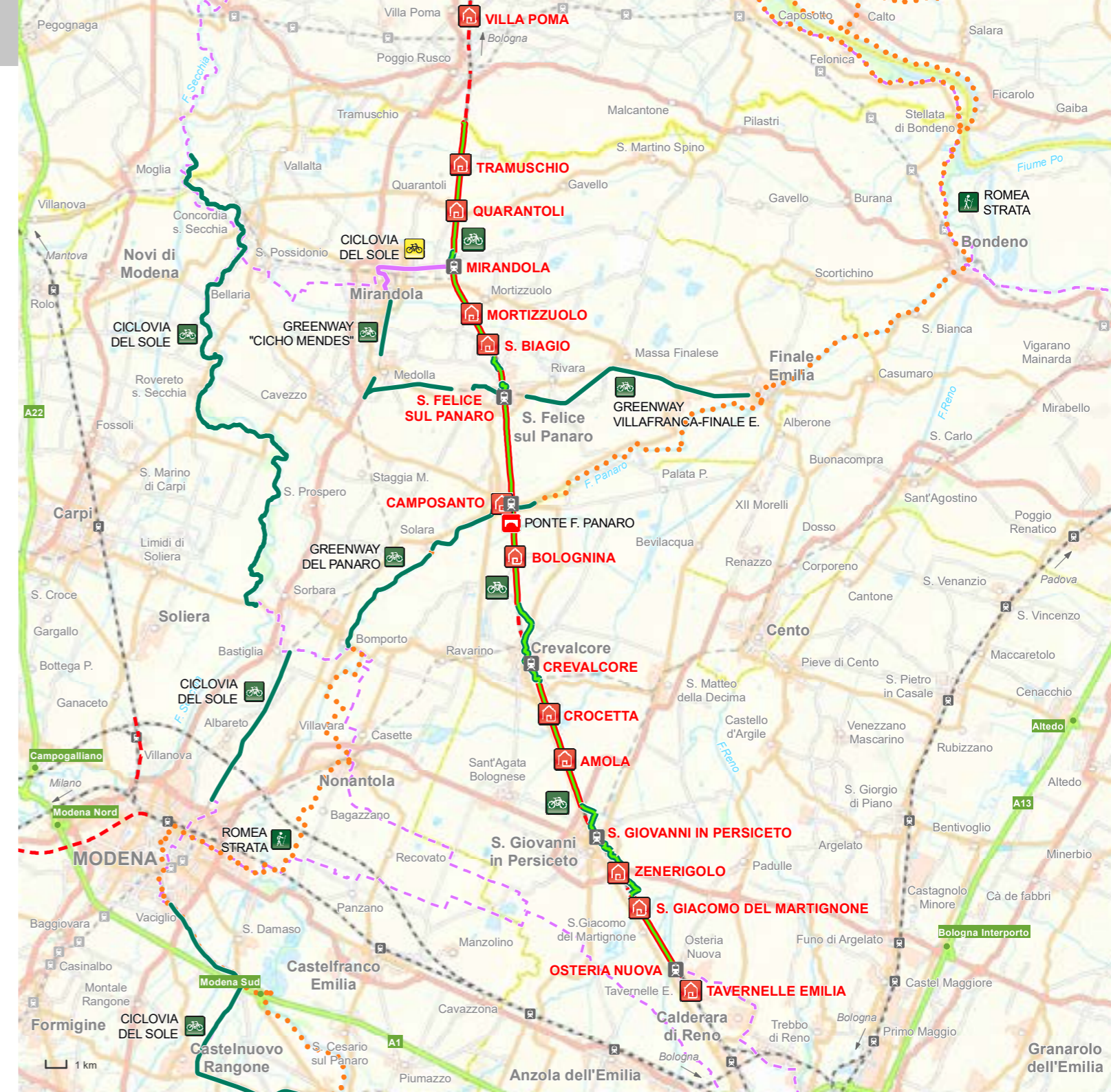
L'idea di creare una greenway sul tracciato della vecchia ferrovia, subito emersa a seguito della dismissione, ha preso forma con un accordo di programma tra Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana di Bologna e Provincia di Modena, attuando quanto previsto dalla legge nazionale n. 221/2015 che stanziava 5 milioni di euro per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclopedonale del vecchio tracciato ferroviario dismesso. La costruzione della greenway è attualmente in fase di conclusione (giugno 2020). Il percorso, interamente in affiancamento alla linea attiva, parte dal confine regionale con la Lombardia, in località Tramuschio (nel Comune di Mirandola, MO), per terminare dopo 46,3 km alla stazione di Osteria Nuova (nel comune di Sala Bolognese) attivata nel 2005. Circa 32,3 km (70%) sono stati realizzati tramite il recupero di 6 tratti di ex ferrovia, collegati tra loro da circa 8 km di piste e corsie ciclopedonali e 6 km di strade locali a basso traffico (nei centri di S. Felice sul Panaro, Crevalcore e S. Giovanni in Persiceto). Il percorso ha recuperato 27 ponti di modeste dimensioni (il più lungo, circa 100 m, è sul fiume Panaro), per superare corsi d'acqua e viabilità stradale. Non vi sono, invece, ex fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso.

PROSPETTIVE FUTURE

La greenway è parte della futura Ciclovia del Sole, una delle 10 che costituiscono il Sistema nazionale diciclovie turistiche, che una volta completata costituirà un percorso di rilevanza nazionale di 300 km da Verona a Firenze, nonché del corridoio EuroVelo n. 7 (da Capo Nord a Malta, per 7.400 km).

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Castello di Pico (MO)	Rocca Estense (MO)
Valli mirandolesi (MO), Zona di Protezione Speciale	Castello del Carrobio (MO)
Chiesa di S. Francesco d'Assisi (MO)	



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA

CICLOVIA DEL SOLE (PORZIONE)

9



Greenway in realizzazione in località Osteria Nuova

EMILIA ROMAGNA

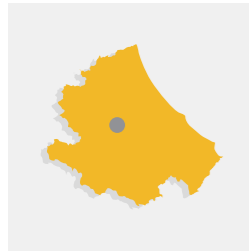
GREENWAY TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA

CICLOVIA DEL SOLE (PORZIONE)

9



Ponte ristrutturato sul Torrente Lavino



ABRUZZO

GREENWAY ORTONA-VASTO

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

10



43 KM



2019 (PORZIONE)

ASFALTO/
TERRA BATTUTA

SI

LINEA DISMESSA ORTONA-VASTO (LINEA ANCONA-LECCE)

La ferrovia Adriatica venne attivata, tra Pescara e Foggia, negli anni tra il 1863 e il 1864. Dopo oltre un secolo di servizio, l'esigenza del raddoppio del binario ha determinato la dismissione, tra gli anni '80 e il 2005, di oltre 40 km del tracciato originario tra Ortona e Vasto.

