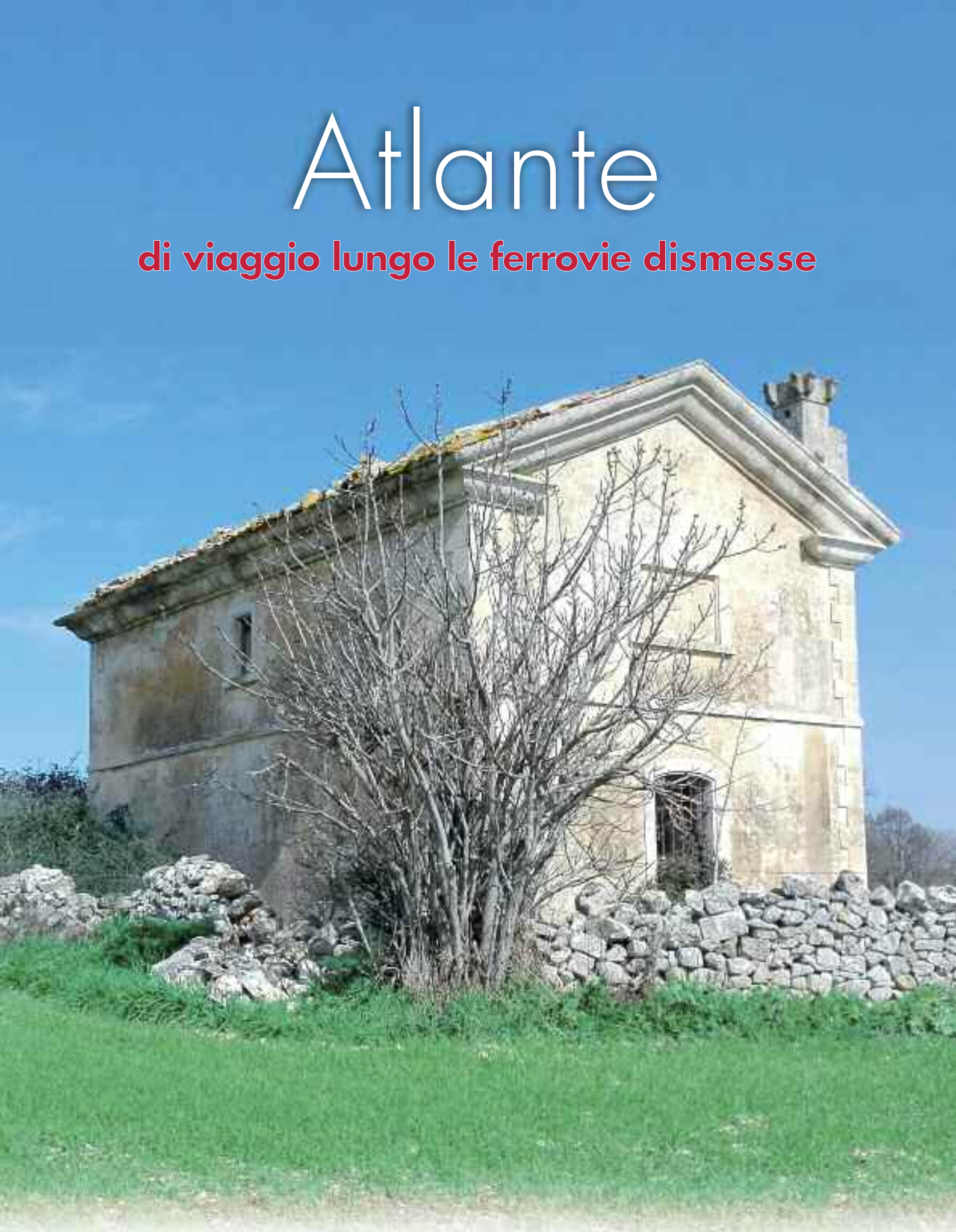
Atlante

di viaggio lungo le ferrovie dismesse



FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

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

Atlante

di viaggio lungo le ferrovie dismesse

A cura di Ilaria Maggiorotti

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Indice

Presentazione
di Gioia Ghezzi, *Presidente Ferrovie dello Stato Italiane* e Claudia Cattani, *Presidente Rete Ferroviaria Italiana* 5

Greenways: un modo per valorizzare il patrimonio ferroviario dismesso. Una panoramica internazionale
di Giulio Senes, *Presidente European Greenways Association* 7

Da ferrovie dismesse a *greenways*: uno sguardo alla situazione italiana
di Roberto Rovelli, *Vice Presidente European Greenways Association* 11

L'Atlante un anno dopo
di Ilaria Maggiorotti, *Direzione Produzione Rete Ferroviaria Italiana* 15

Introduzione
di Deodato Mammana, *Direzione Produzione Rete Ferroviaria Italiana* 17

Linee dismesse in asset al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane 20

Nord
Linea Bricherasio-Barge 26
Linea Airasca-Cavallermaggiore 30
Linea Moretta-Saluzzo 34
Linea Busca-Dronero 36
Linea Tratta Bra-Narzole della Linea Bra-Ceva 38
Linea Tratta Narzole-Ceva della Linea Bra-Ceva 42
Linea Bastia Mondovì-Mondovì 46
Linea Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze 48
Linea Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate 50
Linea Bolzano-Bivio per l'Oltradige 52
Linea Dolcè-Domegliara Sant'Ambrogio 54
Linea Dossobuono-Isola della Scala 58
Linea Grisignano di Zocco-Ostiglia 62
Linea Pinzano-Casarsa 66
Linea Gonars-San Vito al Torre 70
Linea Palmanova-S. Giorgio di Nogaro 72
Linea Cervignano-Pontile Per Grado 74
Linea Finale Ligure-Varigotti 76
Linea Andora-San Lorenzo Al Mare 78
Linea Cavi-Manarola 82
Linea Nogara-Tavernelle Emilia 84
Area Nord - Linee dismesse minori 90

Centro
Linea Modena-Rubiera 96
Linea Citerna Taro-Berceto 98
Linea Santo Stefano di Magra- Villafranca Bagnone 102
Linea Carrara S. Martino-Carrara Avenza 106

Linea Lucca-Pontedera Casciana Terme 108
Linea Livorno Calambrone-Collesalvetti 110
Linea Volterra-Saline di Volterra 114
Linea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa 118
Linea Fano-Urbino 120
Linea Fermignano-Pergola 124
Linea Ellera-Tavernelle 126
Linea Narni Amelia-Nera Montoro 128
Linea Ortona-Vasto 130
Linea Lesina-Apricena 132
Linea Capranica Sutri-Civitavecchia 134
Linea Velletri-Priverno Fossanova 138
Linea Formia-Sparanise 142
Area Centro - Linee dismesse minori 148

Sud

Linea Vitulano-Benevento-Apice 154
Linea Cancello-Torre Annunziata 158
Linea Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino 162
Linea Bitetto Palo del Colle-Acquaviva delle Fonti 164
Linea Gioia del Colle-Palagianello 168
Linea Settingiano-Catanzaro Lido 172
Area Sud - Linee dismesse minori 176

Isole

Linea Terme Vigliatore-Messina Scalo 182
Linea Fiumefreddo-Catania Ognina 186
Linea Randazzo-Alcantara 190
Linea Regalbuto-Schettino S. Maria di Licodia 194
Linea Leonforte-Dittaino e Dittaino-Caltagirone 200
Linea Noto-Pachino 204
Linea Agrigento Bassa-Licata 208
Linea Canicattì-Margonia 212
Linea Lercara Bassa-Magazzolo 214
Linea Filaga -Palazzo Adriano 218
Linea Castelvetrano-Porto Empedocle 220
Linea Salaparuta Poggioreale-Castelvetrano 228
Linea Salemi-Santa Ninfa 230
Linea Pabillonis-Sanluri 232
Linea Bonorva-Campeda 236
Area Isole - Linee dismesse minori 238

Glossario 241

Legenda dei simboli nelle planimetrie delle linee ..... Bandella in III^a di copertina



MM Marzameni Linea Noto-Pachino

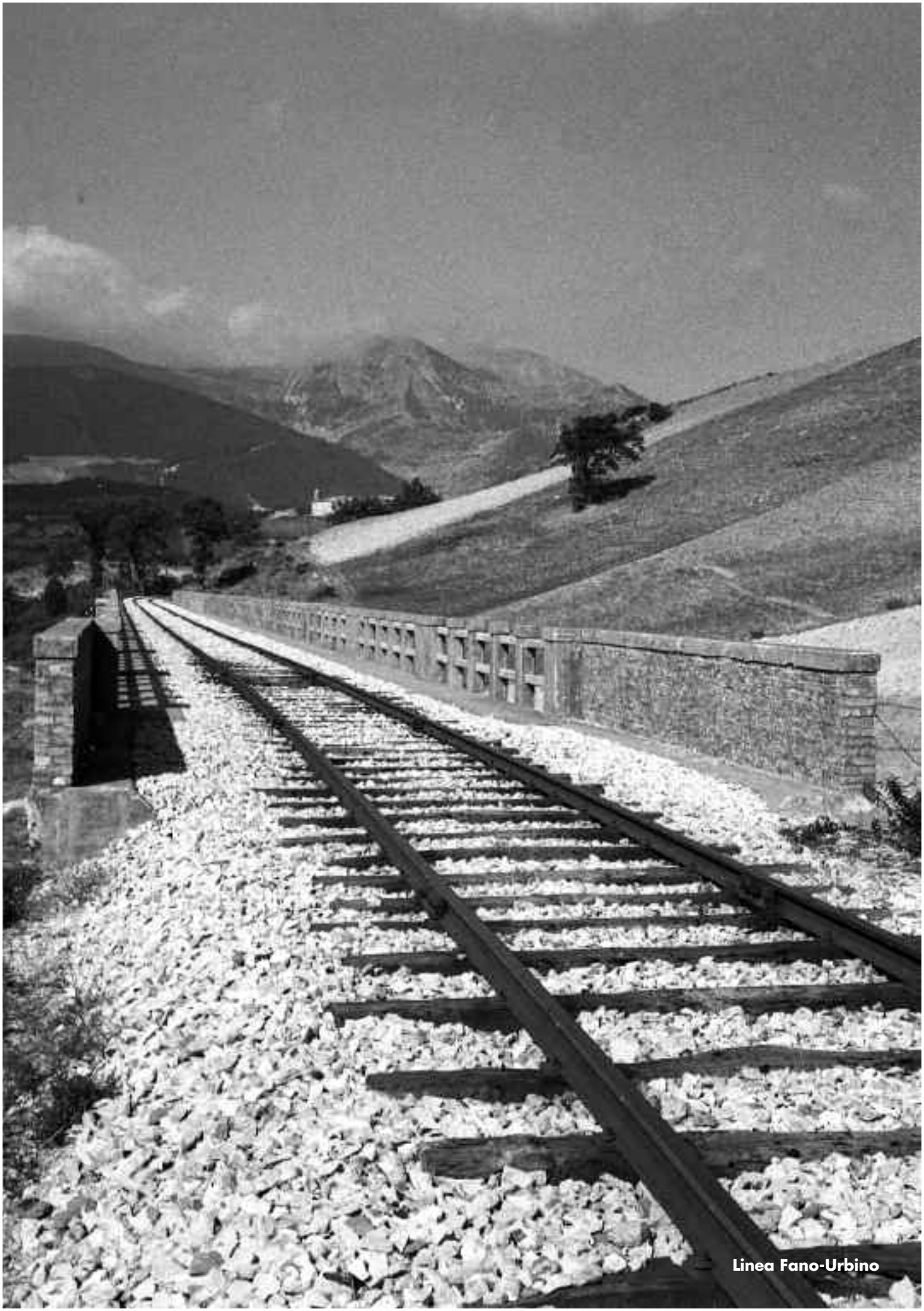
Presentazione

Le ferrovie oggi sono sempre più sinonimo di velocità, tecnologia e diminuzione delle distanze, ma ci sono ancora delle linee che portano con sé la memoria storica del percorso, quando il treno rappresentava più il viaggio che la meta.
Al fine di non disperdere queste risorse del Paese, tra gli obiettivi del Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS abbiamo previsto anche un programma di valorizzazione dei binari non più utilizzati, che consentirà di arricchire la rete di mobilità sostenibile italiana e di recuperare i tracciati che percorrono paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali, come si percepisce sfogliando questo volume.
L'impegno del Gruppo FS sui temi della mobilità e del turismo sostenibile si è inserito in un più ampio quadro europeo e nazionale nel quale le istituzioni pubbliche hanno finalmente avviato iniziative concrete e molto significative. In particolare, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nel 2016, ha indicato la "Mobilità sostenibile e sicura" tra gli obiettivi prioritari in materia di infrastrutture nel Documento di programmazione del Governo e, nel Documento di Economia e Finanza per il 2017, sono state individuate le 10 ciclovie nazionali per la cui realizzazione sono stati stanziati 374 milioni di euro (tra il 2016 e il 2024). Una parte delle linee messe a disposizione dal Gruppo FS potrà essere destinata proprio ad ospitare alcuni tratti di queste ciclovie, mentre altre linee potrebbero raccordarsi con esse, realizzando nuove connessioni per un network più ampio di mobilità sostenibile. Mentre noi pubblichiamo l'*Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse* che esalta le loro potenzialità come infrastrutture per la mobilità dolce, è in discussione alla Commissione Trasporti della Camera un disegno di legge "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che persegue l'obiettivo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano che per attività turistiche e ricreative. Il fine perseguito è quello di migliorare l'efficienza, la sicurezza e la sostenibilità della mobilità urbana, tutelare il patrimonio naturale ed ambientale, ridurre gli effetti negativi della mobilità in relazione alla salute e al consumo di suolo, valorizzare il territorio e i beni culturali, accrescere e sviluppare l'attivitá turistica. Il disegno di legge ha ampliato la sua *mission*, includendo anche la parte dedicata alla mobilità dolce extraurbana così da riguardare la materia sotto ogni aspetto. Ci auguriamo con questo *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse* di aver contribuito agli stessi obiettivi che si è posto il Legislatore e di poter vedere al più presto approvata la legge in discussione.

Il Gruppo FS da alcuni anni, a seguito della costituzione della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, ha dato nuova vita anche ai treni storici che, grazie ad una meticolosa "*remise en forme*", sono tornati a viaggiare sui "binari senza tempo", percorrendo itinerari poco conosciuti e ricchi di fascino. A questo proposito è di fondamentale importanza la legge n.128/2017, entrata in vigore pochi giorni prima della pubblicazione di questo *Atlante*, grazie alla quale anche il nostro Paese si è dotato di uno strumento normativo che disciplina e favorisce il recupero dei tracciati ferroviari (ne è stato individuato un primo gruppo di diciotto) per viaggi turistici a bordo di convogli d'epoca. La legge in parola, recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico" ha come finalità "la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli".
In questo volume, come nel precedente *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, sono trattate le linee dismesse del Gruppo FS che sono state inserite nella Legge n. 128/2017, per le quali viene specificato che ne è prevista la riattivazione quali linee per il turismo ferroviario a seguito dell'individuazione delle risorse economiche necessarie all'effettuazione dei lavori di ripristino.
I ferrocicli citati nella legge, o "*draisin*" o "*velorail*", carrelli a pedali che si muovono sui binari, nati con lo scopo di verificare lo stato dell'infrastruttura nel secolo scorso, sono già molto diffusi per scopi turistici in Francia, ma non potevano ancora percorrere le linee italiane proprio per mancanza di una normativa di riferimento: il 28 settembre u.s. è stata pubblicata la norma Uni che stabilisce le caratteristiche costruttive di questi carrelli. Presto quindi si potrà usufruire di un ulteriore mezzo di locomozione di mobilità sostenibile per godere delle linee ancora dotate di armamento, che non dovranno né subire pesanti manutenzioni per essere nuovamente abilitate al passaggio del treno, né essere private dei binari per poter di nuovo essere percorse dall'uomo.

Gioia Ghezzi
Presidente Ferrovie dello Stato Italiane

Claudia Cattani
Presidente Rete Ferroviaria Italiana



Linea Fano-Urbino

Greenways: un modo per valorizzare il patrimonio ferroviario dismesso. Una panoramica internazionale

È difficile, specie in Italia, definire in modo univoco cosa si intenda per "*greenway*", in quanto termine di recente introduzione (per cui ognuno tende a darne un significato particolare) e non definito da normativa (come invece accade per le piste ciclabili). È utile, quindi, riferirsi alla definizione della *European Greenways Association* (condivisa a livello europeo tra più di 50 organizzazioni) che è anche quella di riferimento per l'Unione Europea: "*Vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways*". (Dichiarazione di Lille, 2000).

Le *greenways* su ex-ferrovia, che nei diversi paesi spesso assumono denominazioni specifiche ("*railway paths*", "*rails-trails*", "*vías verdes*, "*chemin du rail*", ecc.), rappresentano percorsi verdi pubblici multi-funzionali realizzati lungo il tracciato delle linee ferroviarie dismesse, dedicati a diversi tipi di utenti, utili sia per gli spostamenti quotidiani che per scopi turistico-ricreativi.