INTERVENTO DI RIUSO

Parallelamente alla dismissione del vecchio sedime, nel 2005 la Provincia di Chieti ha avviato il progetto per la sua riconversione in *greenway*, denominata Via Verde della Costa dei Trabocchi, a ricordo delle particolari strutture per la pesca (i trabocchi) che caratterizzano quel tratto della costa abruzzese. Dopo un lungo iter per l'acquisizione del sedime, conclusosi con l'esproprio di una parte della sede ferroviaria da parte della Provincia e la concessione in comodato temporaneo dei fabbricati, il progetto di riconversione ha iniziato a concretizzarsi nel 2019, con l'apertura dei primi tronchi. L'intero percorso, di complessivi 43 km (il 75% dei quali ricavati lungo l'ex sedime ferroviario e i restanti lungo strade carrabili o rurali), si svilupperà quasi interamente in vicinanza del mare, in un paesaggio affascinante, e dovrebbe essere completato entro il 2020. La sua realizzazione ha comportato un investimento di circa 8 milioni di euro e ha previsto il riutilizzo di tutte le opere d'arte presenti lungo il tratto ferroviario dismesso: 9 gallerie (la più lunga, la galleria Moro, di 480 m) e diversi ponti e viadotti (tra cui quello a 18 archi di 12 m ciascuno sul fiume Sangro).

PROSPETTIVE FUTURE

La Via Verde della Costa dei Trabocchi è parte del progetto della ciclovia Adriatica, una delle 10 Ciclovie turistiche nazionali promosse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che una volta completata costituirà un percorso di rilevanza nazionale di 700 km, da Venezia al Gargano. Ad integrazione della *greenway*, è nata l'idea di trasformare le ex stazioni, al momento inutilizzate, in vetrine per le ricchezze dell'artigianato e dell'enogastronomia locale.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Cattedrale di S. Tommaso Apostolo (CH)	Palazzo d'Avalos (CH)
Castello Aragonese (CH)	Castello Caldoreasco (CH)
Riserva Naturale Punta Acquabella	Riserva Naturale Punta Aderci



ABRUZZO

GREENWAY ORTONA-VASTO

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

10



Greenway in realizzazione tra Marina di S. Vito e Fossacesia Marina (CH)

ABRUZZO

GREENWAY ORTONA-VASTO

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

10



Greenway in realizzazione in località Punta Cavalluccio presso Fossacesia Marina (CH)



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY MODENA-VILLANOVA S. PANCRAZIO

20

**LINEA DISMESSA
MODENA-SOLIERA MODENESE
(LINEA MODENA-VERONA)**

Il tratto in oggetto è parte di una fitta rete di piste ciclabili e greenway, già realizzate, che si protendono sia verso la pianura modenese che verso la fascia ai piedi delle colline, densa di castelli e borghi.

Il Comune interessato è Modena.

Tratto nei pressi di Modena



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY SOLIGNANO-BERCETO

21

**LINEA DISMESSA
CITERNA TARO-BERCETO
(LINEA PARMA-LA SPEZIA)**

Il tratto in oggetto lungo circa **6 km**, è una pista ciclopedonale realizzata a cura dei Comuni attraversati (Solignano, Berceto e Valmozzola) i quali hanno ricevuto in locazione la parte di sedime interessata dalla greenway. Attualmente si sta studiando la modalità di passaggio definitivo della proprietà degli immobili da RFI ai Comuni medesimi.

Galleria Bada in località Valmozzola (PR)



TOSCANA

GREENWAY TERRAROSSA TRESANA-AULLA

22

**LINEA DISMESSA
P. M. CHIESACCIA-S. STEFANO DI MAGRA
(LINEA PARMA-LA SPEZIA)**

Il tratto in oggetto lungo **3 km**, parte dalla ex stazione di Terrarossa Tresana e termina poco prima della ex stazione di Aulla.

La greenway è inserita nell'itinerario della Via Francigena.

I Comuni interessati sono: Licciana Nardi e Aulla.

Tratto presso l'area naturale Fiume Magra in Lunigiana



TOSCANA

GREENWAY POGGIBONSI S. GIMIGNANO-COLLE VAL D'ELSA

PERCORSO CICLOTURISTICO COLLE-POGGIBONSI

23

**LINEA DISMESSA
POGGIBONSI S. GIMIGNANO-COLLE
VAL D'ELSA**

Il tratto in oggetto, lungo circa **7 km**, è stato trasformato in pista ciclopedonale nel 2011; il fondo della greenway è stato realizzato in terra stabilizzata e materiali ecomcompatibili. L'itinerario è inserito nei percorsi turistici della Val d'Elsa e i Comuni interessati sono: Poggibonsi e Colle Val d'Elsa.

Tratto tra Poggibonsi e Colle Val d'Elsa



UMBRIA

GREENWAY CASTEL DEL PIANO-CAPANNE BAGNAIA

24

**LINEA DISMESSA****ELLERA CORCIANO-TAVERNELLE VAL NESTORE**

Il tratto interessato dalla greenway, lungo **3 km**, si immette sul vecchio tracciato tra Strozzacapponi (Castel del Piano) e Capanne.

I Comuni a nord del tracciato, Corciano e Perugia, sono interessati a prolungare il percorso ciclopedonale.

Tratto in località Castel del Piano



UMBRIA

GREENWAY NARNI AMELIA-NERA MONTORO

25

**LINEA DISMESSA****NARNI AMELIA-NERA MONTORO (LINEA ORTE-FALCONARA MARITTIMA)**

L'intero sedime in oggetto lungo **5,5 km**, trasformato in greenway nel 2016, ha visto il recupero anche delle vecchie gallerie, che sono state dotate di illuminazione con attivazione automatica al passaggio delle persone. La realizzazione di questa pista ha reso fruibili le gole del Nera. Il Comune interessato è Narni.

Tratto nella frazione di Nera Montoro



LAZIO

GREENWAY APPIANO-ROMA MONTE MARIO

PARCO LINEARE CICLOPEDONALE MONTE CIOCCI-MONTE MARIO

26

**LINEA DISMESSA****APPIANO-ROMA MONTE MARIO (LINEA ROMA-VITERBO)**

La pista in oggetto si trova nella zona di Roma Nord; è stata realizzata in parte sul vecchio tracciato in adiacenza alla variante del tracciato, in parte sopra lo scatolare dell'attuale linea.

La sua lunghezza è di circa **5 km**.