I cosiddetti paesi sviluppati hanno tutti registrato, a partire dagli anni '30-'40 del secolo scorso, un declino del trasporto su ferro con un conseguente abbandono di moltissime linee ferroviarie. In diversi di questi paesi ci si è resi conto che questo drammatico declino della rete ferroviaria avrebbe portato alla scomparsa di un grande e prezioso patrimonio e che era necessario preservare l'integrità del sistema infrastrutturale ferroviario. La continuità di una linea ferrata, infatti, è condizione essenziale perché possa svolgere la sua funzione di connessione (come ferrovia o come percorso multi-funzionale). Il patrimonio ferroviario dismesso, se non utilizzato, va incontro ad un inevitabile deterioramento per cui un suo riutilizzo (anche temporaneo) come *greenway* è un modo concreto di preservare l'unitarietà del tracciato, anche in vista di un eventuale riutilizzo come linea ferroviaria. In tal modo, come sottolineava Mauro Moretti, attuale Presidente di Fondazione FS "*la ferrovia come valore comune torna alle persone sotto una nuova forma, che non vede fisicamente passare i treni, ma che sfrutta l'ingegno e le tecnologie che sono state necessarie un tempo per realizzare le sue sedi. Un altro modo per riappropriarsi di un mezzo antico inventandosi nuove modalità di viaggio, coniugando il vecchio e il nuovo, il tema eterno del viaggio con le nuove sensibilità per l'ambiente*" (Moretti M., 2004, La ferrovia: il cambiamento nel tempo del suo valore sociale ed ambientale, in "Ferrovie, territorio e sistema di *greenways*", RFI, ISFORT, Roma).

Il recupero delle ferrovie dismesse come *greenways* sfrutta 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 consente una conservazione "attiva" del patrimonio storico (infrastruttura, opere d'arte ed edifici presenti lungo il percorso).

Il paese che per primo, anche in considerazione dell'enorme patrimonio ferroviario dismesso (circa 240.000 km di ferrovie dismesse), ha avviato programmi di realizzazione di *rails-trails* è gli USA, che oggi ne hanno più di 2000 per un totale di 36.500 km, con circa 800 progetti in corso, per altri 13.000 km. Tale successo dei *rails-trails* è anche dovuto all'introduzione, nel 1983, della disciplina del "*rail-banking*", un accordo volontario tra una compagnia ferroviaria e un'organizzazione (pubblica o privata) per utilizzare una linea ferroviaria non più in esercizio come percorso verde, fino a quando la compagnia ferroviaria (o anche un'altra) non richieda il "corridoio" per istituirvi di nuovo un servizio ferroviario. Una linea "*rail-banked*" non è considerata abbandonata e quindi si evita il frazionamento del sedime facilitandone il recupero (alcune linee *rail-banked* sono tornate a funzionare per il trasporto ferroviario) e eliminando i costi e le responsabilità per la compagnia ferroviaria.

In Europa, l'esperienza più importante è senz'altro quella spagnola. Dopo il *boom* del trasporto ferroviario degli inizi del '900 (esistevano circa 13.000 km di strade ferrate), sono iniziati i processi di dismissione. La *Fundacíon de los Ferrocarriles Españoles* (FFE) nel 1992 ha censito più di 7.500 km di linee ferroviarie dismesse e nel 1993 ha avviato, su incarico del Ministero dell'Ambiente, il programma *Vías Verdes*. Oggi circa 2.600 km di linee ferroviarie abbandonate sono state convertite in *greenways*,



Stazione di Fermignano Linea Fermignano-Pergola

con un investimento di 170 milioni di euro, recuperando nel contempo anche più di 100 stazioni per la creazione di servizi e attrezzature a disposizione dei fruitori delle *Vías Verdes*. In linea generale la proprietà immobiliare rimane in capo alle compagnie ferroviarie che affittano i beni agli enti locali ad un canone "simbolico" in funzione del numero di abitanti del comune attraversato.
Anche in Portogallo la compagnia ferroviaria nazionale (REFER) nel 2004 ha avviato un programma per la valorizzazione come "*ecopistas*" di circa 750 km di linee ferroviarie dismesse, concedendo in affitto l'uso degli ex-sedimi agli enti locali che si impegnano a convertirli in percorsi per la mobilità dolce, con il parallelo riutilizzo delle strutture di servizio per la creazione di servizi utili alla società e, in particolare, alle popolazioni locali. A oggi sono stati convertiti in ecopistas circa 250 km di vecchie ferrovie.
Un altro paese a noi vicino, la Francia, già nel 1998 si dotava di uno "*Schéma national des véloroutes & voies verte*", che con gli ultimi aggiornamenti prevede la realizzazione di una rete di circa 22.000 km di percorsi ciclabili (*véloroutes*) e *greenways* (*voies verte*), coordinato dal Comitato Interministeriale per la Gestione e lo Sviluppo del Territorio. A oggi sono stati realizzati quasi 14.000 km, di cui circa 3.400 km attraverso il recupero di ex linee ferrate (su un totale di ferrovie dismesse pari a circa 6.000 km). La compagnia ferroviaria (*Réseau Ferré de France*) stipula con gli enti locali una "*Convention de transfert de gestion*" a titolo gratuito per l'utilizzo dei sedimi come *greenways*.
In Belgio, nel 1997 la Regione Vallonia ha siglato un accordo con la compagnia ferroviaria nazionale (SNCB) che prevede la concessione in *enfiteusi* (ad un canone agevolato, inversamente proporzionale al numero di anni trascorsi dall'abbandono della linea e al numero di opere d'arte) delle sue linee dismesse (circa 1.000 km) per 99 anni al fine di realizzare una "*Réseau Autonome de Voies Lentes*" (RAVeL). Ad oggi sono stati realizzati oltre 1.350 km di percorsi del RAVeL, di cui 750 km recuperando antichi tracciati ferroviari.
In Gran Bretagna, nel 1995 è stato lanciato il programma per la realizzazione della *National Cycle Network* che oggi conta oltre 22.000 km di percorsi ciclo-pedonali, di cui quelli ricavati lungo ex ferrovie ammontano a circa 2.500 km (sugli 11.000 km di ferrovie dismesse).
Infine, la Germania vanta una rete ciclopedonale di circa 12.000 km, di cui più di 5.000 km creata recuperando linee ferroviarie dismesse.
Pur in assenza di statistiche ufficiali, si stima che le *greenways* lungo ex-ferrovie in Europa raggiungano i 19.000 km circa. Ormai una realtà che, speriamo, possa presto diffondersi anche in Italia, dove le linee ferroviarie dismesse o comunque inutilizzate ammontano a circa 7.000 km (tra ex-concesse, ex-FS e ancora di FS), di cui almeno la metà ancora potenzialmente recuperabile. A fronte di tale enorme patrimonio, le *greenways* realizzate in Italia su ex ferrovia ammontano ad oggi solamente a circa 800 km.
Al fine di valorizzare le potenzialità dei progetti di recupero come *greenways* dei vecchi tracciati ferroviari, è necessario che, a differenza di quanto avvenuto per la gran parte dei casi italiani, gli interventi di riutilizzo non si limitino alla creazione di semplici piste ciclabili, ma mirino alla sviluppo di veri e propri progetti integrati di sviluppo, in grado di far risaltare il passato ferroviario e di promuovere i territori attraversati, portando benefici per le popolazioni interessate e favorendo la creazione di nuove attività economiche. Camminare, pedalare o cavalcare lungo una ferrovia abbandonata significa viaggiare nello spazio e nel tempo, con la possibilità di sostare in una vecchia stazione ristrutturata e piena di nuova vita.
Al fine di valorizzare l'unicità di questi percorsi e favorirne la riconoscibilità e l'attrattività, l'Associazione Italiana *Greenways*, in collaborazione con il *Touring Club* Italiano, ha studiato uno specifico marchio, denominato "Binari verdi" (**www.binariverdi.it**), per identificare le *greenways* realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità, favorendone così la promozione. Il marchio viene concesso in seguito ad una valutazione quali-quantitativa dei percorsi, basata su criteri di *confort*, sicurezza e piacevolezza.

Giulio Senes
Presidente European Greenways Association



Linea Dittaino-Caltagirone

Da ferrovie dismesse a *greenways*: uno sguardo alla situazione italiana

In Italia i primi interventi di recupero di ferrovie dismesse come *greenways* risalgono agli anni '90, per iniziativa di alcuni enti locali particolarmente sensibili al tema della mobilità non motorizzata. È però nel nuovo millennio che l'idea si diffonde maggiormente, grazie alle prime pubblicazioni in italiano sull'argomento, all'interesse del gruppo Ferrovie dello Stato (che finanzia alcuni studi sul tema) e all'organizzazione di convegni ed eventi, tra cui l'annuale Giornata Nazionale delle Ferrovie non Dimenticate promossa da numerose associazioni oggi riunite nell'Alleanza per la Mobilità Dolce (A.Mo.Do.). Opinione pubblica e amministratori locali diventano sempre più coscienti del vasto patrimonio di beni ferroviari inutilizzati diffuso sul territorio nazionale e dei vantaggi che può offrire per la creazione di *greenways*, grazie soprattutto alla separazione dalla viabilità ordinaria e alle pendenze regolari e limitate, che consentono di creare percorsi piacevoli e sicuri anche per gli utenti più deboli come anziani, bambini e diversamente abili.

La moltiplicazione delle proposte di recupero dei vecchi tracciati ferroviari per soddisfare la crescente richiesta di spazi verdi e percorsi protetti per gli spostamenti a piedi e in bicicletta, ha fatto sì che oggi in Italia si possano contare più di 60 interventi di riutilizzo di ferrovie dismesse per la mobilità dolce, cui corrispondono circa 800 km di sedimi valorizzati. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (oltre 500 km dei tracciati riutilizzati) e ha interessato principalmente ex-ferrovie in concessione (55%); al sud la regione più attiva è stata la Sicilia, dove sono stati convertiti in *greenways* circa un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti nell'isola.

Gli interventi realizzati sono spesso eterogenei e differenti l'uno dall'altro, in quanto sono stati portati avanti autonomamente dagli enti territoriali (principalmente Province e Comuni): in alcuni casi ci si è limitati alla creazione di brevi tratti di piste ciclabili di valenza prettamente locale, mentre altri progetti possono essere ricondotti a vere e proprie *greenways*, con lunghezza superiore a 10 km e un'importanza anche turistica. Non è questa la sede per un censimento completo degli interventi di recupero già effettuati, ma, a titolo esemplificativo, tra le vie verdi più significative realizzate lungo linee ex-FS si possono citare:

- la *greenway* del Parco costiero del Ponente ligure, realizzata lungo il tratto ferroviario dismesso per variante di tracciato tra Ospedaletti e Sanremo, dal grande valore paesaggistico in quanto si sviluppa costantemente lungo la costa, e che nei prossimi anni potrebbe essere estesa fino ad Andora recuperando un'ulteriore tratto ferroviario dismesso nel 2016;
- la *greenway* della vecchia ferrovia Pontebbana (denominata Ciclovia Alpe-Adria), che si estende nella valle del fiume Fella per più di 45 km, da Tarvisio a Resiutta, caratterizzata da innumerevoli opere d'arte che si susseguono lungo il tracciato;
- la *greenway* Treviso-Ostiglia, lungo parte dell'omonima ex-ferrovia (da Treviso a Grisignano di Zocco), linea dalla vita breve ma carica di storia in quanto usata durante la seconda guerra mondiale per il passaggio dei convogli carichi di deportati nei campi di concentramento, che se come previsto, verrà interamente riconvertita in via verde, diventerà la più lunga d'Italia;
- le vie verdi realizzate in Alto-Adige lungo i segmenti della ferrovia del Brennero dismessi per varianti di tracciato, tra Terme del Brennero e Colle Isarco e tra Ponte Gardena e Cardano, lungo la valle dell'Isarco, facenti parte del più ampio progetto nazionale della Ciclopista del Sole.

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

- la lunga *greenway* che ripercorre per 65 km il sedime della ex-ferrovia delle Dolomiti, da Dobbiaco a Calalzo di Cadore passando per Cortina d'Ampezzo, tra le stupende vette dolomitiche Patrimonio dell'Umanità;
- la via verde della ex-ferrovia Spoleto-Norcia, che consente di ripercorrerne a piedi e in bicicletta l'ardito tracciato, lungo cui si incontrano notevoli opere ingegneristiche (tra cui alcune gallerie elicoidali);
- le *greenways* Modena-Vignola e Modena-Finale Emilia, che attraversano il tipico paesaggio agricolo della Pianura Padana;
- il percorso verde realizzato lungo la vecchia ferrovia della Val Brembana, da Zogno a Piazza Brembana, che risale con dolci pendenze la vallata prealpina del fiume Brembo.



Stazione di Canavaccio Linea Fano-Urbino

Particolarmente significativa è stata, in alcuni progetti, la valorizzazione del passato ferroviario, che costituisce un *unicum* in grado di caratterizzare e differenziare queste *greenways* da altri percorsi per la mobilità dolce. Lungo le ferrovie dismesse si possono incontrare, infatti, pregevoli opere d'arte, quali ponti e viadotti, che possono offrire splendide viste sul paesaggio circostante, e trincee e gallerie, che possono suscitare senso di mistero e curiosità negli utenti; caselli e stazioni, che possono essere trasformati in punti di sosta e ristoro, luoghi di accoglienza, musei, servizi di noleggio biciclette, ecc.; vecchi segnali e impianti ferroviari, testimonianza della funzione originaria di queste infrastrutture. Elementi che animano le passeggiate e 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.

Così, ad esempio, si incontrano stazioni e caselli (Chiusaforte, Ugovizza, Valmozzola, S. Pellegrino Terme, Retorbido, ecc.) che sono tornati a rivivere come bar e ristoranti, non più a servizio dei viaggiatori in treno ma bensì di pedoni e ciclisti; l'ex-stazione di Ficuzza, lungo la ferrovia dismessa Palermo-Burgio (per gran parte recuperata come via verde), è stata ampliata e trasformata in un hotel-ristorante che offre alloggio ai cicloturisti; l'ex-magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure, sulla greenway del Parco costiero del Ponente ligure, ospita un bar con servizio di noleggio biciclette; 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 vie verdi realizzate sui sedimi dismessi tra Bolzano e Caldaro, tra Ortisei e Plan Val Gardena e tra Castellaneta e Palagianello sono state monumentalizzate vecchie locomotive, mentre lungo le greenways 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, tutti elementi che, insieme ai pannelli informativi presenti lungo altri percorsi (con informazioni sulla ferrovia, le stazioni e le principali opere d'arte) contribuiscono al ricordo del passato di questi itinerari.

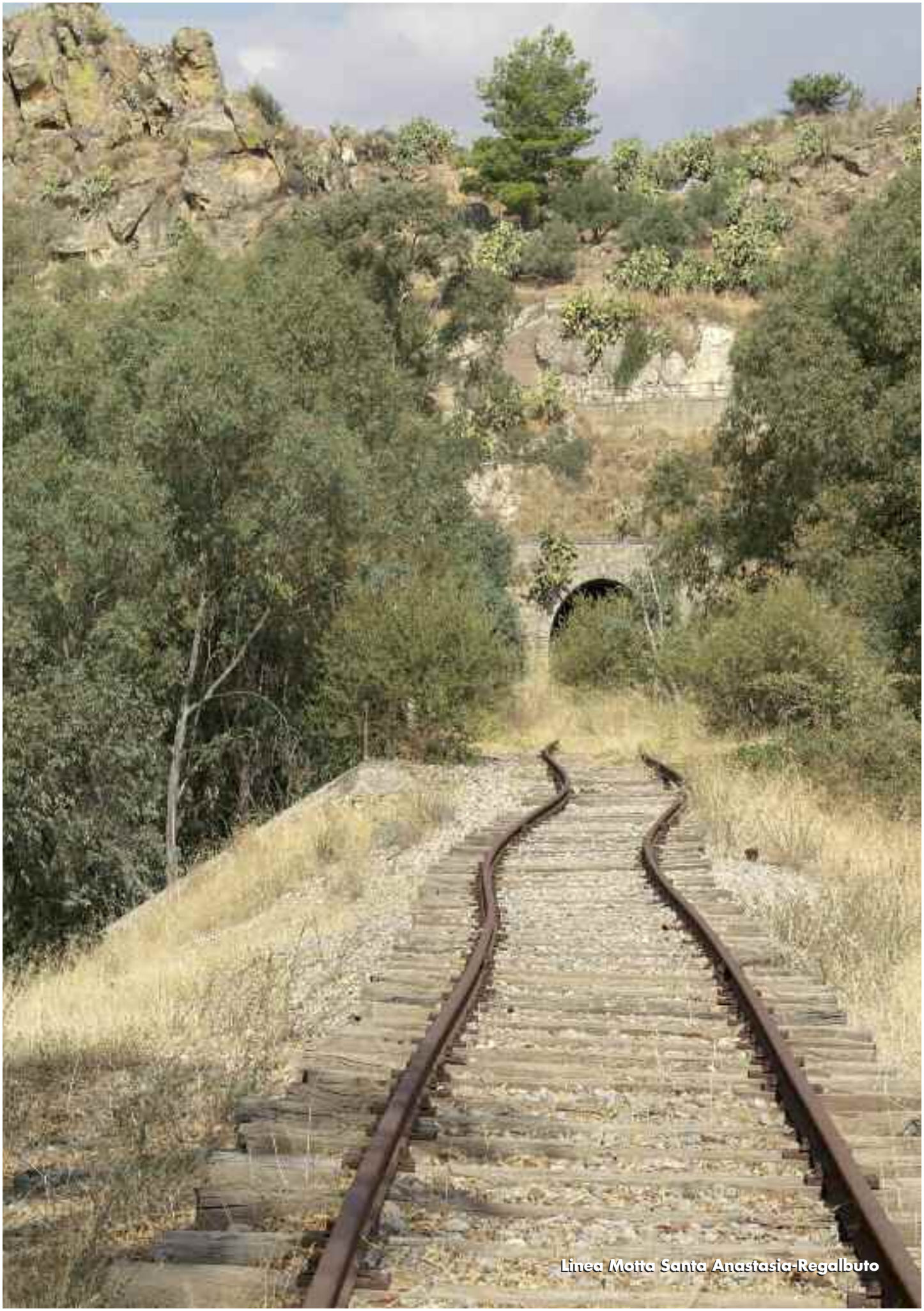
In quest'ottica, si inserisce la recente proposta del marchio "Binari verdi" (**www.binariverdi.it**), ideato dall'Associazione Italiana *Greenways*, in collaborazione con il *Touring Club* Italiano, che può contribuire a valorizzare l'unicità di questi percorsi, favorendone nel contempo la riconoscibilità e la promozione.