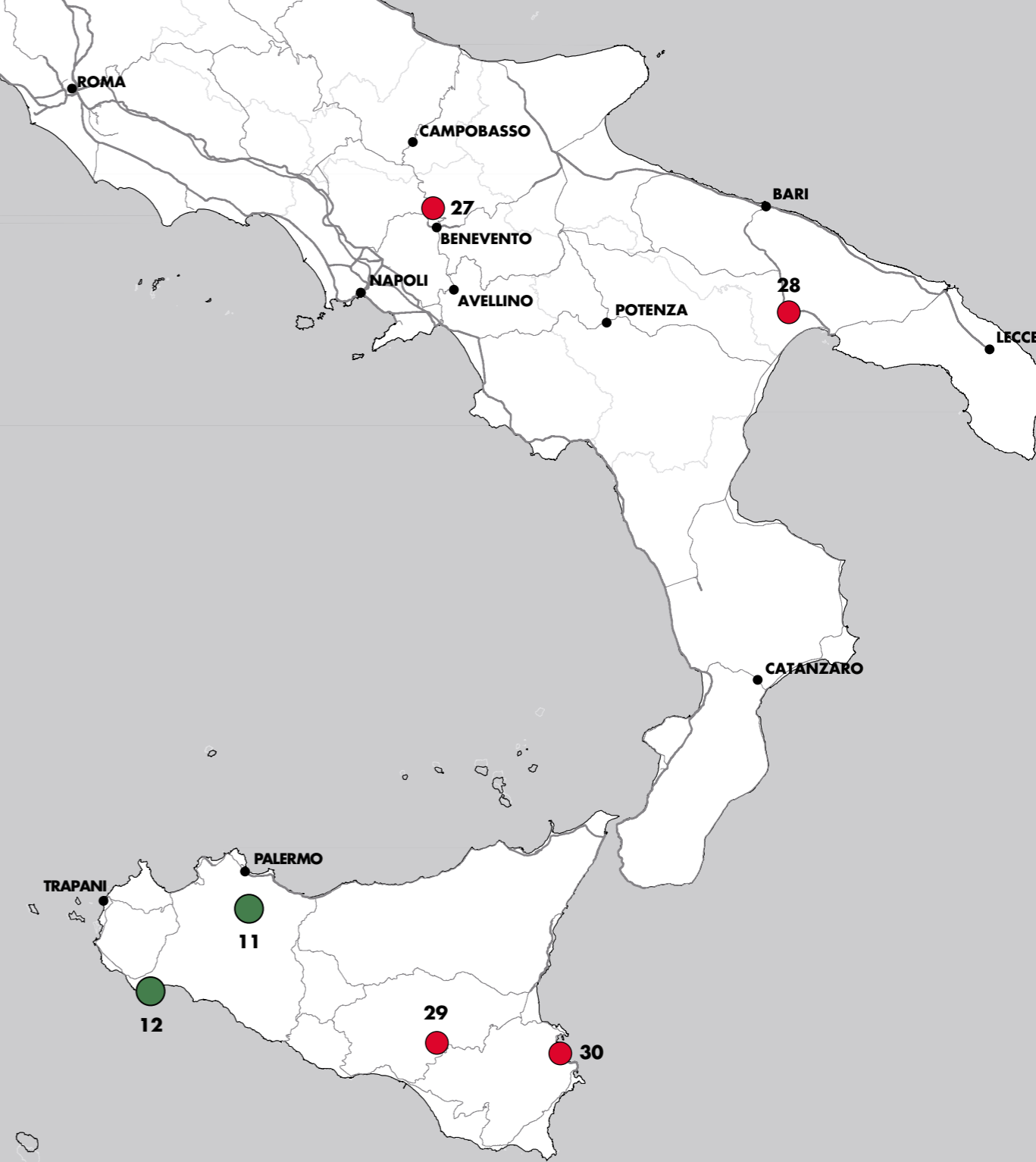
Tratto nei pressi della fermata Gemelli



Tratto iniziale delle greenway Narni Amelia-Nera Montoro, Ponte d'Augusto (Narni)

SUD E ISOLE

- Greenways realizzate ex FS km 117
- Linee RFI in esercizio
- Greenways maggiori di 10 km ●
- Greenways minori di 10 km ●





SICILIA

GREENWAY PORTO PALO-MENFI

11



17,6 KM

2007
2016ASFALTO/
CEMENTO

NO

LINEA DISMESSA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE

La ferrovia a scartamento ridotto Castelvetroano-Porto Empedocle, di 123 km, venne attivata tra il 1910 e il 1923 (il tratto in questione venne completato nel 1914). Il tratto Ribera-Castelvetroano (che comprende i 17,6 km recuperati) è stato chiuso nel 1985 e dismesso definitivamente nel 2004.

INTERVENTO DI RIUSO

L'idea di creare una greenway sul tracciato della vecchia ferrovia è stata da subito condivisa sia dal Comune di Menfi che dalla Regione Siciliana, tanto che il tratto risulta già incluso nello schema regionale delle greenways elaborato dalla Regione (con il contributo dell'Associazione Italiana Greenways) nell'ambito del progetto *Interreg Rever Med*. L'idea ha preso forma a seguito della ufficiale dismissione della linea e la sua realizzazione è stata finanziata in due tranche, con fondi sia nazionali che regionali (POR FESR) per un totale di circa 6 milioni di euro. Il percorso di 17,6 km è interamente su ex ferrovia e ricade tutto nel territorio del Comune di Menfi (AG). Il primo tratto risulta di fatto scarsamente utilizzabile, in quanto il percorso parte in mezzo alla campagna, dal ponte sul Vallone Gura-Belice (che segna il confine ovest con il Comune di Castelvetroano, TP) per giungere dopo circa 2 km presso l'abitato della frazione costiera di Porto Palo. Da qui la greenway si allontana nuovamente dal mare per lambire il centro di Menfi e poi tornare verso la costa per gli ultimi 2 km, costeggiando il mare fino al fiume Carboj (che segna il confine sud-est con il Comune di Sciacca). Il percorso ha recuperato 18 piccoli ponti (per superare valloni e corsi d'acqua). Non risultano, invece, fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso (ci sono 3 caselli e 2 stazioni, di cui alcuni potrebbero essere riutilizzati).

PROSPETTIVE FUTURE

La greenway realizzata potrebbe essere ampliata in futuro (i progetti non mancano) verso sud-est, in direzione di Porto Empedocle. In direzione nord-ovest, il tratto di ex linea Porto Palo-Castelvetroano è stato ricompreso nell'elenco delle tratte ferroviarie ad uso turistico della recente legge 128/2017 e come tale dovrebbe essere riutilizzato per l'effettuazione di treni storico-turistici.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Parco Archeologico Selinunte	Città di Sciacca
Riserva Naturale Fiume Belice	Riserva Naturale M. S. Calogero
Città di Menfi	



SICILIA

GREENWAY PORTO PALO-MENFI

11



Tratto nel Comune di Porto Palo (AG)

SICILIA

GREENWAY PORTO PALO-MENFI

11



Tratto tra Porto Palo e Menfi (AG)



SICILIA

GREENWAY GODRANO-BURGIO

12



73,7 KM

2004
2008

STERRATO



SI

LINEA DISMESSA PALERMO S. ERASMO-BURGIO

La ferrovia a scartamento ridotto Palermo-S. Carlo, di 107 km, venne attivata tra il 1886 e il 1903. Dal 1931, con l'apertura della linea Castelvetro-S. Carlo-Burgio, i treni da Palermo poterono arrivare a Burgio dopo un viaggio di 112 km. I tratti interessati dal recupero come greenway sono stati chiusi nel 1959.