Accanto alla conversione in *greenways*, parlando di riuso dei tracciati ferroviari dismessi per la mobilità dolce, non bisogna infine dimenticare (pur non esistendo al momento realizzazioni in Italia) la possibilità di destinare i tratti ancora armati alla circolazione turistica dei ferrocicli (carrelli a pedali adatti al movimento sul binario ferroviario), come previsto dall'art. 10 della legge 128/2017 recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico".

Al fine di ampliare le possibilità di valorizzazione dei vecchi tracciati ferroviari e, soprattutto, le potenziali ricadute economiche e sociali per le aree attraversate è auspicabile, come avvenuto in altri paesi, l'avvio di un programma nazionale che possa finalmente coordinare e promuovere gli interventi di riuso delle vecchie ferrovie. A tal fine nell'ultimo decennio sono state presentate diverse proposte di legge volte a favorire il recupero delle migliaia di chilometri di ferrovie in disuso per la mobilità dolce, tra cui l'ultima in ordine di tempo è la proposta di "Norme per la realizzazione di una rete di itinerari per la mobilità dolce e per la riconversione delle linee ferroviarie dismesse" (C.1747), che ha riunito diverse proposte simili presentate sullo stesso tema. L'obiettivo principale è la conservazione del patrimonio e della sua unitarietà e la sua valorizzazione come *greenways*, all'interno di un più ampio progetto di rete nazionale della mobilità dolce che metta a sistema le grandi infrastrutture nazionali (cammini, ciclovie, *greenways*).

In tale quadro, il presente Atlante può rappresentare la base informativa necessaria per l'individuazione delle linee ferroviarie dismesse del gruppo FS che possono rientrare (per bellezza, disponibilità del sedime, interesse dei territori, ecc.) nella rete nazionale della mobilità dolce. Queste linee, una volta selezionate, andranno preservate e destinate a tale futuro utilizzo, spingendo contemporaneamente affinché lo Stato metta a disposizione le risorse finanziarie necessarie per la loro conversione in *greenways*, come recentemente avvenuto per alcuni itinerari ciclistici di interesse turistico.

Roberto Rovelli
Vice Presidente
Associazione Italiana Greenways Onlus



Linea Motta Santa Anastasia-Regalbuto

L'Atlante un anno dopo

Un anno fa pubblicavamo il primo "*Atlante delle linee ferroviarie dismesse*", un volume che aveva lo scopo di censire e raccontare la storia dei tanti tracciati che per decenni sono stati percorsi dai treni e poi, per motivi di insufficiente domanda di trasporto, sono stati chiusi all'esercizio ferroviario.

In quel volume abbiamo descritto come si snodano le linee dismesse, quanto sono lunghe, dove sono collocate le stazioni, in che regioni si trovano e quali comuni attraversano.

Abbiamo tracciato sommariamente la loro storia, descrivendo per quanti anni hanno servito il Paese e per quale motivo si sia deciso di cessare l'attivitá del trasporto ferroviario, sia al servizio dei viaggiatori che delle merci.

L'*Atlante* ha suscitato interessi ed emozioni oltre ogni nostra aspettativa e ciò ci ha spinti a non fermarci con quel censimento, ma ad illustrare queste affascinanti linee da altri e più vari punti di vista: abbiamo sentito la necessità di portare in stampa un nuovo *Atlante* in cui, con un approccio del tutto diverso, si è dato spazio a quanto di meraviglioso circonda le linee dismesse: riserve naturali, borghi storici, castelli, parchi e ancora tante bellezze che sono collocate lungo il dispiegarsi di questi tracciati.

Si sono descritte le vicine linee in esercizio e le piste ciclabili giá esistenti, i cammini e le *greenways* che potrebbero costituire un *network* di forte interesse turistico-naturalistico nel momento in cui si aggiungesse a questi percorsi anche il riuso delle linee ferroviarie dismesse, elementi che andrebbero ad arricchire la mobilità sostenibile del Paese.

In questo nuovo *Atlante* si trovano indicati i luoghi di maggiore interesse "*sulle colline circostanti, coperte da frutteti e vigneti, sono adagiati caratteristici paesi, nobili ville e antichi castelli, tra cui il duecentesco Castel Roncolo all'imbocco della Val Sarentina*", evidenziata la vicinanza con altri tracciati dismessi "*dalla stazione di Moretta, dove termina la Via delle Risorgive, greenway realizzata sul sedime della ex-linea proveniente da Airasca, il tracciato si dirige in rettilineo quasi esattamente verso sud*", individuati i siti di particolare pregio archeologico "*dove spiccano la cattedrale, l'antica via dei Portici e il museo archeologico che custodisce il corpo mummificato di Otzi*", descritte le riserve naturali e marine; per fornire al lettore che si accinge a sfogliare questo volume delle suggestioni che lo trasporteranno in un viaggio affascinante lungo chilometri di linee dismesse.

Tutto ciò con l'obiettivo di replicare quanto accade da molti anni in altri paesi europei, ma anche in Italia, ovvero sviluppare con ancora più energia il riuso dei tracciati ferroviari dismessi in ottica di mobilità sostenibile, per facilitare la realizzazione di un progetto che è parte integrante del Piano Industriale delle Ferrovie dello Stato Italiane: dialogare con le Amministrazioni pubbliche affinché si prendano cura dei tracciati fuori uso per trasformarli in nuovi elementi di svago, di cultura e di benessere per tutti coloro che avranno la curiosità di percorrerli, con una bicicletta o un cavallo, a piedi o con un carrello ferroviario riadattato (grazie anche alla legge appena emanata sulle Ferrovie turistiche).

Per connotare i siti di archeologia industriale ferroviaria abbiamo voluto inserire cenni fotografici di alcuni degli edifici di stazione aventi una valenza storica e culturale: fabbricati viaggiatori, magazzini merci, rimesse per locomotive, case cantoniere, e altri ancora, costruiti secondo "progetti tipo" contenuti nei manuali appositamente redatti, oppure rispondenti ai criteri e ai caratteri formali richiesti dalle "Commissioni Edilizie e di Ornato" delle amministrazioni comunali, fino agli edifici di maggiore dimensione e rilevanza i cui progetti venivano affidati ad architetti di chiara fama o per i quali si prevedevano appositi concorsi pubblici.

Fabbricati che raccontano ancora la storia del treno che innumerevoli volte ha corso su quei binari oggi dismessi, e che si attendono ora un futuro diverso: essere nuovamente utili a coloro che vorranno percorrere questi tracciati, per offrire servizi ai ciclisti, ristoro ai camminatori, accoglienza per i turisti e altro ancora.

Nasce così l'"*Atlante di viaggio lungo le linee dismesse*", una raccolta di elementi di forte attrazione, che, grazie all'impareggiabile contributo fornito dall'Associazione Italiana *Greenways*, ci auguriamo possa suscitare nel lettore le emozioni che giá il primo volume gli ha consentito di provare.

Ilaria Maggiorotti
Direzione Produzione
Rete Ferroviaria Italiana



CC Linea Agrigento Bassa-Licata

Introduzione

Come si può vedere sfogliando questo secondo *Atlante* sulle linee dismesse del Gruppo FS, la struttura dei contenuti editoriali ricorda molto, a prima vista, quella dell'*Atlante* che lo precede, rispetto al quale si colloca senz'altro in continuità. A ben vedere però, in questo nuovo lavoro, con specifico riferimento alla natura dei contenuti, vi è un salto concettuale mirato e di sicura rilevanza nella prospettiva adottata e nella tipologia delle informazioni che vengono fornite.

Nel primo *Atlante* la vista sulle linee dismesse era volutamente autoreferenziale: pur evitando di indulgere in dettagli superflui e nella terminologia tecnica, le protagoniste della narrazione erano le *linee dismesse in sé*, delle quali si è compilata una carta di identità, in relazione alla storia della loro realizzazione e del loro utilizzo, nonché al ruolo che, anche dopo la cessazione dell'uso ferroviario, continuano a rivestire nell'ambito dei rispettivi territori attraversati.

Popolazioni e siti risultano infatti indelebilmente segnati dalla loro presenza, come se esse avessero *scavato* canali e messo radici: se prima convogliavano treni, oggi le vecchie linee sono rimaste sedimento di memoria, assopita successione di percorsi e stazioni che spesso riescono ancora ad evocare la vitalità e il brulicare del passato.

La voglia di gettare lo sguardo dentro questa affascinante simbiosi tra ex linee ferroviarie e territorio sta tutta nel titolo: *Atlante di viaggio…*, nella convinzione che l'attenzione del *Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane* per la preservazione di questo importante patrimonio, attraverso l'incentivazione alla riconversione delle linee in percorsi per una fruizione *slow* e sostenibile – che è poi il *fil rouge* che collega strettamente i due volumi dell'*Atlante* – debba necessariamente portarsi dietro il riconoscimento del valore di tutte quelle entità che sono, divagando su una mappa e ricucendo con piacere i punti dove si situano, le preziose bellezze storico-paesaggistiche delle quali la ex linea può proporsi di diventare il *trait d'union*.

Come nel precedente *Atlante*, il volume consta essenzialmente di **schede descrittive** relative alle 61 principali linee dismesse oggi in capo al Gruppo FS (più precisamente di proprietà di *Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.* e di *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.*), scelte in relazione all'importanza ed alla lunghezza del tracciato. Le schede comprendono, nella parte iniziale, un testo che descrive la ex linea, articolato nelle tre tematiche principali di seguito elencate.

- **La linea**, con informazioni sintetiche sulla storia della stessa, sul ruolo prettamente ferroviario rivestito nel passato, sulle modalità della successiva dismissione, sullo stato di conservazione dei beni, nonché sulle eventuali trasformazioni d'uso o cessioni di proprietà già intervenute.
- **Il territorio**, sezione contenente una descrizione di ciò che si incontra immaginando di muoversi lungo il tracciato della linea in una fascia di circa 10 km, segnalando, di volta in volta, la vicinanza delle *emergenze* di beni ambientali, archeologici e artistici, alcuni concentrati nei centri storici degli abitati, che costituiscono l'interesse precipuo per una fruizione turistica o di svago. È senz'altro l'argomento "cuore" del concetto che ha informato questo nuovo *Atlante*.
- **I progetti in corso**, dove si descrivono, se in essere, le attività che si stanno svolgendo orientate alla trasformazione ed al riuso della linea dismessa, con riferimento ad iniziative delle comunità locali, a proposte portate avanti dalle amministrazioni locali, a progetti elaborati, nonché a processi di riuso e valorizzazione in corso di attuazione.

Ciascuna **scheda descrittiva** è poi corredata da una dettagliata planimetria tematica, altro contenuto fondamentale del nuovo *Atlante*: si tratta di una mappa di tipo stradale-turistico, analoga a quella del volume precedente e quindi con la medesima evidenziazione in colore rosso del tracciato della linea dismessa, fortemente arricchita da varie indicazioni aggiuntive legate ai valori ambientali, culturali e del turismo *slow*, quali:

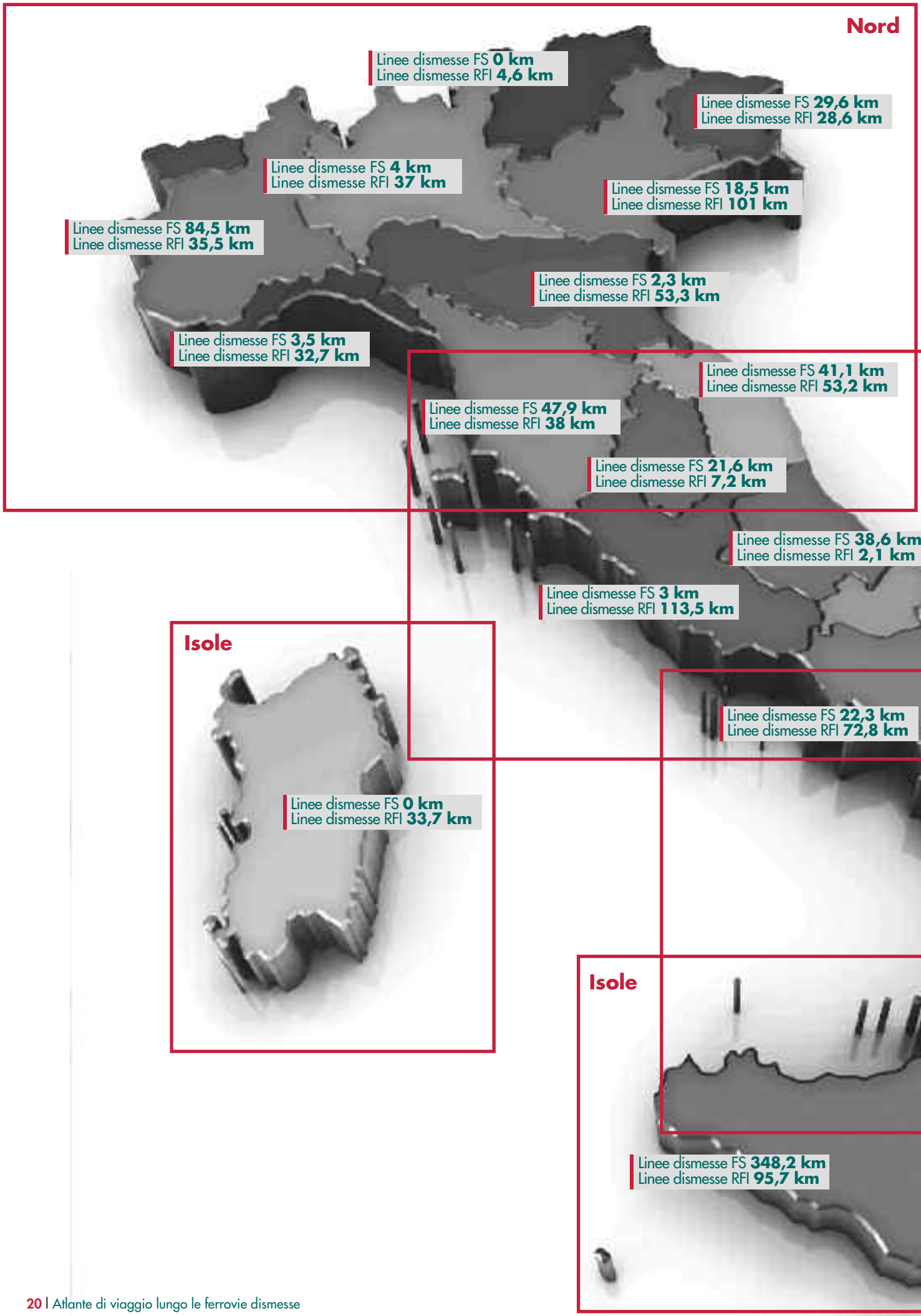
- la rete delle infrastrutture di trasporto attive, ferroviarie e non, comprendente: strade, linee ferroviarie in esercizio sia di RFI sia concesse, aeroporti, porti, ecc.
- altre linee ferroviarie dismesse oltre a quella oggetto della scheda; sedimi già sottoposti a trasformazioni, quali *greenways* realizzate su ferrovie dismesse, piste ciclo-pedonali, cammini, nonché gli itinerari individuati nella pianificazione delle reti ciclabili nazionali e regionali (es. itinerari Bicitalia);
- l'individuazione nel territorio circostante dei più rilevanti beni storico-ambientali, segnalati attraverso apposita simbologia (si veda la *legenda* dove sono riportati tutti i pittogrammi utilizzati), quali beni archeologici, castelli, complessi religiosi, musei e monumenti (riguardati anche nell'insieme di un *centro storico* di pregio), parchi, riserve, aree marine protette, spiagge di rilievo, punti panoramici.



Linea Imperia-Oneglia

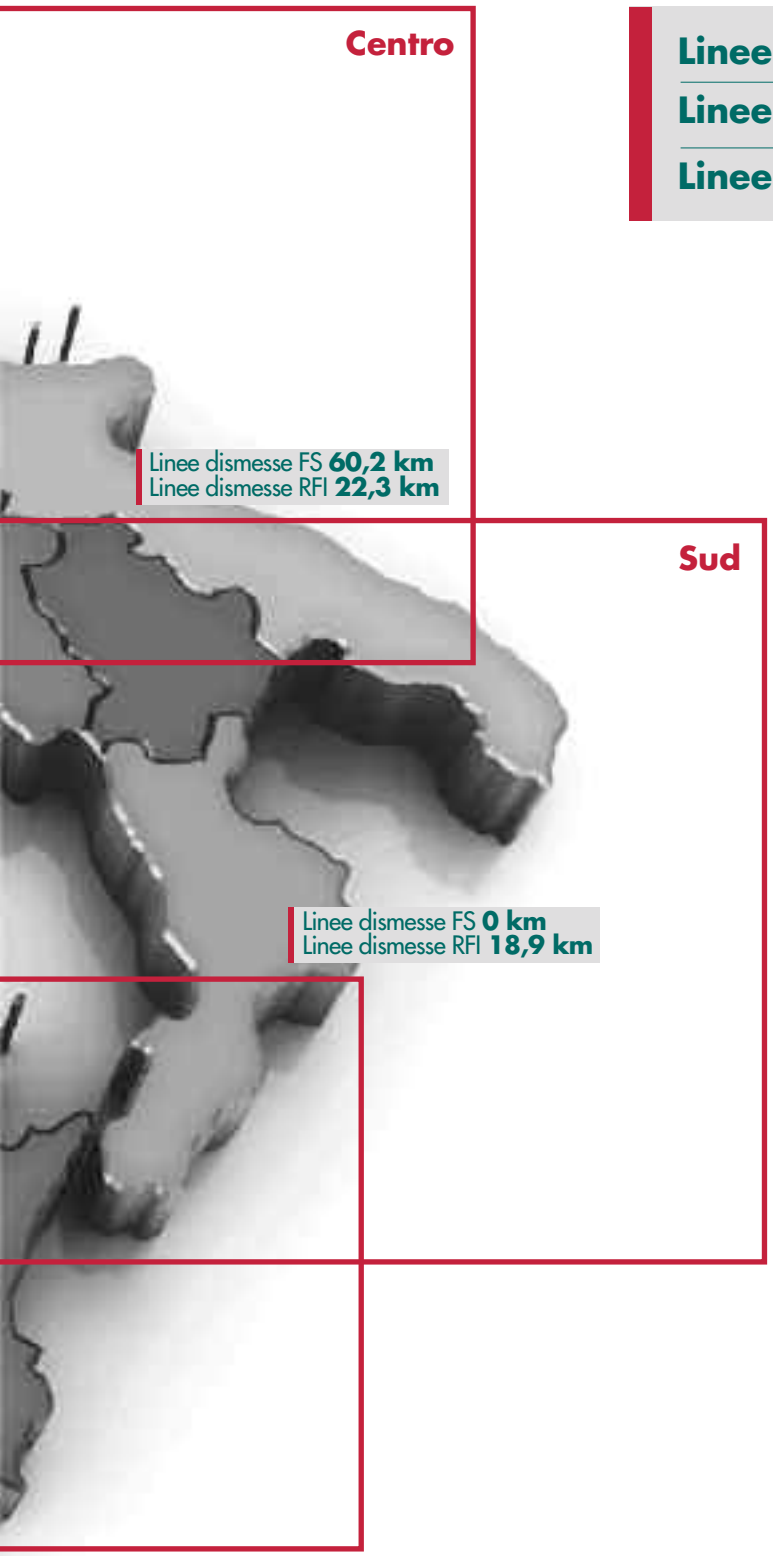
La singola scheda è completata da due utili **tabelle riepilogative**, la prima dei principali dati descrittivi della linea dismessa, la seconda dei principali beni storico-ambientali situati nell'intorno, indicati come detto anche sulla mappa tramite l'apposita simbologia.
Lungo la linea rossa continua, che rappresenta il tracciato della linea dismessa, sono state ben evidenziate con pittogrammi rossi, riportanti l'immagine di una "casa" stilizzata, le stazioni dismesse. Le *stazioni in rosso* costituiscono per il lettore il primo aggancio con riferimento all'altro importante argomento che si è voluto trattare in questo *Atlante*: gli **edifici dismessi**. Completano infatti la scheda descrittiva della singola linea alcune pagine dove sono state inserite le fotografie dei principali edifici (intendendosi con ciò i più significativi) ancora di proprietà del Gruppo FS e disponibili per la cessione ed un nuovo utilizzo; accanto all'immagine troviamo l'indicazione dell'ubicazione del fabbricato (la denominazione della ex stazione, oppure, se fuori stazione, l'indicazione di "lungolinea"), la tipologia (FV, MM, CC, ecc. utilizzando invece volentieri qui le storiche e utili abbreviazioni del gergo ferroviario, di cui al *Glossario*), la superficie in *metri quadri* ed infine la provincia di appartenenza. Altri fabbricati ritenuti "minori", che non sono stati illustrati fotograficamente, risultano comunque enumerati nella tabella tecnica della linea.
L'illustrazione dei fabbricati di maggior pregio, oggetti ex-ferroviari sui quali si è voluto puntare l'attenzione, completa, assieme al ritratto della linea e delle bellezze del territorio circostante, il perimetro concettuale che è alla base di questo *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*.
Le schede descrittive delle linee sono raggruppate, esattamente come nel primo Atlante, nelle quattro macro-aree *Nord, Centro, Sud* e *Isole*. Ciascuna di queste sezioni del volume si conclude con l'inserimento di una tavola illustrativa, in cui è riportata una sintesi delle restanti linee dismesse "minori" (essenzialmente quelle di lunghezza ridotta), delle quali si forniscono le informazioni principali e si individua la posizione nell'ambito dei perimetri regionali.
Da evidenziare infine l'inserimento, a corredo del materiale fotografico, di alcune immagini d'epoca in bianco e nero, relative alle linee dismesse, attraverso le quali regalare al lettore anche la possibilità di uno sguardo sul passato.
Lungi dal voler essere, questa, una raccolta completa ed esauriente di dati su un argomento che peraltro offre innumerevoli chiavi di lettura, con questo lavoro si è inteso invece presentare una rassegna di snelle ma efficaci descrizioni, tratte da una sorta di palcoscenico dove sono stati riprodotti nella loro essenzialità i protagonisti principali: i brani di territorio e le ex linee che li attraversano, della cui simbiosi si è cercato di restituire il senso e l'intrinseco valore.

Deodato Mammana
Direzione Produzione
Rete Ferroviaria Italiana


Nord
Linee dismesse FS 0 km
Linee dismesse RFI 4,6 km
Linee dismesse FS 29,6 km
Linee dismesse RFI 28,6 km
Linee dismesse FS 4 km
Linee dismesse RFI 37 km
Linee dismesse FS 18,5 km
Linee dismesse RFI 101 km
Linee dismesse FS 84,5 km
Linee dismesse RFI 35,5 km
Linee dismesse FS 2,3 km
Linee dismesse RFI 53,3 km
Linee dismesse FS 3,5 km
Linee dismesse RFI 32,7 km
Linee dismesse FS 41,1 km
Linee dismesse RFI 53,2 km
Linee dismesse FS 47,9 km
Linee dismesse RFI 38 km
Linee dismesse FS 21,6 km
Linee dismesse RFI 7,2 km
Linee dismesse FS 38,6 km
Linee dismesse RFI 2,1 km
Linee dismesse FS 3 km
Linee dismesse RFI 113,5 km
Isole
Linee dismesse FS 22,3 km
Linee dismesse RFI 72,8 km
Linee dismesse FS 0 km
Linee dismesse RFI 33,7 km
Isole
Linee dismesse FS 348,2 km
Linee dismesse RFI 95,7 km

LINEE DISMESSE *IN ASSET* DEL GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

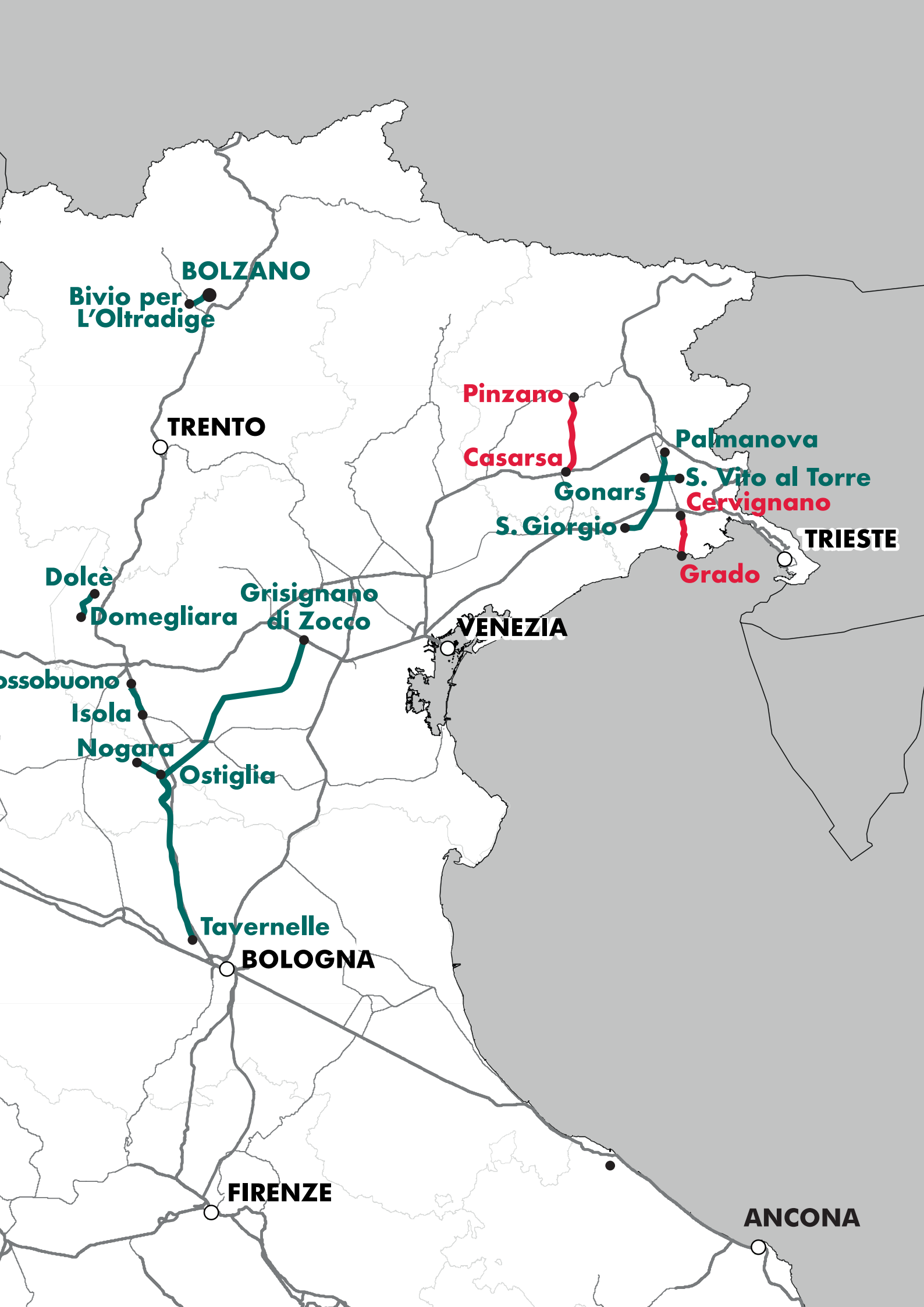
Linee dismesse FS	724 km circa
Linee dismesse RFI	750 km circa
Linee dismesse totali	1.474 km circa






Nord


Linee dismesse FS
Tratte dismesse RFI
Linee in esercizio
AOSTA
TORINO
MILANO
GENOVA
Calolziocorte
Olginate
Cernusco
Merate
Airasca
Bricherasio
Barge
Saluzzo
Moretta
Cavaller
maggiore
Motta di
Costigliole
Bra
Castagnole
delle Lanze
Narzole
Busca
Dronero
Mondovì
Bastia Mondovì
Ceva
Cavi
Varigotti
Finale Ligure
Marina
Andora
S. Lorenzo al Mare
Manarola

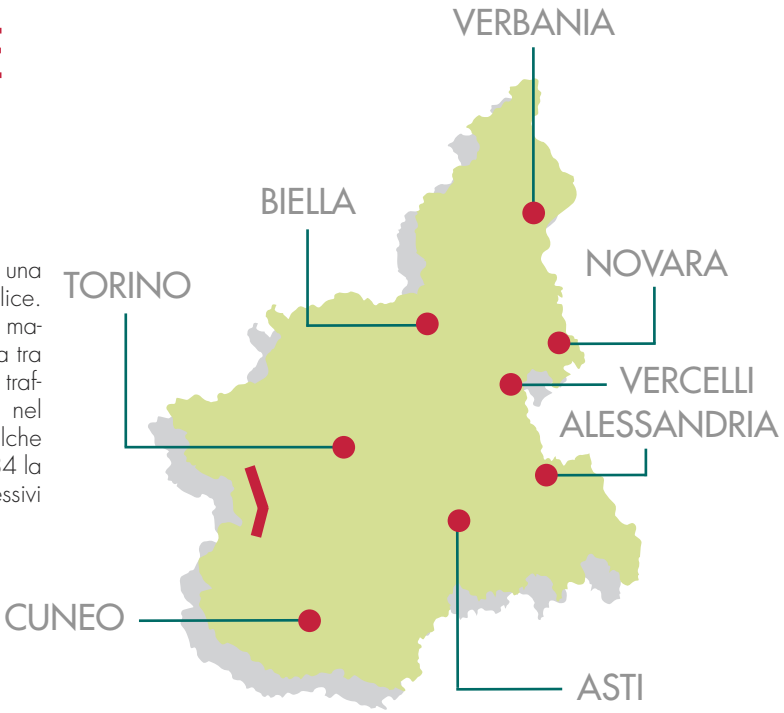

BOLZANO
Bivio per
L'Oltradige
TRENTO
Pinzano
Casarsa
Palmanova
Gonars
S. Vito al Torre
Cervignano
S. Giorgio
TRIESTE
Grado
Dolcè
Domegliara
Grisignano
di Zocco
VENEZIA
ossobuono
Isola
Nogara
Ostiglia
Tavernelle
BOLOGNA
FIRENZE
ANCONA

PIEMONTE

BRICHERASIO-BARGE

La linea

La linea Bricherasio-Barge, lunga 11,5 km, costituiva una breve diramazione della ferrovia Pinerolo-Torre Pellice. Attivata nel 1885 principalmente per il trasporto di materiali lapidei e minerali di quarzo estratti nella zona tra Bagnolo Piemonte e Barge, registrò fin da subito un traffico passeggeri modesto, che venne soppresso nel 1966. Il traffico merci proseguì ancora per qualche anno, cessando definitivamente nel 1970. Nel 1984 la linea fu definitivamente soppressa e negli anni successivi completamente disarmata.



Il territorio

La ferrovia Bricherasio-Barge si estende in direzione nord-sud al margine occidentale della pianura piemontese, a ridosso delle prime pendici alpine. La linea prende avvio dalla stazione di Bricherasio, posta all'incirca a metà percorso della ferrovia (sospesa al servizio dal 2012) che collega la graziosa cittadina di Pinerolo con Torre Pellice, centro principale delle valli valdesi. Il tracciato del sedime da Bricherasio si dirige inizialmente in rettilineo verso sud, supera con un ponte a 5 archi di 16 m di luce ciascuno, l'ampio alveo del torrente Pellice e arriva alla stazione di Campiglione-Fenile. A ovest dominano le colline, mentre ad est tra la pianura coltivata emerge la rocca di Cavour, altura costituita da un blocco di gneiss e tutelata da una riserva naturale.
Questo primo tratto di 5 km di proprietà della provincia di Torino, nella quale ricade è già stato trasformato in *greenway* con una pista ciclabile asfaltata. La *greenway* termina all'ingresso nella provincia di Cuneo. Il tratto successivo di sedime di 6,5 km circa di proprietà di FS, ancora non soggetto a trasformazione, dopo la stazione di Bagnolo Piemonte prosegue tra vigneti e frutteti, con un tracciato che in questo ultimo tratto si fa più tortuoso, fino alla stazione capolinea di Barge, ai piedi del Monte Bracco, ad una decina di chilometri dalla quale si trova l'Abbazia di Staffarda, uno dei monumenti medievali più importanti del Piemonte. Il sedime della linea interessa i Comuni di Bricherasio, Fenile, Campiglione, Bibiana, Bagnolo e Barge.

I progetti in corso

Comune di Bagnolo Piemonte e Provincia di Cuneo hanno manifestato l'interesse a realizzare un prolungamento della *greenway* che interessi il territorio di Bagnolo. L'intesa tra Il Comune e FS prevede, tramite una variante al Piano regolatore generale, il cambio di destinazione d'uso dell'area nei pressi dell'ex stazione ferroviaria per renderla edificabile a fini residenziali. FS Italiane in cambio cederà in comodato d'uso gratuito per 20 anni il sedime ferroviario dismesso ricadente nel comune di Bagnolo Piemonte (circa 4 Km) per realizzare una pista ciclabile che continui quella asfaltata realizzata nei comuni di Bibiana e Campiglione. La Regione Piemonte auspica che un'analoga soluzione possa essere trovata per il comune di Barge.