INTERVENTO DI RIUSO

Le prime proposte di recupero dell'ex tracciato ferroviario risalgono alla fine degli anni '90 del secolo scorso, con il primo finanziamento ottenuto ai sensi della legge 366/98 sulla mobilità ciclistica per il tratto ricadente all'interno della Riserva Naturale Orientata Bosco della Ficuzza. Con altri finanziamenti, nel tempo, si è raggiunto l'attuale sviluppo del tratto recuperato come greenway. Il percorso di 73,7 km ricade per il 90% su ex ferrovia, il restante 10% è realizzato su tratti di strade sterrate e carrabili, necessarie per sopperire ad alcuni tratti in cui l'ex sedime ferroviario non è rinvenibile o le gallerie sono impraticabili.

La greenway parte dal confine nord-est del Comune di Godrano e si dirige verso sud-ovest, attraversando il Bosco della Ficuzza, per poi virare verso sud lambendo il centro di Corleone. Prosegue poi in direzione sud verso Bisacchino, Chiusa Sclafani e Burgio, dove termina in prossimità della stazione (recuperata come sede comunale).

Il percorso comprende una quindicina di ponti recuperati (di cui due a 5 luci e uno a 12 luci) e 5 gallerie, di cui la più lunga di circa 500 m. La ex stazione di Ficuzza è stata recuperata da privati per la creazione di un agriturismo.

LE PROSPETTIVE FUTURE

La greenway realizzata potrebbe essere prolungata in futuro (ci sono diversi progetti al proposito) verso Palermo, in direzione nord, e verso Calatafimi e Trapani, in direzione ovest.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Scavi Archeologici M. Adranone

Bosco della Ficuzza

Abbazia S. Maria del Bosco

Riserva Naturale Monti di Palazzo Adriano

Cascate delle Due Rocche

Città di Corleone



SICILIA

GREENWAY GODRANO-BURGIO

12

**Galleria Portella di Cerro in località Ficuzza, Monreale (PA)**

SICILIA

GREENWAY GODRANO-BURGIO

12

**Tratto nei pressi di Monreale (PA)**



CAMPANIA

GREENWAY VITULANO FOGLIANISE-BENEVENTO

PISTA CICLOPEDONALE PAESAGGI SANNITI

27

LINEA DISMESSA**VITULANO FOGLIANISE-APICE
(LINEA NAPOLI-FOGGIA)**

Il tratto in oggetto è lungo circa **7 km** ed è stato realizzato dalla Provincia di Benevento. La *greenway* prende il nome di *Paesaggi Sanniti* e collega Vitulano Foglianise a Benevento. I Comuni interessati sono: Vitulano e Benevento.

Inizio della *greenway* presso la ex stazione di Vitulano Foglianise (BN)



PUGLIA

GREENWAY CASTELLANETA-PALAGIANELLO

28

LINEA DISMESSA**GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO
(LINEA BARI-TARANTO)**

Il tratto in oggetto è lungo circa **4,5 km**. Attualmente la Regione Puglia, insieme ai Comuni di Gioia del Colle, Palagianello e Mottola, ha previsto la realizzazione di una *greenway* sull'intero tracciato che costituirebbe il collegamento tra l'itinerario *Ciclovía dei Borboni* e l'itinerario *Via dei Pellegrini*.

Viadotto sulla Gravina di Castellaneta



SICILIA

GREENWAY S. MICHELE DI GANZARIA-SALVATORELLO

PARCO LINEARE CALTAGIRONE-S. MICHELE DI GANZARIA

29

LINEA DISMESSA**DITTAINO-CALTAGIRONE**

Il tratto in oggetto, lungo **8 km**, collega S. Michele di Ganzaria a Salvatorello; sul sedime è stata realizzata una *greenway* con l'insediamento di attività culturali e ricreative lungo il suo percorso.

La *greenway* in oggetto è il primo intervento di questo tipo in Sicilia.

Galleria Sottana nel Comune di S. Michele di Ganzaria (CT)



SICILIA

GREENWAY TARGIA-SIRACUSA

PISTA CICLOPEDONALE ROSSANA MAIORCA

30

LINEA DISMESSA**TARGIA-SIRACUSA
(LINEA MESSINA-SIRACUSA)**

Il tratto in oggetto, lungo **7,7 km** sull'ex sedime ferroviario, è stato inaugurato nel 2008; inizia a Siracusa e termina nella zona industriale di Targia. È una *greenway* molto suggestiva da cui si gode una splendida vista della costa siracusana.

Dal 2013 è stata intitolata a Rossana Maiorca. Il Comune interessato è Siracusa.

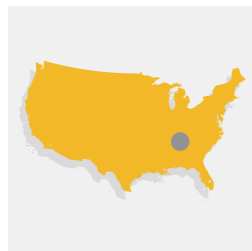
Tratto nel Comune di Siracusa



CAP. 3
ESEMPI DI PROGETTI
INTERNAZIONALI

Greenway Bloomingdale Trail (USA) ▶





USA

GREENWAY BLOOMINGDALE TRAIL



4,3 KM



2015



CEMENTO



NO

LINEA DISMESSA BLOOMINGDALE LINE (PORZIONE DELLA CHICAGO-ELGIN)

La *Bloomington Line* fu costruita nel 1873 dalla *Chicago and Pacific Railroad Company* come parte della linea secondaria (lunga 58 km) che collegava *Chicago (Halsted Street)* alla cittadina di *Elgin* (sempre in *Illinois*). Originariamente affiancata alla *Bloomington Avenue*, a seguito di una ordinanza cittadina del 1910 fu elevata (con la costruzione di viadotti) ad un'altezza media di 6 metri, al fine di garantire una maggiore sicurezza per i pedoni e una ridotta interferenza con la rete viaria ordinaria. La linea, originariamente utilizzata sia per il trasporto passeggeri che merci, è rimasta attiva fino al 2001.

INTERVENTO DI RIUSO

A seguito della chiusura della linea, nel 2003 un gruppo di cittadini fondò l'associazione *Friends of the Bloomington Trail*, allo scopo di promuovere la realizzazione della *greenway*. Il coinvolgimento sempre maggiore della popolazione, la partnership tra la città di *Chicago* e il *The Trust for Public Land* hanno portato, il 6 giugno 2015, all'apertura ufficiale (con la presenza di circa 50.000 persone) del *Bloomington Trail*, la seconda *greenway* sopraelevata più lunga al mondo (dopo la *Promenade plantée* di Parigi, lunga 4,7 km).

La realizzazione è costata circa \$ 90 milioni (\$ 50 milioni di fondi federali, \$ 35 milioni di donazioni private e \$ 5 milioni dalla città di *Chicago*).

Il percorso di 4,3 km, interamente sopraelevato, si trova a ovest del *Chicago River north branch* e parte dal *Western Trailhead Garden* (alla fine della *North Ridgeway Avenue*), si dirige ad est verso il lago *Michigan* e, dopo aver attraversato i quartieri di *Logan Square*, *Humboldt Park* e *West Town*, termina al *Walsh Park*, di fronte alla *highway I-90* e alla ferrovia attiva (poco a sud di *Clybourn Station*).

Il percorso ha recuperato ben 37 viadotti cittadini, di cui il più lungo (82,5 m) è quello sul *North Humboldt Boulevard*.