Macello (TO)	Cappella S. Maria della Stella
Cavour (TO)	Riserva naturale Rocca di Cavour
Staffarda di Revello (CN)	Abbazia di Staffarda



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

Lunghezza e Proprietà	6,5 km FS SpA - 5 km Provincia di Torino
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 CC
Fabbricati minori	1 FV - 3 CC - 1 MM
Presenza di binari e/o tecnologie	No



FV Bagnolo Piemonte Linea Bricherasio- Barge



Lungolinea (CN)

CC km 7+262 70 mq

CC km 8+542 70 mq



Lungolinea (CN)

PIEMONTE

AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE

La linea

La ferrovia Airasca-Cavallermaggiore fu concepita alla fine dell'ottocento per servire l'ampio territorio compreso tra le linee Torino-Pinerolo e Torino-Savigliano-Saluzzo. Aveva una lunghezza di circa 34 km e venne attivata in tre fasi: nel 1884 da Airasca a Vigone, l'anno successivo da Vigone a Moretta e, infine, nel 1886 da Moretta a Cavallermaggiore. Durante tutta la sua esistenza fu interessata da un traffico modesto, che determinò nel 1959 la chiusura del tratto Moretta-Cavallermaggiore (poi dismesso nel 1961), cui seguì dal 1° gennaio 1986 la soppressione del tronco Airasca-Moretta (dismesso nel 1997).



Il territorio

La ferrovia Airasca-Cavallermaggiore si sviluppa in una zona prevalentemente agricola e presenta un tracciato regolare e pianeggiante che, tra Airasca e Moretta, è stato trasformato in una greenway per circa 21 km, a cura delle province di Torino (16 km) e Cuneo (5 km) denominata ***Via delle Risorgive***, costituita da una pista ciclopedonale asfaltata integrata nel sistema di percorsi ciclabili della provincia di Torino.
Dalla stazione di Airasca la linea piega verso sud e prosegue con lunghi rettilinei attraverso una zona ricca di risorgive fino a giungere alla stazione di Vigone; sulla strada per Macello, la cappella di S. Maria della Stella custodisce affreschi del '400.
Attraversato il torrente Pellice con un ponte misto stradale-ferroviario a 5 archi di 17 m di luce ciascuno, il tracciato tocca Villafranca Piemonte, oltre il quale, superando il fiume Po con un altro ponte misto stradale-ferroviario a 3 archi di 17 m di luce, entra nella provincia di Cuneo e arriva alla stazione di Moretta, da cui si diramava il tronco per Saluzzo (linea Moretta-Saluzzo, anch'essa soppressa). Qui termina il tratto recuperato come *greenway*. Attraversato il torrente Varaita, il tracciato, che fino a Cavallermaggiore è disarmato e abbandonato, prosegue tra estese colture cerealicole incontrando le stazioni di Villanova Solaro, Murello e Cavallerleone, che erano a servizio di piccoli nuclei rurali, per ricongiungersi infine alla linea Torino-Savigliano nei pressi di Cavallermaggiore, il cui abitato presenta un interessante centro storico di impianto medievale, ubicato tra le cittadine di Racconigi e Savigliano, anch'esse ricche di emergenze monumentali.
Il sedime della linea interessa i comuni di Airasca, Scalenghe, Cercenasco, Vigone, Villafranca Piemonte, Moretta, Villanova Solaro, Murello, Cavallerleone e Cavallermaggiore.
Il tracciato trasformato in *greenway* è stato ceduto alle Province di Torino e di Cuneo. Nel tratto successivo si sono avute cessioni anche a terzi, per cui in molti punti il sedime non risulta più chiaramente rintracciabile.

Candiolo, Nichelino, Orbassano (TO)	Parco naturale di Stupinigi
Candiolo, Nichelino, Orbassano (TO)	Palazzina Caccia di Stupinigi
Carignano (TO)	Cappella della Visitazione al Vallinotto
Staffarda di Revello (CN)	Abbazia di Staffarda
Macello (TO)	Cappella S. Maria della Stella



- AIRASCA
  KM 0,0
- SCALENGHE
  KM 4,5
- CERCENASCO
  KM 7,6
- VIGONE
  KM 10,0
- VILLAFRANCA PIEMONTE
  KM 16,3
- MORETTA
  KM 19,3
- VILLANOVA SOLARO
  KM 22,8
- MURELLO
  KM 26,8
- CAVALLERLEONE
  KM 29,6
- CAVALLERMAGGIORE
  KM 34,5

Lunghezza e Proprietà	34,5 km totali, di cui 18 km di FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	4 FV
Fabbricati minori	2 FV - 16 CC - 1 MM
Presenza di binari e/o tecnologie	No

Scalenghe (TO)



FV 250 mq

FV 130 mq

Cercenasco (TO)





Vigone (TO)

FV 660 mq

FV 380 mq



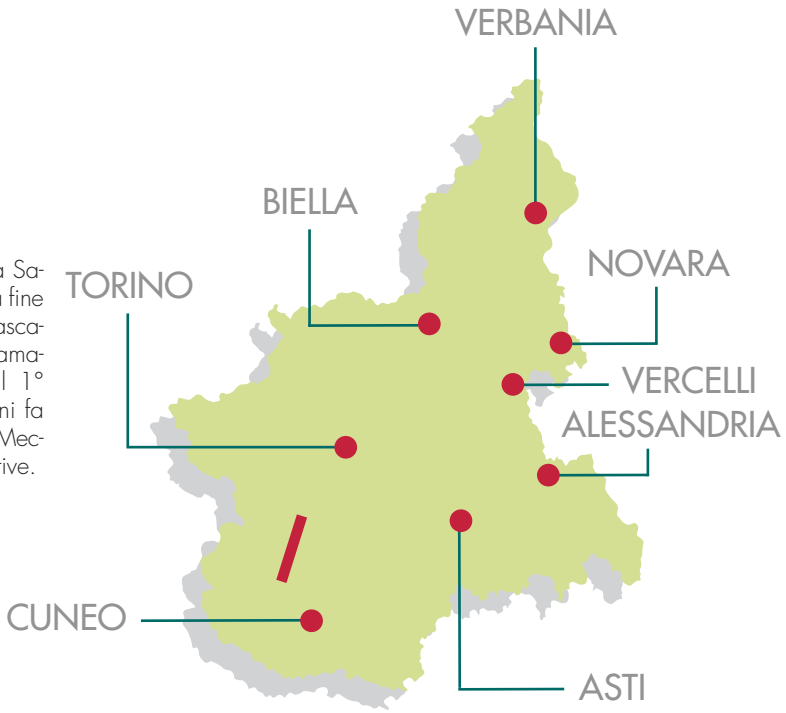
Villafranca Piemonte (TO)

PIEMONTE

MORETTA-SALUZZO

La linea

La realizzazione del tronco ferroviario da Moretta a Saluzzo, della lunghezza di circa 14 km, fu decisa alla fine dell'ottocento insieme alla costruzione della linea Airasca-Cavallermaggiore, di cui avrebbe costituito una diramazione. Attivata nel 1885, la linea fu chiusa dal 1° gennaio 1986, rimanendo in uso fino a pochi anni fa come raccordo merci per le officine ferroviarie della Meccanica Moretta, le quali però ad oggi risultano inattive.



Il territorio

La ferrovia Moretta-Saluzzo si sviluppa in direzione nord-sud con un andamento rettilineo e pianeggiante, attraversando zone rurali e scarsamente abitate. Dalla stazione di Moretta, dove termina la ***Via delle Risorgive***, *greenway* realizzata sul sedime della ex-linea proveniente da Airasca, il tracciato si dirige in rettilineo quasi esattamente verso sud, attraversando una fertile pianura intensamente coltivata, ora a mais ora a frutteto, e toccando la fermata di Torre S. Giorgio e la piccola stazione di Cervignasco, che servivano le omonime borgate rurali; non molto distante si trova uno dei monumenti medievali più importanti del Piemonte, l'Abbazia di Staffarda.
Ad ovest, in lontananza, svetta la cima del Monviso, mentre a sud, su un colle, appare Saluzzo, uno dei più suggestivi centri storico-artistici del Piemonte, dominato da ciò che resta del castello; a Saluzzo la linea proveniente da Moretta confluisce nella Savigliano-Saluzzo-Cuneo, dal 2012 in esercizio solo per il trasporto merci. Poco più a sud vi sono l'interessante centro storico di Manta, il castello Tapparelli d'Azeglio a Lagnasco e il castello dei Saluzzo a Castellar. L'armamento è presente per tutta l'estensione della linea, mentre non sono presenti impianti tecnologici né passaggi al livello.
A partire dalla stazione di Saluzzo, in esercizio, le stazioni dismesse sono Cervignasco, Torre San Giorgio e Moretta (in comune con la Airasca-Moretta); sono presenti fabbricati e opere d'arte generalmente in buone condizioni di efficienza. Il sedime della linea interessa i comuni di Saluzzo, Torre San Giorgio e Moretta, tutti ricadenti nella Provincia di Cuneo.

I progetti in corso

La Regione ha finanziato studi di fattibilità per trasformare il sedime in pista ciclabile, anche per costituire un collegamento alla rete "Eurovelo8", che da Torino passa a Volvera e Villafranca, fino a Moretta, per poi proseguire verso la Liguria.

Staffarda di Revello (CN)	Abbazia di Staffarda
Castellar (CN)	Cappella S. Ponzio
Castellar (CN)	Castello dei Saluzzo
Lagnasco (TO)	Castello Tapparelli D'Azeglio
Macello (TO)	Cappella S. Maria della Stella
Cavour (TO)	Riserva naturale Rocca di Cavour

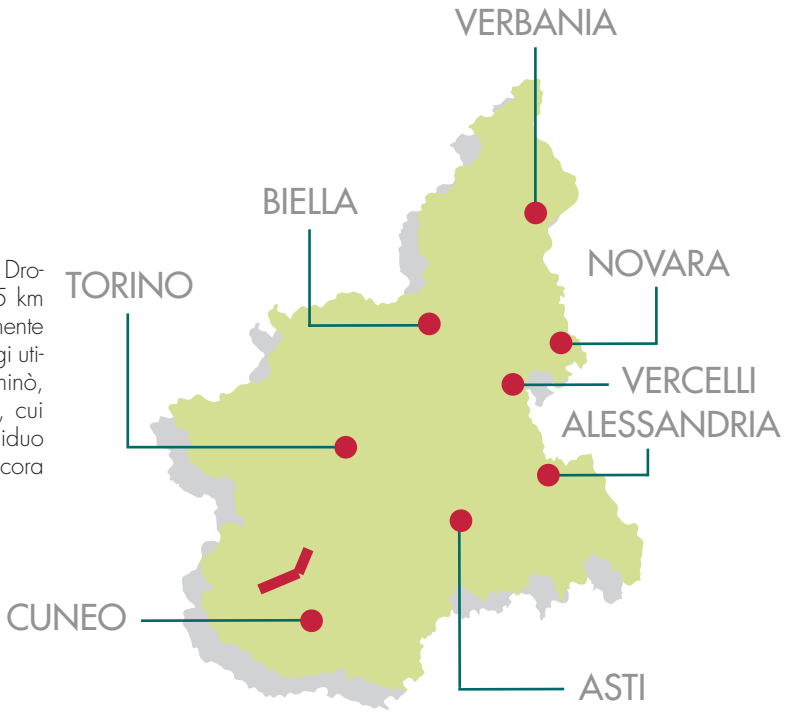


- MORETTA
  KM 0,0
- TORRE SAN GIORGIO
  KM 2,9
- CERVIGNASCO
  KM 7,7
- SALUZZO
  KM 13,8

Lunghezza e Proprietà	13,8 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	1 FV - 5 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

PIEMONTE

BUSCA-DRONERO



La linea

Dopo decenni di pressioni da parte del comune di Dronero, nel 1912 fu attivata la breve ferrovia di 12,5 km che collegava Dronero alla stazione di Busca, attualmente in esercizio sulla linea Savigliano-Saluzzo-Cuneo (oggi utilizzata solo per servizi merci). Lo scarso traffico determinò, nel 1966, la sospensione del servizio viaggiatori, cui seguì all'inizio degli anni '80 anche quella del residuo servizio merci. Dopo decenni di inutilizzo la linea, ancora parzialmente armata, è stata soppressa nel 2014.

Il territorio

La ferrovia Busca-Dronero si sviluppa, con un percorso privo di asperità, nella vasta pianura che forma il primo tratto della valle del torrente Maira, tra estese colture e piccoli nuclei rurali, al piede di colline coperte di castagneti.
I comuni interessati sono appunto Busca e Dronero, ambedue in provincia di Cuneo.Il tracciato dismesso si dirama dalla ferrovia diretta a Cuneo circa 600 metri a sud di Busca, sulle cui colline sorge il neogotico castello del Roccolo, e piegando verso ovest inizia a seguire, in leggera salita, il corso del torrente Maira, tra campi di cereali e frutteti. Dopo le fermate di Castelletto di Busca e Monastero-Pratavecchia, che erano a servizio di nuclei rurali, la linea giunge alla stazione capolinea di Dronero, posta alla periferia dell'importante centro che domina l'imbocco della pittoresca valle Maira.
All'uscita del paese il Museo Sòn de Lenga illustra la cultura e la lingua occitana che caratterizzava quest'area, mentre sulle pendici a nord dell'abitato spiccano due importanti edifici religiosi: la piccola chiesa di S. Costanzo sul Monte S. Bernardo, di origine antichissima, e la settecentesca parrocchiale di S. Pietro in Vincoli a Villar S. Costanzo.

I progetti in corso

Negli anni 2000 la linea è stata oggetto di iniziative per il recupero e riuso del tracciato con finalità turistiche e culturali, con riferimento particolare alle attrattive naturalistiche e storiche della Val Maira di cui si è detto. Si segnala, in particolare, la proposta dell'associazione Amici della Ferrovia Turistica della Valle Maira di utilizzare tratti della linea per la circolazione di veicoli leggeri a pedale, cosiddetti *ferrocicli* (altrimenti detti *velorail* in Francia, dove sono molto diffusi). Inoltre il territorio limitrofo alla Busca-Dronero è caratterizzato dalla presenza di itinerari ciclistici *Bicitalia*. Infine, da segnalare che il Museo Ferroviario Piemontese, al fine di promuovere l'attività turistica verso le valli del Cuneese (Dronero è all'imbocco delle valli Maira e Grana), sarebbe favorevole ad un progetto di ripristino della linea per un esercizio ferroviario con treni d'epoca.

Dronero (CN)	Museo Sòn de Lenga
Villar San Costanzo (CN)	Chiesa di S. Costanzo sul Monte S. Bernardo
Villar San Costanzo (CN)	Chiesa di S. Pietro in Vincoli
Busca (CN)	Castello del Roccolo



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

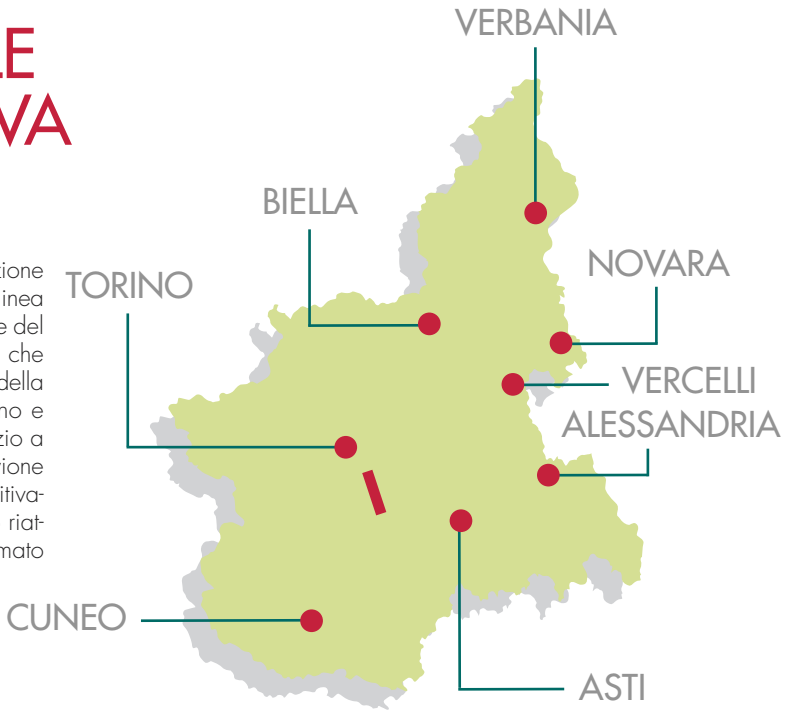
Lunghezza e Proprietà	12 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	3 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

PIEMONTE

TRATTA BRA-NARZOLE DELLA LINEA BRA-CEVA

La linea

Il tronco ferroviario Bra-Cherasco-Narzole è la porzione iniziale di 13,5 km, di proprietà di RFI S.p.A., della linea dismessa Bra-Ceva, attivata nel 1874, che era parte del primo collegamento ferroviario tra Torino e Savona che percorreva la Val Tanaro. Nel 1933, con l'apertura della nuova ferrovia Torino-Savona passante per Fossano e Mondovì, la vecchia linea fu relegata ad un servizio a carattere locale, fino a quando, a seguito dell'alluvione del 1994, il servizio sulla linea Bra-Ceva fu definitivamente interrotto. Il solo tronco Bra-Cherasco è stato riattivato nel 2006 come raccordo merci ed è oggi armato ed efficiente.



Il territorio

La Bra-Narzole si sviluppa nella bassa valle del fiume Tanaro, presentando interesse sia dal lato storico-architettonico, per la vicinanza di cittadine con emergenze monumentali, sia dal lato paesistico, svolgendosi ai piedi delle colline delle Langhe, il cui paesaggio vitivinicolo è tutelato dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità. La linea parte da Bra, cittadina che conserva nel centro storico interessanti chiese e palazzi di epoca barocca, non lontano dalla quale si trova la Tenuta Reale di Pollenzo con il castello riconosciuto Patrimonio dell'Umanità. Lasciata la stazione di Bra, in esercizio sulle ferrovie Cavallermaggiore-Alessandria e Carmagnola-Bra, la linea piega verso sud e, con ampie curve, si avvicina alla terrazza fluviale formata dalla confluenza della Stura di Demonte nel Tanaro, zona presso la quale sorge Cherasco; l'abitato si caratterizza per la pianta quadrilatera con ampie vie ortogonali ed è abbellito da numerosi edifici di età medioevale e barocca. Il tracciato inizia poi a risalire la valle del Tanaro, chiusa ad est dai colli delle Langhe, e lambendo la riserva naturale di Rocca S. Giovanni giunge alla stazione di Narzole. Non lontano si trovano il paese di Barolo, denominazione di uno dei più celebri vini italiani, con un importante museo dedicato alla vite e al vino, e la zona archeologica di Augusta Bagiennorum. I comuni interessati dal tracciato sono Bra, Cherasco e Narzole.

I progetti in corso

Tramontata una prima ipotesi di riapertura della linea Bra-Ceva nel tratto Cherasco-Narzole-Bastia Mondovì, più recentemente la Provincia di Cuneo ha elaborato uno studio di fattibilità per la conversione dei tracciati delle ex linee Bra-Ceva e Bastia Mondovì-Mondovì in *greenways*, per costituire una parte del percorso cicloturistico *Via del Mare* previsto nel progetto regionale di rete ciclabile. L'idea complessiva è quella di un itinerario che da Alba passando per la linea dismessa e la Val Tanaro corra fin verso il mare; ad esso sono interessate amministrazioni locali e aziende a vocazione turistica di Cuneo, delle Langhe e del Roero, nonché associazioni quali *FIAB* e *Amici del Tanaro*. In tale prospettiva recentemente la Provincia di Cuneo si è mostrata interessata all'acquisizione del sedime ferroviario lasciando spazio, in cambio, alla valorizzazione di aree e fabbricati ex-ferroviari.

Pollenzo, frazione di Bra (CN)	Castello di Pollenzo
Cuneo	Castello di Grinzane Cavour
Provincia di Cuneo	Cappella Madonna delle Grazie
Barolo (CN)	Museo del Vino
Barolo (CN)	Langa del Barolo
Provincia di Cuneo	Augusta Bagiennorum



BRA
KM 0,0

CHERASCO
KM 7,0

NARZOLE
KM 13,5

Lunghezza e Proprietà	13.5 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	1 FV - 1 MM
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

Cherasco (CN)



FV 250 mq

Cherasco (CN)





Cherasco (CN)

MM 85 mq

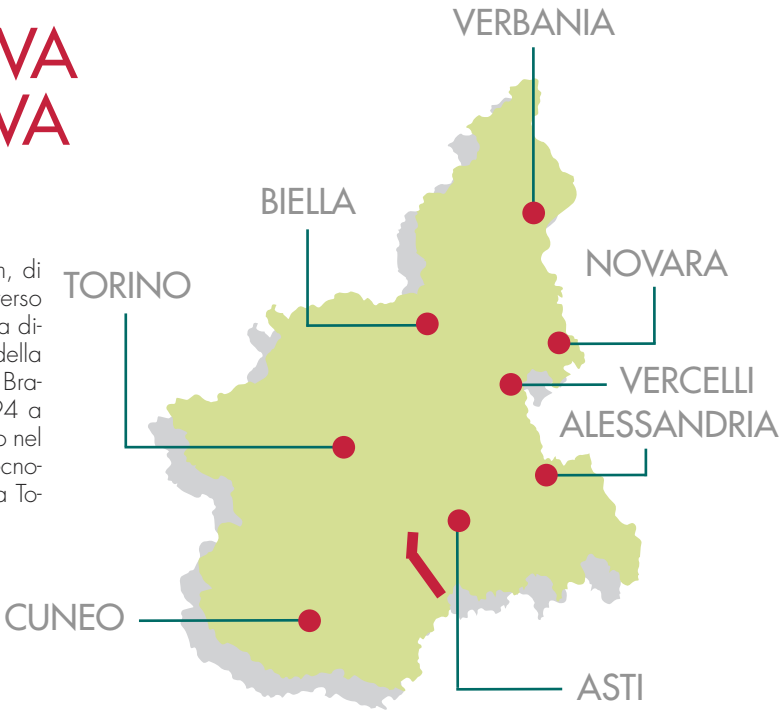
Fabbricato Viaggiatori mq > 300

PIEMONTE

TRATTA NARZOLE-CEVA DELLA LINEA BRA-CEVA

La linea

Il tratto ferroviario Narzole-Ceva, di circa 36,2 km, di proprietà di FS SpA, costituisce la prosecuzione verso sud del tratto Bra-Narzole; assieme formano la linea dismessa Bra-Ceva. Attivata nel 1874 quale parte della prima ferrovia che collegò Torino con Savona, la Bra-Ceva non è stata più utilizzata a partire dal 1994 a causa dei danni provocati da un'alluvione. Dismesso nel 2001, il tratto è disarmato e privo degli impianti tecnologici. La stazione di Ceva è in esercizio sulla linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona.



Il territorio

La ferrovia Narzole-Ceva presenta un notevole interesse paesaggistico, svolgendosi nella valle del fiume Tanaro fra le colline occidentali e meridionali delle Langhe. Partendo dalla stazione di Narzole, attraversa il Tanaro e inizia a risalire il fondovalle, seguendo il corso del fiume e lambendo le colline coperte da vigneti e tutelate come Patrimonio dell'Umanità. Barolo, vicino a Narzole, ha sede un importante museo del vino. Dopo la stazione di Monchiero-Dogliani, di fronte alla quale dall'altro lato della valle si trova l'area archeologica di Augusta Bagiennorum, proseguendo e attraversando più volte le anse del Tanaro, il tracciato incontra l'ex stazione di Bastia Mondovì (da dove si dirama la linea dismessa per Mondovì), il cui abitato, al di là del Tanaro, presenta una interessante chiesa medievale. Nel tratto a seguire la valle del Tanaro diventa più angusta, e il tracciato presenta gallerie e ponti (alcuni dei quali crollati o demoliti) che si susseguono a breve distanza; attraversando i boschi con continue curve e seguendo sempre il fiume, la ferrovia si affianca all'attuale linea Torino-Savona e giunge a Ceva, il cui abitato è caratterizzato nella parte più antica da un aspetto medievale. I comuni interessati, tutti in provincia di Cuneo, sono: Narzole, Novello, Monchiero, Lequio Tanaro, Farigliano, Clavesana, Carrù, Mondovì, Bastia, Cigliè, Niella, Rocca Cigliè, Castellino e Ceva.

I progetti in corso

Nel 2016 è stato presentato dal Politecnico di Torino il progetto *Metro Granda*, il quale prevedeva una metropolitana leggera collegante diversi comuni del cuneese, con il coinvolgimento, sul lato Est, della linea Bra-Ceva nel tratto Cherasco-Narzole-Bastia Mondovì. Successivamente la Provincia di Cuneo ha elaborato uno studio di fattibilità per la conversione del tracciato delle ex-linee Bra-Ceva e Bastia Mondovì-Mondovì in *greenway*, al fine di realizzare il percorso cicloturistico *Via del Mare* che da Alba, attraverso la Val Tanaro, giunga fino al mare; al progetto sono interessate le amministrazioni locali, gli operatori turistici a associazioni quali *FIAB* e *Amici del Tanaro*. L'idea è anche quella di realizzare un collegamento a rete con altre piste ciclabili della Liguria e del Piemonte. Recentemente, al fine di realizzare il progetto, la Provincia di Cuneo si è mostrata interessata all'acquisizione del sedime ferroviario lasciando spazio, in cambio, alla valorizzazione di aree e fabbricati ex-ferroviari.

Vicoforte (CN)	Santuario di Vicoforte
Bastia Mondovì (CN)	Chiesa San Fiorenzo
Provincia di Cuneo	Cappella Madonna delle Grazie
Barolo (CN)	Museo del Vino
Barolo (CN)	Langa del Barolo
Provincia di Cuneo	Augusta Bagiennorum



- NARZOLE
  KM 0,0
- MONCHIERO-DOGLIANI
  KM 4,6
- FARIGLIANO
  KM 11,4
- CARRÙ-CLAVESANA
  KM 15,7
- BASTIA MONDOVÌ
  KM 21,4
- NIELLA TANARO
  KM 25,5
- ROCCA CIGLIÈ
  KM 28,4
- CASTELLINO TANARO
  KM 30,5
- CEVA
  KM 36,2

Lunghezza e Proprietà	36,2 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	4 FV
Fabbricati minori	4 FV - 17 CC - 4 MM
Presenza di binari e/o tecnologie	No

Monchiero (CN)



FV 250 mq

FV 275 mq

Carrù Clavesana (CN)





Bastia Mondovì (CN)

FV 1000 mq

FV 90 mq



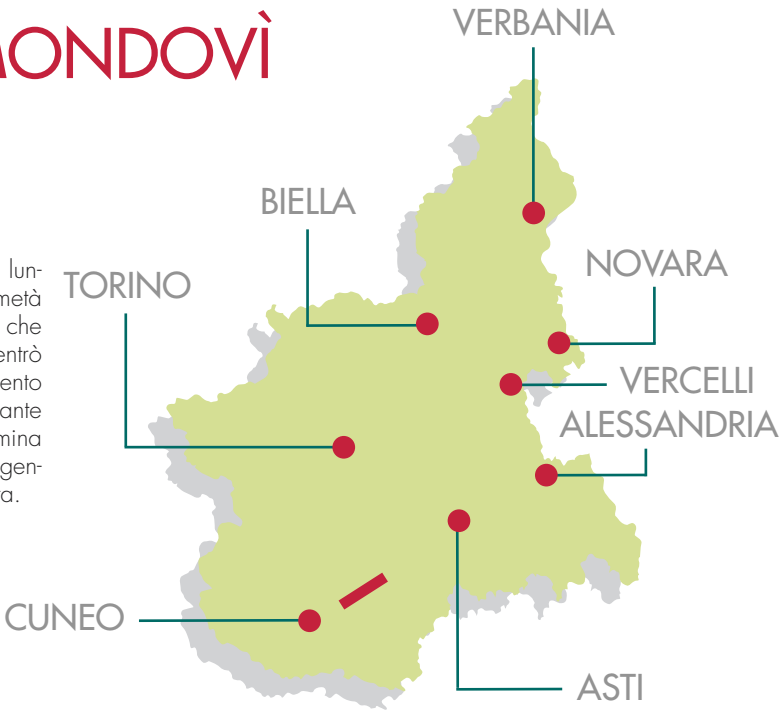
Castellino Tanaro (CN)

PIEMONTE

BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ

La linea

La ferrovia Bastia Mondovì-Mondovì, avente una lunghezza di 11,9 km, fu realizzata nella seconda metà dell'Ottocento quale parte della più lunga relazione che giungeva fino a Cuneo. Da Bastia a Mondovì Breo entrò in esercizio nel 1875; nel 1888, con il completamento della linea Mondovì-Cuneo Gesso, fu attivato il restante tratto fino all'attuale stazione di Mondovì, dove termina il tratto di linea ferroviaria soppressa. Chiusa dal 1 gennaio 1986, la linea è ancora per gran parte armata.



Il territorio

La breve linea che unisce Bastia Mondovì all'importante abitato di Mondovì si sviluppa nella valle del torrente Ellero tra campi coltivati e macchie di bosco, in una zona tipicamente rurale. I comuni interessati dal tracciato sono Bastia Mondovì e Mondovì.
Bastia Mondovì, piccolo paese in cui spicca la medievale chiesa di S. Fiorenzo, era prima un importante nodo ferroviario: oggi la stazione, che è collocata anche sulla linea Bra-Ceva anch'essa dismessa, non risulta più collegata alla rete in esercizio. Da questa stazione il tracciato volge a sud-ovest e inizia a risalire la valle del torrente Ellero, serpeggiando nella campagna e attraversando più volte il corso d'acqua.
Superate le ex fermate di Briaglia e Mondovì Ellero, costituite da semplici caselli, appare di fronte su un colle l'abitato di Mondovì Piazza e, dopo aver sottopassato l'imponente viadotto della ferrovia Torino-Savona, la linea giunge a Mondovì Breo, prima stazione di Mondovì, pittoresca città del cuneese divisa in due parti: quella alta (Piazza), di origine più antica e dove si trovano gli edifici più interessanti, e quella bassa (Breo) di carattere più commerciale ma con un bel nucleo medievale. Nel territorio circostante si trova il santuario di Vicoforte, uno dei più conosciuti del Piemonte.

I progetti in corso

Il progetto di Rete ciclabile di interesse regionale approvato dalla Regione Piemonte nel 2015 ha previsto il recupero del tracciato ferroviario dismesso tra Bastia Mondovì e Mondovì per destinarlo alla mobilità ciclo-pedonale. Recente è lo studio di fattibilità elaborato dalla Provincia di Cuneo per la conversione in *greenways* delle ex-linee Bra-Ceva e Bastia Mondovì-Mondovì, finalizzato alla creazione del percorso cicloturistico *Via del Mare* che da Alba, attraverso la Val Tanaro, giunga fino al mare; l'intenzione è anche di collegarsi alla rete costituita dalle altre piste ciclabili di Liguria e Piemonte. Il progetto di trasformazione in *greenway* è visto molto favorevolmente da amministrazioni locali, operatori del turismo, nonché associazioni quali *FIAB* e *Amici del Tanaro*. La Provincia di Cuneo potrebbe quindi procedere con l'acquisizione del sedime ferroviario lasciando spazio, in cambio, alla valorizzazione di aree e fabbricati ex-ferroviari.

Vicoforte (CN)	Santuario di Vicoforte
Bastia Mondovì (CN)	Chiesa San Fiorenzo
Viallanova Mondovì (CN)	Confraternita Santa Croce
Crava (CN)	Riserva Naturale Oasi di Crava Morozzo



- BASTIA MONDOVÌ
  KM 0,0
- BRIAGLIA
  KM 5,7
- MONDOVÌ ELLERO
  KM 8,0
- MONDOVÌ BREO
  KM 9,6
- MONDOVÌ
  KM 11,9

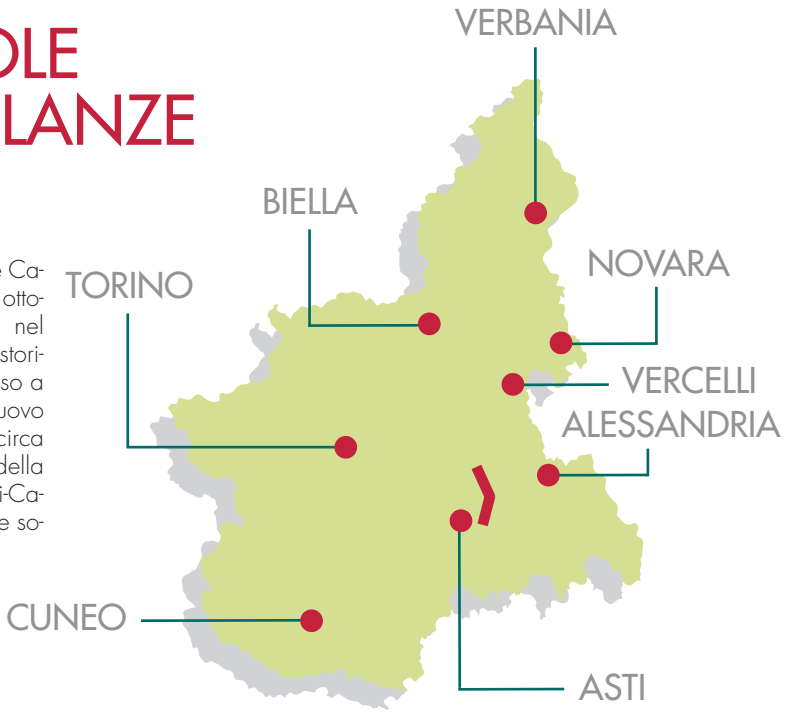
Lunghezza e Proprietà	11,9 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

PIEMONTE

MOTTA DI COSTIGLIOLE CASTAGNOLE DELLE LANZE

La linea

Il tratto ferroviario dismesso tra Motta di Costigliole e Castagnole delle Lanze costituiva parte del tracciato ottocentesco della ferrovia Asti-Castagnole, attivata nel 1870. Il tratto in questione di circa 4,6 km, afflitto storicamente da importanti movimenti franosi, fu dismesso a seguito dell'entrata in esercizio nel 1988 di un nuovo viadotto in calcestruzzo armato della lunghezza di circa 4 km, che andava a sostituire il vecchio sedime della tratta non più efficiente. Dal 2012 l'intera linea Asti-Castagnole con il nuovo tratto in variante è interamente sospesa all'esercizio commerciale.