PROSPETTIVE FUTURE

Sono previsti ulteriori lavori di miglioramento del percorso con la costruzione di nuovi punti di accesso, per i quali è in atto una campagna di raccolta fondi per circa \$ 20 milioni.



USA

GREENWAY BLOOMINGDALE TRAIL



Greenway Bloomingdale Trail

USA

GREENWAY BLOOMINGDALE TRAIL



Ponte sulla North Michigan Avenue



SPAGNA

GREENWAY VÍA VERDE DE LA SIERRA



36,5 KM



2000

ASFALTO
STERRATO

NO

LINEA DISMESSA JEREZ DE LA FRONTERA-ALMARGÉN

La ferrovia da Jerez de la Frontera a Almagén di 127 km venne costruita alla fine degli anni '20 del secolo scorso. Il tratto interessato dal recupero come greenway, tra Puerto Serrano e Olvera (Andalusia), non è mai entrato in servizio.

INTERVENTO DI RIUSO

A seguito del censimento delle linee ferroviarie dismesse realizzato nel 1993 ad opera della *Fundación de los Ferrocarriles Españoles*, si cominciò ad immaginare il recupero della linea come greenway.

L'idea ha preso forma gradualmente nel tempo, portando nel 1999 alla creazione della *Fundación Vía Verde de la Sierra* (Ente costituito dalle Province di Cadice e Siviglia e dai 6 Comuni attraversati dal percorso al fine di gestire e promuovere la greenway) e, nei primi anni 2000, al completo funzionamento della greenway.

Il percorso di 36,5 km, interamente su ex ferrovia, parte dalla stazione di Puerto Serrano e si dirige verso est seguendo il Río Guadalete prima e la valle del Río Guadalporcún poi, fino a raggiungere la vecchia stazione di Olvera.

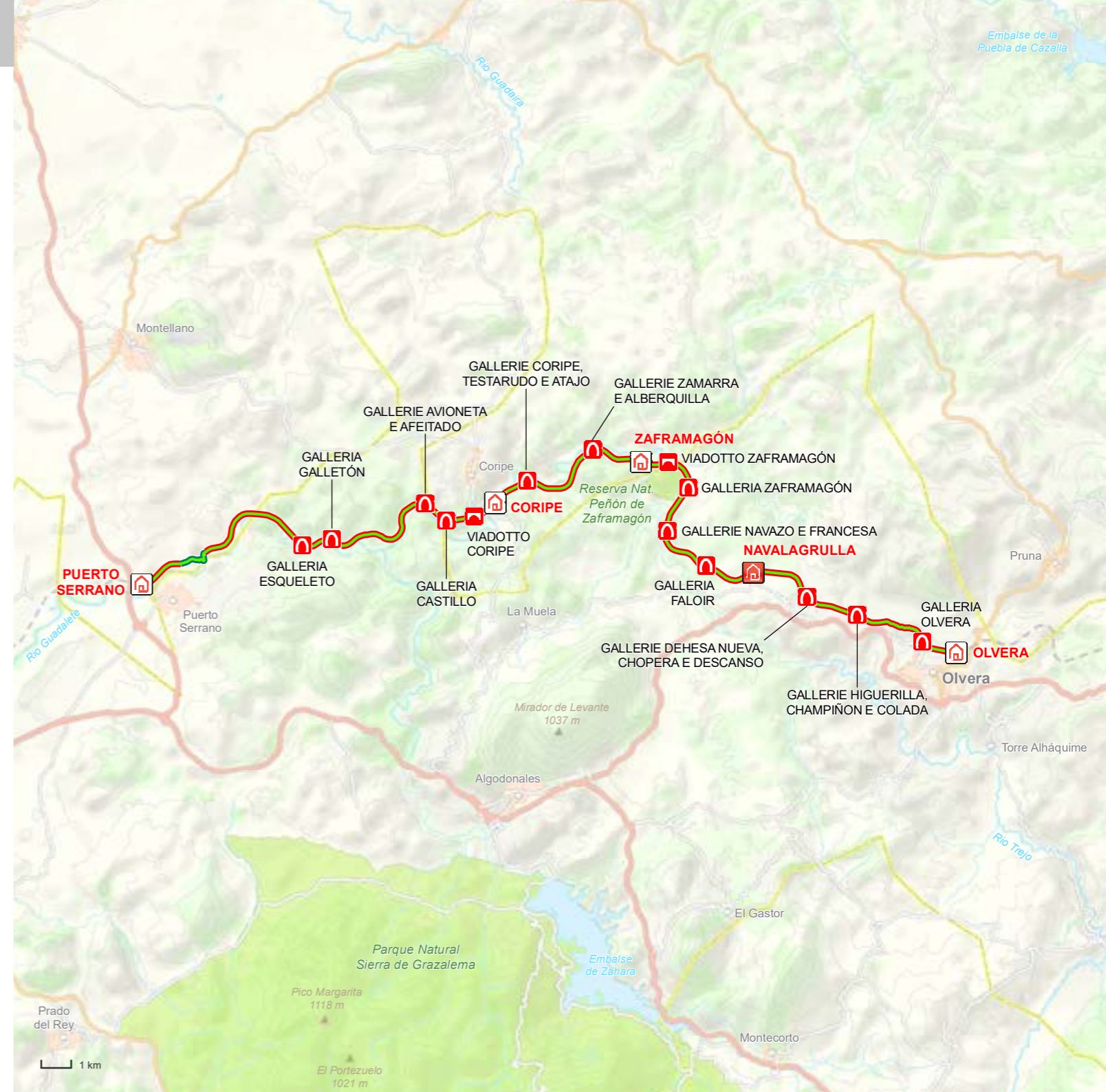
Il percorso ha recuperato quattro ponti davvero imponenti: il viadotto de los Azares (lungo 65 m), il viadotto de Gillete (lungo 83 m), il viadotto de la Perdiz a Coripe (lungo ben 237 m, con 13 archi) e il viadotto di Zaframagón (lungo 135 m, alto 22 m, con 7 archi). Inoltre, sono stati recuperati 30 tunnel, di cui il più lungo è quello del Castillo (990 m), vicino alla stazione di Coripe.

I tunnel che superano i 150 m di lunghezza o che hanno un percorso curvo, sono illuminati. Infine, 4 delle 5 stazioni presenti lungo il percorso sono state recuperate al servizio degli utenti della greenway (hotel-ristoranti con bar e noleggio bici); una anche come Centro di interpretazione e osservatorio ornitologico e Centro di accoglienza visitatori.

Nel 2017, la greenway ha ricevuto l'*European Greenways Award* come *Iniziativa Esemplare* nel favorire l'accessibilità agli utenti di qualsiasi capacità e abilità.

PROSPETTIVE FUTURE

La *Fundación Vía Verde de la Sierra* ha installato 4 contatori automatici, iniziando così la campagna di raccolta dati sui fruitori del percorso, al fine di migliorare continuamente i servizi offerti e la promozione della greenway.



SPAGNA

GREENWAY VÍA VERDE DE LA SIERRA

Stazione di Coripe

SPAGNA

GREENWAY VÍA VERDE DE LA SIERRA

Tunnel Zaframagón

CAP. 4

TRACCIATI DISMESSI DEL GRUPPO FS PIÙ IDONEI ALLA TRASFORMAZIONE

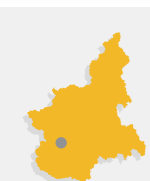
Tratto in realizzazione della Ciclopista del Sole presso Osteria Nuova (BO) ▶



A - TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI

PIEMONTE

LINEA BRICHERASIO-BARGE



6,3 km

Il tracciato si presta al prolungamento della *greenway* Bricherasio-Campiglione. Presenti 2 CC.

EMILIA ROMAGNA

LINEA CITERNA TARO-BERCETO



13 km

La linea si presta all'ampliamento della *greenway* esistente tra Solignano e Berceto prolungandola di circa 5 km. Presenti 2 FV e 2 CC.

FRIULI VENEZIA GIULIA

LINEA CERVIGNANO-PONTILE PER GRADO



12 km

Il tracciato si presta al prolungamento della *greenway* esistente da Terzo d'Aquileia a Cervignano per circa 4 km verso nord. Presenti 2 FV.

TOSCANA

LINEA S. STEFANO DI MAGRA-VILAFRANCA B.

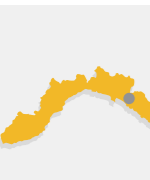


13 km

Realizzazione che unirebbe le *greenways* esistenti tra Terrarossa Tresana-Aulla e quella tra Sarzana e S. Stefano. Presenti 2 FV e 10 CC.

LIGURIA

LINEA CAVI-MANAROLA

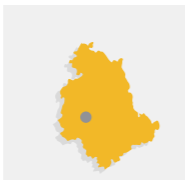


7 km

Il sedime si presta solo al prolungamento delle *greenways* esistenti, in prossimità dei tratti tra Framura e Levanto e di Riva Trigoso.

UMBRIA

LINEA ELLERA-TAVERNELLE



21,6 km

La parte di linea a nord del tracciato, si presta all'eventuale prolungamento della *greenway* realizzata in località Capanne. Presenti 1 FV e 1 CC.

A - TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI

SICILIA

LINEA LEONFORTE DITTAINO-CALTAGIRONE



86 km

Il sedime potrebbe essere utilizzato per il prolungamento della *greenway* esistente tra S. Michele di Ganzaria e Salvatorello. Presenti 8 FV 39 CC 1 MM.

SICILIA

LINEA LERCARA BASSA-MAGAZZOLO



40 km

Parte del sedime è stato riconvertito in sentiero sterrato, si presta al suo ampliamento. Presenti 4 FV e 41 CC.

SICILIA

LINEA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE



123 km

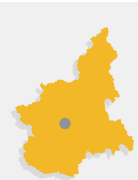
La linea si presta all'ampliamento della *greenway* esistente. Presenti 11 FV e 69 CC.



Linea dismessa Lercara Bassa-Magazzolo

B - TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

PIEMONTE
LINEA MORETTA-SALUZZO



13,8 km

Possibile trasformazione del sedime collegandolo alla EuroVelo 8. In corso lo studio di fattibilità finanziato dalla Regione.

PIEMONTE
LINEA BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ



11,9 km

Progetto approvato dalla Regione per il recupero del sedime da destinarsi alla mobilità ciclopedonale. Possibile collegamento con itinerari piemontesi e liguri.

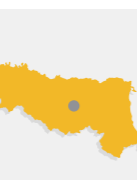
LOMBARDIA
LINEA CALOLZIOCORTE O.-CERNUSCO MERATE



13,5 km

Possibile trasformazione in greenway per la quasi totalità della sua lunghezza. Possibile collegamento alla pista ciclopedonale lungo il fiume Adda.

EMILIA ROMAGNA
LINEA MODENA-RUBIERA



8,2 km

Il Comune di Modena ha manifestato l'intenzione di acquisire il sedime per trasformarlo in pista ciclopedonale integrandolo nella rete di mobilità dolce della città. Presenti 3 CC.

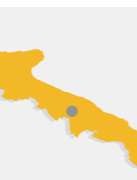
VENETO
LINEA PC DOLCÈ-DOMEGLIARA S. AMBROGIO



7,8 km

Il sedime si presta alla riconversione con la possibilità di collegamento alla Ciclopista del Sole già realizzata. Presenti 2 FV.

PUGLIA
LINEA GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO



28 km

La linea si presta all'eventuale prolungamento della pista realizzata creando un collegamento con la Ciclovía dei Borboni e Via dei Pellegrini. Presenti 2 FV e 5 CC.

C - TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

VENETO
LINEA DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA



17 km

Possibile riconversione in greenway, in quanto prossima a luoghi quali la città di Verona (sito UNESCO) e il centro storico di Villafranca di Verona. Presenti 2 FV e 7 CC.

MARCHE
LINEA FERMIGNANO-PERGOLA



42 km

Linea prossima a numerosi luoghi di interesse, quali Urbino (sito UNESCO), i centri storici di Urbania e Cagli, l'Eremo di Fonte Avellana, la Gola del Furlo, il Parco Monte Cucco. Presenti 2 FV.

FRIULI VENEZIA GIULIA
LINEA PINZANO-CASARSA



28,6 km

Di interesse la trasformazione, considerato il vicino centro storico di Spilimbergo, alcuni castelli nella zona di Pinzano, la panoramica vista dall'alto della valle del fiume Tagliamento. Presenti 4 FV e 16 CC.

LAZIO
LINEA VELLETRI-PRIVERNO FOSSANOVA



63 km

Già ceduta in parte, la linea si sviluppa in prossimità di interessanti aree naturalistiche, quali il lago di Giulianello, l'area protetta Torrecchia Vecchia, il Giardino di Ninfa. Sono presenti 1 FV e 1 MM.

FRIULI VENEZIA GIULIA
LINEA PALMANOVA-S. GIORGIO DI NOGARÒ



10 km

Si presta alla trasformazione. Il luogo di maggiore interesse è la città fortificata di Palmanova, con pianta poligonale a stella, che è un sito UNESCO. Presenti 3 CC.

PUGLIA
LINEA TARANTO NASISI-TARANTO ARSENALE



18 km

Si presta alla trasformazione in greenway per l'interessante tracciato, che si sviluppa attorno al Mar Piccolo di Taranto e che è pregevole dal punto di vista naturalistico.

C - TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

VENETO
LINEA MONTEBELLUNA-SUSEGANA



18,5 km

Il primo tratto da Susegana a Giavera, di circa 8 km, si presta alla trasformazione, data la vicinanza del tracciato alle celebri colline del Prosecco e della Val Dobbiadene. Presenti 5 CC.

SICILIA
LINEA FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA O.



26 km

La linea, pur con qualche discontinuità nel tracciato, è di interesse naturalistico e offre paesaggi di pregio. Il tracciato è situato tra il Parco dell'Etna e la costa orientale del Mar Ionio. Presenti 1 FV e 20 CC.