Il territorio

La tratta dismessa Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze si sviluppa ai piedi delle colline che delimitano ad est l'ampio fondovalle del Tanaro, tra i pittoreschi paesaggi viticoli del Monferrato tutelati dall'UNESCO come Patrimonio dell'Umanità.
Il tratto di sedime dismesso, completamente disarmato, della vecchia linea Asti-Castagnole inizia circa un chilometro a sud della stazione di Motta di Costigliole, dove si innesta la nuova variante in viadotto.
Il vecchio tracciato segue con andamento sinuoso il fianco delle prime colline.
Dall'altro lato della valle si trovano i paesi di Govone e Magliano Alfieri, circondati da vigneti e dominati da castelli barocchi (quello di Govone è Patrimonio dell'Umanità). Dopo il casello di Nosserio, che per alcuni anni svolse la funzione di fermata a servizio delle case sparse circostanti, il vecchio sedime si allontana dal fiume Tanaro, lungo cui è stata realizzata una *greenway*, e risale i colli che separano la valle da quella del torrente Tinella. Attraversato un imponente viadotto (non più esistente perché demolito) e due brevi gallerie, il tratto dismesso termina poco prima dell'imbocco della galleria di Castagnole Lanze, a circa 2 km dall'omonima stazione in comune alla ferrovia Alessandria-Cavallermaggiore (sospesa dal 2010 tra Cantalupo e Alba), oltre la quale si estendono le colline del Barbaresco, dai cui vigneti nasce il rinomato vino.
La tratta dismessa interessa i comuni di Castagnole delle Lanze e Costigliole d'Asti, ambedue in provincia di Asti. Il tracciato si presenta di difficile riutilizzo come *greenway*, causa la natura fortemente franosa del territorio attraversato.

Castagnole delle Lanze (AT)	Chiesa di San Rocco
Castagnole delle Lanze (AT)	Chiesa della Confraternita dei Battuti Bianchi
Govone (CN)	Castello di Govone
Magliano Alfieri (CN)	Castello di Magliano
Barbaresco (CN)	Colline del Barbaresco
Castiglione d'Asti (AT)	Castello di Bucio
Castiglione d'Asti (AT)	Villa Blonearum - Chiesa di S. Siro



MOTTA DI COSTIGLIOLE
KM 0,0

NOSSERIO
KM 2,7

CASTAGNOLE DELLE LANZE
KM 4,6

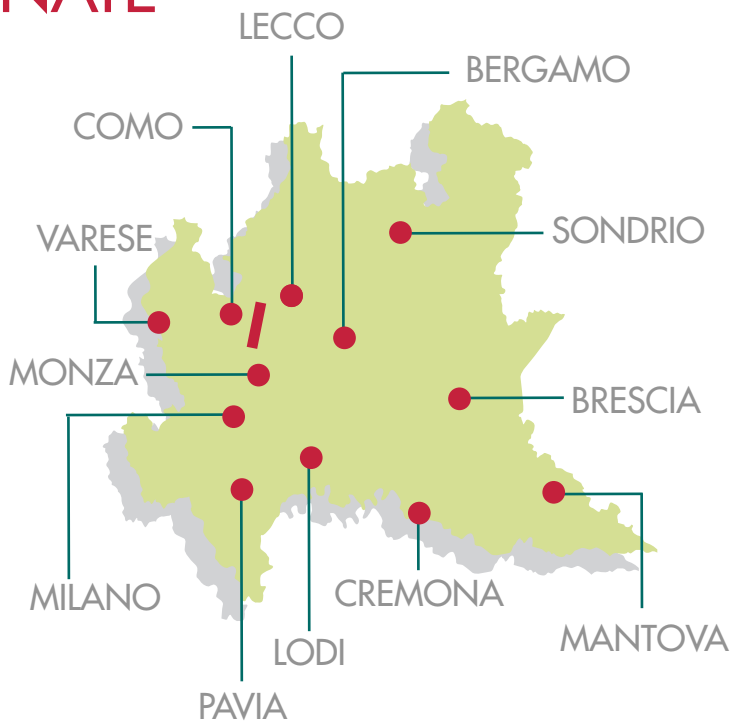
Lunghezza e Proprietà	4,6 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

LOMBARDIA

CALOLZIOCORTE OLGINATE CERNUSCO MERATE

La linea

Il tratto ferroviario dismesso tra le stazioni di Calolziocorte-Olginate e Cernusco-Merate faceva parte dell'originario tracciato della ferrovia Monza-Calolziocorte-Lecco, attivata nel 1873 come prolungamento della linea Milano-Monza e attualmente in esercizio. Il sedime dismesso è costituito da tre tratti discontinui lunghi complessivamente circa 7,8 km, posti fuori esercizio in fasi successive tra il 1990 e il 2008, contestualmente alla realizzazione di alcune varianti di tracciato. I predetti tratti non comprendono le seguenti stazioni in esercizio: di estremità Cernusco-Merate e Calolziocorte-Olginate, intermedie di Airuno (nuova) e Olgiate-Calco-Brivio. Airuno e Olgiate-Calco-Brivio sono state declassate a fermate.



Il territorio

I tratti dismessi nel loro insieme attraversano, in direzione nord-sud, la parte più settentrionale della Brianza, area fortemente antropizzata a nord di Milano, in un'alternanza di aree residenziali, zone industriali, campi coltivati e macchie boschive che si susseguono a breve distanza.
Il primo tratto inizia nei pressi del quattrocentesco convento di S. Maria del Lavello, non lontano da Lecco, capoluogo di provincia con un'interessante centro storico. Il sedime dismesso attraversa il fiume Adda con un ponte metallico riutilizzato come percorso ciclo-pedonale e, dopo alcune centinaia di metri in comune con la linea in esercizio, prosegue a mezza costa tra fitti boschi, lambendo un'ansa del fiume Adda lungo cui corre una lunga *greenway*. Superato il piccolo abitato di Airuno, il sedime dismesso prosegue aggirando a mezza costa il monte Crosaccia, con ampie viste panoramiche sulla valle dell'Adda, per giungere nel territorio del comune di Olgiate Molgora.
Circa 1 km a sud di questa, ai margini del parco naturale di Montevecchia, inizia l'ultimo breve tratto dismesso, che descrive un'ansa attorno a un colle e si ricongiunge alla linea in esercizio poco prima della stazione di Cernusco-Merate. Nelle vicinanze, a Paderno d'Adda, la profonda gola in cui scorre il fiume Adda è scavalcata da un ponte in ferro di 266 m risalente al 1887, che mette in comunicazione il territorio lecchese con quello bergamasco, dove, a Sotto il Monte, i luoghi dell'infanzia di Papa Giovanni XXIII sono frequenti mete di pellegrinaggio.

I progetti in corso

La Provincia di Lecco, che ha già recuperato il ponte ferroviario sull'Adda, e i Comuni attraversati dall'ex sedime, hanno manifestato l'interesse a trasformare il tracciato dismesso in *greenway*, prefigurando la realizzazione di un percorso ciclo-pedonale ancora però privo di progetto.

Valmadrera (LC)	Monumento Naturale Sass Negher
Civate (LC)	Chiesa di San Pietro al Monte
Calolziocorte (LC)	Convento Santa Maria del Lavello
Provincia Lecco	Parco Nat. Montevecchia e Valle del Curone
Provincia Bergamo	Abbazia di Fontanelle



CALOLZIOCORTE-OLGINATE
KM 0,0

AIRUNO VECCHIA
KM 5,7

OLGIATE-CALCO-BRIVIO
KM 9,6

CERNUSCO-MERATE
KM 13,5

Lunghezza e Proprietà	13,5 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

TRENTINO - ALTO ADIGE

BOLZANO-BIVIO PER L'OLTRADIGE

La linea

Si tratta di un breve tratto ferroviario dismesso da Bolzano a Bivio per l'Oltradige, lungo circa 5 km, che costituiva il tratto iniziale della linea Bolzano-Merano. Entrato in esercizio nel 1881, è stato dismesso alla fine degli anni '70 in seguito alla realizzazione di una variante di tracciato costruita per eliminare il tratto di ferrovia che attraversava il centro storico di Bolzano.
L'intero tratto dismesso è stato disarmato e per gran parte trasformato in una *greenway* che costituisce un breve tratto della Ciclopista del Sole; altre porzioni di ex-sedime sono state destinate a zone verdi o altre destinazioni di interesse pubblico. La proprietà dell'ex sedime è quasi interamente del Comune di Bolzano. Resta di proprietà di RFI unicamente un breve tratto di 1 km comprendente un ponte in ferro sul fiume Talvera, situato dopo l'uscita dalla stazione di Bolzano e tra i due ponti Loreto e Roma; il Comune lo ha già trasformato in un tratto di pista ciclabile e ne sta per acquisire la proprietà da RFI.
Le realizzazione dei predetti percorsi ciclabili costituisce uno dei primi più interessanti e felici esempi di riconversione in *greenways* di sedimi ferroviari sono stati realizzati percorsi ciclabili ad uso turistico in rete con le piste ciclo-pedonali urbane, zone di parcheggio, servizi di *bike sharing* e di assistenza per la manutenzione delle biciclette. I percorsi ciclabili sono molto fruiti sia dai cittadini di Bolzano sia dai turisti.



Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso tra Bolzano e Bivio per l'Oltradige si sviluppa lungo la sponda destra del fiume Isarco, all'interno dell'area urbana del capoluogo altoatesino, dove numerosi sono gli elementi di interesse storico, religioso e culturale. Il sedime dismesso iniziava poco fuori dalla stazione di Bolzano, che sorge a ridosso del nucleo più antico del capoluogo altoatesino, dove spiccano la cattedrale, l'antica via dei Portici e il museo archeologico che custodisce il corpo mummificato di Otzi. Sulle colline circostanti, coperte da frutteti e vigneti, sono adagiati caratteristici paesi, nobili ville e antichi castelli, tra cui il duecentesco Castel Roncolo all'imbocco della Val Sarentina. Di fronte alla stazione partiva la ferrovia a cremagliera che saliva all'altopiano del Renon (dal 1966 sostituita nel tratto iniziale da un impianto a fune), da cui si godono splendidi panorami. Uscita dalla stazione di Bolzano, la linea attuale per Merano segue la ferrovia del Brennero in direzione Verona a valle dell'Isarco, mentre il vecchio tracciato prosegue sulla sponda destra del fiume. Oltrepassato con un ponte in ferro il torrente Talvera, il tracciato dismesso penetra nei quartieri della città moderna, attraversati da un'estesa rete di piste ciclo-pedonali; transita dalle vecchie fermate di Bolzano Ponte Roma e Bolzano Ponte Resia, per poi volgere ad ovest passando sotto le rovine del Castel Firmiano e raggiungere Bivio per l'Oltradige, dove il tracciato dismesso si ricongiunge alla linea in esercizio per Merano; da qui si diramava la ferrovia per Caldaro, anch'essa dismessa e già riutilizzata come *greenway*.

Renon (BZ)	Castel Roncolo
Renon (BZ)	Altopiano del Renon
Renon (BZ)	Piramidi di Terra
Renon (BZ)	Museo delle Api
Bolzano	Castel Firmiano
Bolzano	Castel Appiano



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

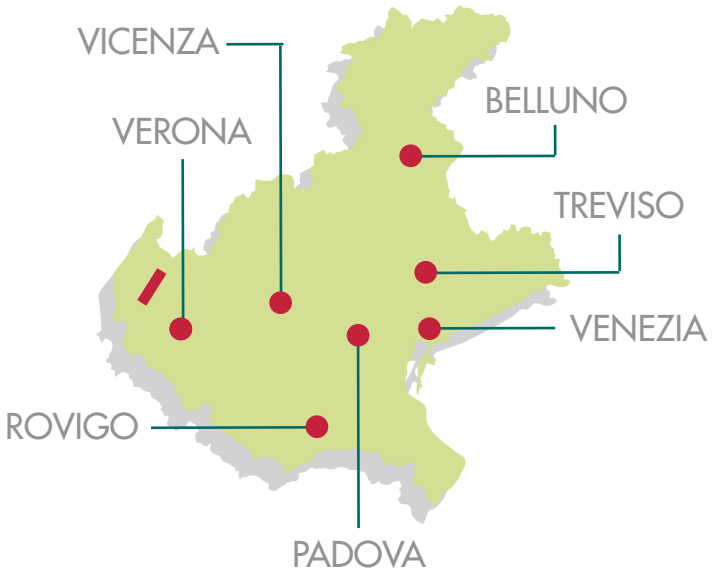
Lunghezza e Proprietà	4,6 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

VENETO

DOLCÈ-DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO

La linea

Attivato nel 1859 come parte della ferrovia del Brennero (Bologna-Verona-Brennero), nel 1998 la porzione di linea tra la fermata di Dolcè e la stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio è stato dismesso a seguito dei lavori di ammodernamento e velocizzazione della linea del Brennero, che hanno portato alla costruzione, in quel tratto, di una variante in galleria.
Il tracciato non più utilizzato si estende per circa 7 km ed è stato completamente disarmato e privato degli impianti tecnologici.



Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso Dolcè-Domegliara Sant'Ambrogio si sviluppa in direzione nord-sud in un punto particolarmente impervio della valle dell'Adige, la Chiusa di Ceraino, stretta tra alte pareti verticali, senza toccare centri abitati di rilievo.Il sedime dismesso si stacca dal tracciato in esercizio circa 1,5 km a sud del piccolo paese di Dolcè e della relativa fermata; prosegue poi tortuosamente tra distese di vigneti, seguendo da vicino il corso dell'Adige e della strada statale 12.
Passati i fabbricati della ex stazione di Ceraino, che era a servizio di un gruppetto di case, appare a destra, oltre il fiume, l'abitato di Rivoli Veronese; la vecchia linea si infila in una profonda gola stretta tra il Monte Baldo ad ovest e le propaggini dei monti Lessini ad est e, dopo aver attraversato la vecchia galleria di Ceraino (694 m), prosegue lungo la sottile striscia di terra tra l'Adige e la strada statale.
All'uscita della gola, nei pressi di Volargne, piccolo abitato in cui spicca la quattrocentesca Villa del Bene, il sedime dismesso si ricongiunge al tracciato in esercizio, circa 1,7 km prima che questo raggiunga, più a sud, la stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio (un tempo stazione di interscambio con la ferrovia secondaria oggi dismessa che collegava Verona con Caprino Veronese e Garda). L'abitato di Dormegliara si trova circa 1,7 km più a sud, in una zona notissima per i rinomati vini della Valpolicella.
I comuni interessati dal tracciato sono Sant'Ambrogio di Valpolicella e Dolcè, in provincia di Verona.

I progetti in corso

Sulla destra idrografica del corso d'acqua corre la *Ciclopista del Sole* (in questo tratto già completata), mentre sulla sinistra, accanto al tracciato ferroviario, è in corso di realizzazione un'altra pista ciclopedonale, che per ora termina nei pressi della vecchia stazione di Ceraino.
A giugno 2015, il Comune di Dolcè, a fronte di un finanziamento regionale per realizzare una nuova pista ciclabile di collegamento con la rete di piste ciclabili esistenti, ha manifestato interesse per un tratto della sede ferroviaria dismessa della linea Verona-Brennero per una lunghezza di circa 2,5 Km.

Fumane (VR)	Villa della Torre
San Giorgio di Valpolicella (VR)	Pieve di San Giorgio
Dolcè (VR)	Villa del Bene



DOLCÈ
KM 0,0

CERAINO
KM 3,2

DOMEGLIARA-SANT'AMBROGIO
KM 7,8

Lunghezza e Proprietà	7,8 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	1 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	No



Linea Dolcè-Domegliana Sant'Ambrogio



Dolcè (VR)

FV 165 mq



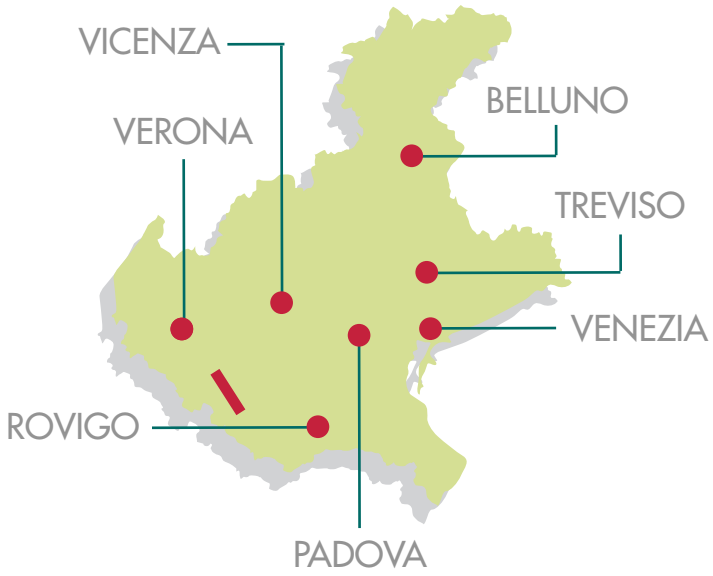
Dolcè (VR)

VENETO

DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA

La linea

La linea ferroviaria dismessa Dossobuono-Isola della Scala ha una estensione di circa 17 km. Attivata nel 1887, era parte dell'originario collegamento tra Verona e Rovigo (parte della ferrovia del Brennero Verona-Bologna). Rimase in esercizio fino al 31 dicembre 1985, nonostante l'apertura avvenuta nel 1924 di un nuovo tratto di linea tra Verona e Isola della Scala che abbreviava il percorso tra il capoluogo scaligero e Rovigo, e che è oggi l'unico in esercizio. La stazione di Dossobuono è in esercizio sulla linea Verona-Mantova.