SICILIA
LINEA REGALBUTO-SCHETTINO



35 km

Situato nell'entroterra siciliano ed adiacente al Parco dell'Etna, il tracciato lungo tutto il percorso offre la vista panoramica dell'omonimo vulcano. Interessante il centro storico di Adrano.

SICILIA
LINEA FILAGA-PALAZZO ADRIANO



14 km

Interessante la riconversione di un tracciato tortuoso, che mostra il tipico paesaggio dell'entroterra della Sicilia, con uliveti, vigneti e mandorleti. Pregevole il centro storico di Palazzo Adriano.

SICILIA
LINEA TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO



30 km

Lungo la linea, tratti allo scoperto si alternano a tratti in galleria, offrendo pregevoli scorci del Mar Tirreno. Interessante il promontorio di Capo Milazzo con la Piscina di Venere.

SICILIA
LINEA SALAPARUTA P.-CASTELVETRANO



23 km

Linea tortuosa che attraversa la valle del fiume Belice. Di interesse i centri di Castelvetrano, Salemi e Partanna. A Gibellina si trova il Cretto Gibellina, nota opera di *land art* di Alberto Burri.

C - TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

SARDEGNA
LINEA BONORVA-CAMPEDA



17 km

Situato nell'entroterra sardo, il tracciato ha interesse paesaggistico. Siti archeologici nelle vicinanze sono la Valle dei Nuraghi e la necropoli di S. Andrea Priu. Vicino, il centro storico di Sindia.



Linea dismessa Bonorva-Campeda

GLOSSARIO

Armamento ferroviario

Complesso costruttivo montato sul corpo stradale di sottofondo del tracciato della linea ferroviaria, costituito da uno o più binari e dalle traverse o piattaforme sulle quali detti binari sono fissati.

Binario

Il binario è il componente costruttivo principale di una ferrovia, costituito a sua volta dalle due rotaie, cioè profilati in acciaio appositamente conformati, montati l'uno parallelamente all'altro, con distanza tra loro predeterminata e costante per assicurare la corretta presa delle ruote dei rotabili sulla ferrovia; ciascun binario è fissato in più punti su strutture trasversali portanti dette traverse o traversine (in legno o calcestruzzo), o anche su una più estesa piattaforma in calcestruzzo.

Cammino d'Italia

È definibile come cammino un itinerario sul territorio destinato alla percorrenza a piedi alla portata anche di persone con disabilità o a ridotta mobilità, esente in linea di principio da situazioni di pericolo per chi lo percorre.

Un cammino è un percorso segnato o tabellato, ricavato solo in parte su fondo asfaltato, associabile ad un tema al quale viene intitolato che ne definisce il contenuto significativo principale, il quale può essere spirituale, storico, religioso, culturale, artistico, naturalistico o altro.

Risulta in generale percorribile anche con mezzi non motorizzati, come biciclette, cavalli, asini e altro.

Nell'*Atlante* sono graficizzati i cammini riportati nell'*Atlante Digitale dei Cammini d'Italia* realizzato dal Ministero delle Politiche Agricole Alimentari e del Turismo.

Casa Cantoniera (CC)

È il cosiddetto casello ferroviario, cioè l'edificio costruito lungo la linea in posizione vicina ai binari, in passato adibito ad alloggio del personale ferroviario cui era affidato il controllo e la manutenzione della linea.

Cavalcavia ferroviario/sottovia ferroviario

Il cavalcavia ferroviario è un manufatto (ponte o viadotto), sul quale è collocata la linea ferroviaria la quale, nel punto in questione, passa al di sopra di una sede viaria incrociante situata ad un livello inferiore.

Il sottovia ferroviario è analogo al cavalcavia, ma attiene ad una situazione di incrocio inversa rispetto a quella del cavalcavia: in questo secondo caso il manufatto sostiene la sede viaria, che in quel punto passa al di sopra della linea ferroviaria.

Ciclovie turistiche nazionali

Il sistema delle ciclovie turistiche nazionali è un progetto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo. Lanciato nel 2015, ha l'obiettivo di realizzare 10 ciclovie nazionali sicure e di qualità, a favore di un turismo sostenibile che valorizzi gli itinerari storici, culturali e ambientali. Si tratta di 10 corridoi disegnati sul territorio, i quali daranno origine a ciclovie per un'estensione di circa 6.000 km, con riferimento anche al progetto EuroVelo, che prevede la pianificazione di 19 corridoi ciclistici attraverso il continente europeo. Ad oggi i tracciati corrispondenti alle Ciclovie turistiche nazionali sono solo in parte esistenti e percorribili. Tramite le leggi di bilancio 2016 e 2017 questo sistema nazionale di ciclovie è stato finanziato con risorse nazionali per complessivi 372 milioni di euro dal 2016 al 2024; considerato anche il cofinanziamento da parte di altri enti, si arriva alla somma di 750 milioni di euro.

Decreto ministeriale di dismissione definitiva di una linea ferroviaria

È il Decreto (D.M.) rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che autorizza la dismissione definitiva di una determinata linea ferroviaria, fino a quel momento inserita nell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in concessione a RFI S.p.A. (ai sensi dell'art. 2 del D.M. n. 138/T del 2000). Il Decreto viene emesso alla conclusione, con esito positivo e d'intesa con il Ministero della Difesa ed il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di una determinata procedura che prevede la valutazione da parte del M.I.T. dell'istanza di dismissione della linea avanzata dal gestore dell'infrastruttura RFI.

Fabbricato di servizio

Edificio generico collocato in stazione o lungolinea, sede di attività che sono strumentali allo svolgimento dell'esercizio ferroviario.

Fabbricato Viaggiatori (FV)

È storicamente l'edificio più importante di una stazione ferroviaria, principale porta di accesso ai binari e con allocazione di servizi a beneficio degli utenti del treno; assolvono alle funzioni principali appositi spazi, quali: l'atrio di ingresso dalla viabilità esterna, i percorsi di accesso ai marciapiedi dei binari, la biglietteria, la sala d'attesa, ecc.

Ferrovie in concessione

Dopo la costituzione, avvenuta nel 1905, delle Ferrovie dello Stato per la gestione dell'infrastruttura e dei servizi ferroviari, furono lasciate in concessione ad imprese private numerose linee di interesse locale definite brevemente ferrovie in concessione.

Altre linee furono attivate successivamente con lo stesso *status* gestionale. La definizione di ferrovia concessa è oggi usata impropriamente, essendo stato superato l'istituto della concessione ferroviaria, per cui le vecchie ferrovie concesse sono divenute tutte ferrovie regionali di proprietà pubblica delle Regioni.

Greenways

Infrastrutture lineari di trasporto e comunicazione per la mobilità ecosostenibile, cosiddetta dolce in quanto non motorizzata, che sono definite come «*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 garantire 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). Una *greenway* è caratterizzata dall'essere realizzata su una sede propria utilizzata in esclusiva, derivante dal riuso di infrastrutture territoriali lineari quali percorsi campestri, alzaie di fiumi, ex tracciati ferroviari, ecc.

Linea ferroviaria dismessa con Decreto ministeriale

Linea ferroviaria dismessa in via definitiva (con conseguente esclusione della stessa dall'infrastruttura ferroviaria in concessione a RFI), a seguito dell'emanazione da parte del M.I.T. del relativo Decreto ministeriale (ai sensi dell'art. 2 del D. M. n. 138/T del 2000), a conclusione dell'apposita procedura prevista.

Linea ferroviaria dismessa per variante di tracciato

Si intende con ciò un tratto di ex ferrovia, da riferirsi ad una linea dove si effettua

ancora regolarmente l'esercizio ferroviario, che è stato dismesso a seguito della realizzazione ed attivazione di un nuovo tratto di ferrovia, cosiddetto *in variante di tracciato*: cioè un nuovo più moderno tracciato in parallelo al vecchio tratto dismesso, che va a sostituire (tratto vecchio e nuovo hanno quindi in comune i due punti di estremità).

Stante che in questi casi non vi è alcuna cessazione del servizio di collegamento ferroviario, questo tipo di dismissione non richiede l'espletamento della procedura con emanazione di Decreto ministeriale.

Linee ferroviarie a doppio o singolo binario

Tipologia delle linee ferroviarie generiche, che possono essere realizzate, rispettivamente, con due binari paralleli utilizzati per ciascuno dei due sensi di marcia dei treni, o con un unico binario utilizzato alternativamente per i due sensi di marcia.

Linee ferroviarie elettrificate e non elettrificate

Oltre ai binari, il secondo componente fondamentale dell'infrastruttura ferroviaria, presente in particolare su una linea ferroviaria elettrificata, è costituito dagli impianti che consentono l'alimentazione delle locomotive elettriche impiegate per la trazione del materiale rotabile, tramite contatto con un sistema di cavi elettrici che seguono lungo la linea il binario, sospesi sopra di esso. Le linee non elettrificate sono sprovviste di detti impianti, per cui su di esse possono essere utilizzate unicamente locomotive a trazione diesel.

Magazzino Merci (MM)

Fabbricato dedicato al servizio di trasporto delle merci.

Materiale rotabile/rotabili

Si designano così i veicoli su ruote realizzati appositamente per circolare sui binari di una linea ferroviaria, nel rispetto delle caratteristiche ingegneristiche di base della linea stessa.

Sono da distinguersi, principalmente: le locomotive (o locomotori), che erogano la forza motrice per il traino degli altri veicoli di un treno; le carrozze e i carri, veicoli trainati dalle locomotive, destinati rispettivamente al trasporto di viaggiatori e merci; le automotrici, utilizzate per i convogli da sole o con più veicoli analoghi accoppiati tra loro, che presentano una funzione mista, in quanto ciascun veicolo è attrezzato sia con i motori e gli altri apparati atti ad assicurare la trazione, sia con gli ambienti per l'accoglienza dei viaggiatori.

Pista ciclopedonale

Percorsi esclusivamente destinati alla mobilità sia dei pedoni sia dei ciclisti, ricavati prevalentemente sulla viabilità ordinaria, generalmente attraverso la realizzazione di una corsia appositamente dedicata nell'ambito della carreggiata stradale, casi in cui viene tutelata in particolare la fruizione da parte dei pedoni.

Alcune piste sono esclusivamente riservate alla mobilità ciclabile.

Le piste ciclabili sono regolamentate dal Codice della Strada, in particolare all'art. 6 del D.M. n. 557/1999 del Ministero dei LL.PP.

Rimessa Locomotive (RL)

Fabbricato attrezzato per il ricovero, la sosta e la piccola manutenzione delle locomotive.

Scartamento ordinario/scartamento ridotto

È la distanza misurata tra i lati interni dei funghi delle due rotaie (cioè la parte superiore delle rotaie stesse, che sono realizzate al riguardo con un'apposita conformazione), sui quali poggiano le ruote dei rotabili. Lo scartamento ordinario, comune a tutta la rete ferroviaria di RFI, è pari a 1,435 metri; lo scartamento ridotto, minore dell'ordinario, è tipico di linee secondarie più tortuose e meno veloci, oggi rinvenibili tra le cosiddette ferrovie concesse.

Stazione/fermata

Le stazioni sono località ferroviarie dislocate lungo le linee ferroviarie, costituite da impianti con infrastrutture ferroviarie e fabbricati (tipicamente il Fabbricato Viaggiatori) destinati alle attività utili all'espletamento dell'esercizio ferroviario (regolazione e movimentazione dei treni), nonché all'erogazione dei servizi per i trasporti viaggiatori e merci. Una stazione ove non si effettuano specifiche attività di regolazione della circolazione dei treni, ma unicamente la sosta a servizio dei viaggiatori, è denominata fermata.



Tratto di *greenway* presso Modena

RINGRAZIAMENTI

Questo volume è stato realizzato su suggerimento della Presidente di RFI, dott.ssa Claudia Cattani, a cui va la mia gratitudine per la passione costante che nutre verso i temi della sostenibilità.

Un sentito ringraziamento all'ing. Maurizio Gentile, Amministratore Delegato di RFI, che non ha mai fatto mancare il suo fondamentale ed autorevole supporto.

La pubblicazione deve larga parte dei suoi contenuti al prezioso lavoro dell'Associazione *Italiana Greenways*, in particolare al prof. Giulio Senes e al dott. Roberto Rovelli, i quali sono riusciti con grande impegno e competenza, nel poco tempo a loro disposizione, a garantire un prodotto di qualità.

Sono grata per l'ottimo lavoro di squadra svolto dai colleghi di *Attività redazionali* di FS, ed in particolare Giovanna Di Napoli, che hanno assicurato la realizzazione di questo, come dei precedenti due *Atlanti*.

Un grazie particolare va a Deodato Mammana che ha contribuito con estrema professionalità e una matura conoscenza della materia alla redazione del volume; ringrazio infine Sandro Buccione e Paola De Stefano per l'entusiasmo, la capacità e l'inventiva dimostrata, cimentandosi anche nel catturare immagini che illustrassero al meglio questi bellissimi percorsi verdi.

Ilaria Maggiorotti

Coordinamento creativo ed editoriale



Ferrovie dello Stato Italiane SpA
Direzione Centrale Comunicazione Esterna
Attività redazionali
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

A cura di



RFI SpA
Direzione Produzione
Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Cartografia e testi

© Tutti i diritti riservati
© Associazione Italiana Greenways Onlus
© Roberto Rovelli, © Giulio Senes

Fotografie

© FS Italiane | Photo
© Fundación Vía Verde de la Sierra
© Benjamin Helphand, *Friends of the Bloomingdale Trail*
© Victor Grigas
© Thomas Antoniotto, © Danilo Bertoni
© Andrea Bruzzone, © Sandro Buccione (RFI)
© Gianpaolo Cirone, © Massimiliano Figus
© Leonardo Mostocotto (RFI), © Radamès Pandini (RFI),
© Roberto Rovelli, © Andrea Uranic

Progetto grafico, realizzazione e stampa



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)
Edizione Dicembre 2019



rfi.it
fsitaliane.it