Il territorio

La linea Dossobuono-Isola della Scala si sviluppa con andamento rettilineo nella vasta area pianeggiante e a vocazione prevalentemente agricola a sud di Verona, tra colture di cereali, ortaggi e vigneti.
Il sedime dismesso si dirama dalla ferrovia dalla stazione di Dossobuono, sulla linea Verona-Mantova, a circa 5 km dal capoluogo scaligero, che per il suo valore storico e la bellezza dei suoi monumenti artistici (tra cui spiccano l'Arena, il Castelvecchio e la basilica di S. Zeno) è stato riconosciuto dall'Unesco Patrimonio dell'Umanità. Nelle vicinanze sono degni di nota anche l'abitato di Villafranca di Verona, sviluppatosi attorno al maestoso Castello Scaligero, e la pieve di Sant'Andrea a Sommacampagna, risalente all'XI-XII sec. Muovendo in rettilineo in direzione sud-est, la vecchia linea penetra nella pianura costellata da fontanili e, dopo aver lambito le frazioni sparse che compongono il comune di Castel d'Azzano, al cui servizio vi era l'omonima fermata, interseca trasversalmente la *greenway* delle Risorgive, recentemente realizzata, che si sviluppa per circa 35 km lungo il canale raccoglitore delle risorgive, mettendo in collegamento i fiumi Mincio e Adige.
Superata la stazione di Vigasio, ai margini dell'omonimo abitato e proseguendo in una campagna intensamente coltivata, il sedime dismesso giunge alla stazione in esercizio di Isola della Scala, che è uno dei maggiori centri agricoli e industriali della pianura veronese.

I progetti in corso

Il sedime della linea si presta ad essere trasformato in un'interessante e piacevole *greenway*, considerato che attraversa una pianura agricola, con paesaggi ancora incontaminati e di naturale bellezza. Al momento i Comuni interessati dalla linea (Villafranca-Dossobuono, Castel d'Azzano, Vigasio e Isola della Scala) stanno prendendo in considerazione la possibilità di mettere in piedi un progetto comune per la trasformazione in *greenway*.

Provincia di Verona	Santuario Madonna di Campagna
Sommacampagna (VR)	Pieve S. Andrea
Verona	Città di Verona
Villafranca di Verona (VR)	Castello Scaligero



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

Lunghezza e Proprietà	17 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	3 CC
Fabbricati minori	2 FV - 4 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

Lungolinea (VR)



CC km 10+402 120 mq

CC km 11+303 110 mq

Lungolinea (VR)





Lungolinea (VR)

CC km 18+750 85 mq



Lungolinea (VR)

LOMBARDIA - VENETO

GRISIGNANO DI ZOCCO-OSTIGLIA

La linea

La tratta ferroviaria dismessa Grisignano di Zocco-Ostiglia, di 67,5 km, costituiva la porzione meridionale (in direzione sud-ovest) della linea ferroviaria Treviso-Ostiglia. Entrò in servizio in fasi successive tra il 1925 e il 1934, mentre l'intera linea fino a Treviso (circa 115 km) fu completata nel 1941. Il tratto Treviso-Grisignano fu abbandonato già pochi anni dopo l'apertura a causa dei danni subiti durante la seconda guerra mondiale e dismesso definitivamente nel 1959; sul tratto tra Grisignano e Ostiglia i treni continuarono a viaggiare fino al 1966-67, con successive dismissioni definitive avvenute, per tratte, tra il 1972 e il 2014. Da notare che la stazione di Grisignano di Zocco è in esercizio, in quanto posta sul tratto Vicenza-Padova della linea Milano-Venezia, che è trasversale rispetto alla direttrice della Treviso-Ostiglia.



Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso Grisignano di Zocco-Ostiglia si sviluppa con andamento pressoché rettilineo e pianeggiante attraverso il paesaggio agricolo della pianura veneta. Dalla stazione di Grisignano di Zocco il tracciato si dirige verso sud-ovest, avvicinandosi ai Colli Berici; intersecata la *greenway* realizzata lungo gli argini del Bacchiglione, che collega le città d'arte di Padova e Vicenza, dichiarate Patrimonio dell'Umanità, il sedime dismesso prosegue attraverso le ex stazioni di Nanto e Barbarano-Villaga, dove interseca il percorso ciclopedonale realizzato lungo la vecchia tranvia Vicenza-Noventa Vicentina. A sud-est si trovano i Colli Euganei, protetti da un parco regionale al cui interno numerose sono le emergenze monumentali, tra cui spicca la medievale abbazia di Praglia. Superate le ex stazioni di Cologna Veneta e Minerbe, il tracciato dismesso attraversa l'Adige, sul cui argine è stata realizzata una *greenway* che risale il fiume fino alla città di Verona, per poi entrare nella stazione di Legnago. Con un lunghissimo rettilineo di 18 Km, il sedime dismesso attraversa le Valli Grandi Veronesi e giunge alla vecchia stazione di Ostiglia entrando appena in Lombardia sulla sponda settentrionale del Po; dall'altro lato del fiume, è previsto il passaggio della *ciclovia Vento*, in fase di progetto, che con i suoi complessivi 680 km costituirà un collegamento ciclabile tra Venezia e Torino.

I progetti in corso

Della Treviso-Ostiglia, la tratta Treviso-Grisignano è stata venduta e trasformata in *greenway* con circa 50 km di pista ciclabile da Quinto di Treviso all'ex stazione di Badoere fino al confine con la provincia di Vicenza. Il tratto Grisignano-Ostiglia, ancora di proprietà di RFI, è oggetto di un accordo con la Regione Veneto, nell'ambito del progetto strategico *"Green Tour Verde in movimento"* per il completamento della ciclabile da Treviso a Ostiglia, che prevede il passaggio in proprietà dell'intera tratta alle amministrazioni locali.

Vicenza	Città di Vicenza
Vicenza	Santuario M. Berico
Padova	Città di Padova
Vigodarzere (PD)	Certosa di Vigodarzere
Provincia di Padova	Parco Reg. dei Colli Euganei
Teolo (PD)	Abbazia di Praglia
Abano Terme (PD)	Santuario Madonna della Salute
Battaglia Terme (PD)	Castello di Cataio
Revere (MN)	Palazzo Ducale



Lunghezza e Proprietà	67,5 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

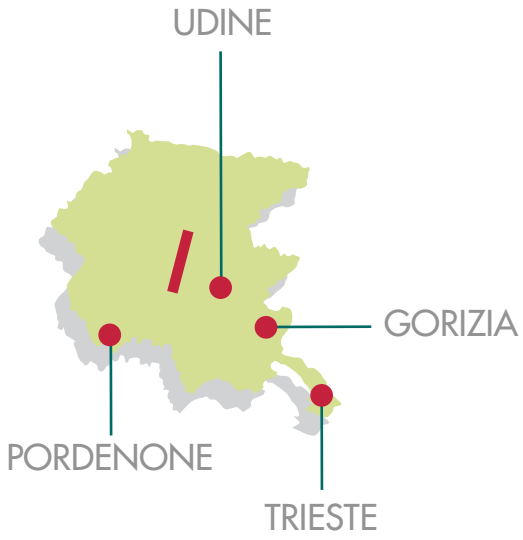




- GRISIGNANO DI ZOCCO
  KM 0,0
- COLZÈ
  KM 6,8
- VILLAGANZERLA
  KM 9,2
- NANTO
  KM 12,3
- BARBARANO-VILLAGA
  KM 16,3
- SOSSANO
  KM 20,9
- ORGIANO
  KM 26,3
- S.SEBASTIANO-ASIGLIANO
  KM 30,2
- COLOGNA VENETA
  KM 34,7
- MINERBE
  KM 41,2
- LEGNAGO
  KM 48,3
- ASELOGNA
  KM 53,8
- CASALEONE
  KM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

FRIULI VENEZIA GIULIA

PINZANO-CASARSA



La linea

La linea dismessa Pinzano-Casarsa, di lunghezza pari a circa 29 km, è entrata in servizio tra il 1823 e il 1912. Dal 1967 è stata chiusa al solo traffico passeggeri e poi dismessa con decreto ministeriale nel 2005. La stazione di Pinzano è in esercizio sulla linea Sacile-Pinzano-Osoppo-Gemona (attualmente sospesa al servizio commerciale nel tratto Sacile-Osoppo). La stazione di Casarsa si trova sulla linea in esercizio Venezia-Udine; è inoltre capolinea della linea Casarsa-Portogruaro, sempre in esercizio, che a Portogruaro confluisce sulla Venezia-Trieste.

Il territorio

La linea ferroviaria dismessa Pinzano-Casarsa si sviluppa con andamento quasi rettilineo in direzione nord-sud, parallelo al corso del fiume Tagliamento. Il tracciato della linea ha il suo inizio ai piedi dei primi rilievi pedemontani e si snoda, con un andamento del tracciato pianeggiante, nel paesaggio agricolo dell'alta pianura friulana.Dalla stazione di Pinzano, il sedime dismesso si dirige prima verso ovest, per divaricarsi dalla Gemona-Sacile, e piegare poi verso sud. Il tracciato si svolge a seguire sul limite della valle del Tagliamento, col suo ampio letto e leggermente più incassata, fino a Spilimbergo (centro abitato con un Duomo interessante). Dall'alto, al di là dell'altra sponda del Tagliamento, si scorgono le colline moreniche, con il loro splendido paesaggio, e il paese di San Daniele del Friuli che presenta un interessante centro storico. Da Spilimbergo il tracciato prosegue verso sud avanzando nella pianura caratterizzata da attività agricole, dove si trovano, alternate, colture cerealicole e vigneti; in un primo tratto, poco prima della stazione di Provesano, attraversa il torrente Cosa; prosegue successivamente fino ad innestarsi nella stazione in esercizio di Casarsa. Si noti che da questa, procedendo verso sud sulla linea Casarsa-Portogruaro, si trova la stazione di San Vito al Tagliamento, da cui si dirama la linea dismessa San Vito al Tagliamento-Motta di Livenza, linea non più di proprietà del Gruppo FS.

I progetti in corso

La linea è oggetto di studio per una possibile riqualificazione come *greenway*. In tale prospettiva hanno già manifestato il loro interesse la Provincia di Pordenone, nonché i sei Comuni interessati dal sedime della linea: Casarsa della Delizia, Valvasone, San Martino al Tagliamento, San Giorgio della Richinvelda, Spilimbergo e Pinzano al Tagliamento. Le amministrazioni comunali, attraverso la *UTI Destra Tagliamento*, che raccoglie i Comuni attraversati per quasi tutta la lunghezza della linea, ha sviluppato un progetto che ipotizza il ripristino della linea come metropolitana ferroviaria leggera. La linea è attualmente per la maggior parte di proprietà di FS SpA; tratti residuali per circa 5 km complessivi sono ancora di proprietà di RFI.

Ragogna (UD)	Castello di Ragogna
Majano (UD)	Castello di Susans
Fagagna (UD)	Oasi Naturale dei Quadris
Maniago (PN)	Duomo San Mauro
Passariano (UD)	Villa Manin
S. Vito al Tagliamento (PD)	Chiesa Santa Maria dei Battuti



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

Lunghezza e Proprietà	23,2 km FS SpA - 5,4 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 FV - 2 CC
Fabbricati minori	2 FV - 14 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

Spilimbergo (PN)



FV 480 mq

FV 280 mq

Valvasone (PN)





Lungolinea (PN)

CC km 3+840 100 mq

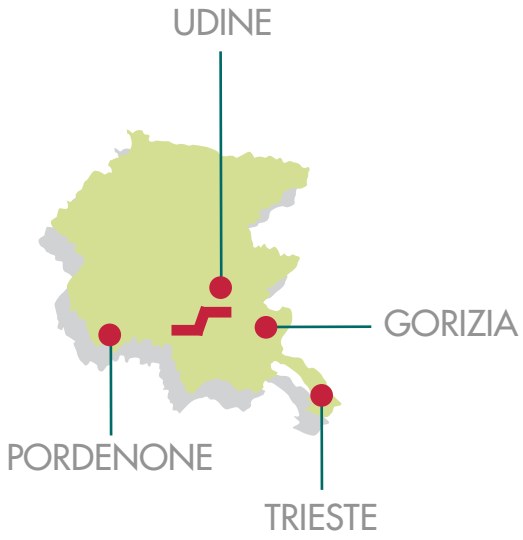
CC km 4+844 100 mq



Lungolinea (PN)

FRIULI VENEZIA GIULIA

GONARS-SAN VITO AL TORRE



La linea

Il tratto dismesso Gonars-S. Vito al Torre, di lunghezza pari a circa 12 km, costituisce la parte di tracciato ancora di proprietà di RFI della ferrovia incompiuta Bertiolo-Palmanova-S. Vito al Torre-Gorizia Savogna, per una lunghezza complessiva di circa 46 km, con termine della linea previsto nella località di Sassetto (è la slovena Saksid, piccolo insediamento del comune di Capodistria).
Tale linea, concepita per scopi militari, avrebbe dovuto tagliare in direzione est-ovest il Friuli Venezia Giulia, ma la successione di differenti interventi progettuali e costruttivi (dal 1925 al 1953) hanno portato alla effettiva realizzazione, comunque parziale (sede ferroviaria e opere d'arte, senza posa dell'armamento) del solo tratto che va da Bertiolo al greto del torrente Torre, di circa 29 km, in parte alienato; resta di proprietà di RFI SpA un tratto di circa 12 km.
Durante la Prima Guerra Mondiale, l'esercito italiano avviò la costruzione di una ferrovia Codroipo-Bertiolo-Palmanova per favorire il raggiungimento di Palmanova, sede logistica della Terza Armata. Realizzate sede e opere d'arte nel tratto Bertiolo-Palmanova, il lavori si interruppero a causa dello spostamento del fronte sul fiume Piave, che fece perdere importanza alla linea.
Negli anni '20 del secolo scorso, si riprese il progetto della linea in virtù delle mutate esigenze strategico-militari, che prevedeva la realizzazione di una ferrovia Teglio Vento-Bertiolo-Gorizia-Sassetto e che inglobava il tratto realizzato Bertiolo-Palmanova. Anche questa linea rimase incompiuta per il sopraggiungere della Seconda Guerra Mondiale; dopo questa, data la nuova configurazione del confine orientale, il progetto fu abbandonato dando priorità al collegamento Teglio Veneto-Bertiolo-Udine.

Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso parte da Gonars e segue la SR 252 per circa 2 km fino al bivio di Ontagnano. Qui piega a sinistra verso nord, e, attraversando lo svincolo autostradale A4-A23, raggiunge la stazione di Palmanova (città fortificata, a pianta poligonale, recentemente dichiarata dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità), che si trova sulla linea attiva Udine-Cervignano del Friuli. Qui si collega, verso sud-ovest, anche alla linea dismessa Palmanova-San Giorgio di Nogaro.
Palmanova è anche un crocevia della rete ciclabile regionale del Friuli Venezia Giulia, tra cui spicca la *Ciclovia dell'Alpe Adria*, che mira a collegare Grado a Salisburgo.
Superata Palmanova e proseguendo verso est, il sedime, non più rinvenibile per la realizzazione di un canale scolmatore, proseguiva in rettilineo verso est nella pianura friulana fino alla riva del torrente Torre, dove si interruppero i lavori di costruzione della linea.
I Comuni interessati dal sedime della linea sono Bagnaria Arsa, Gonars, Palmanova, Santa Maria e San Vito al Torre.
La sede ferroviaria, da Gonars a Palmanova, é stata in gran parte riutilizzata come carreggiata stradale della strada regionale n. 252. Da Palmanova a Nogaredo al Torre è stata recentemente trasformata in un canale scolmatore.

Palmanova (UD)	Civico Museo Storico
Palmanova (UD)	Duomo di Palmanova
Palmanova (UD)	Piazza Grande
Parte del percorso	Cammino Celeste



GONARS
KM 0,0

PALMANOVA

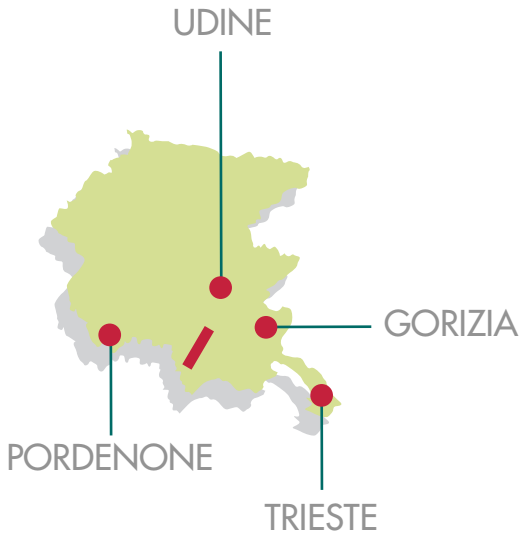
VISCO

IALMICCO-SAN VITO AL TORRE
KM 12

Lunghezza e Proprietà	12 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea incompleta
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

FRIULI VENEZIA GIULIA

PALMANOVA-S. GIORGIO DI NOGARO



La linea

La linea ferroviaria dismessa Palmanova-San Giorgio di Nogaro, attivata nel 1888, collegava le linee (ancora attive) Udine-Cervignano del Friuli e Venezia-Trieste. La linea faceva parte di un più ampio progetto per la costruzione di una ferrovia che collegasse direttamente Trieste e Venezia. Stante la scarsa domanda di traffico che l'ha sempre caratterizzata, in particolare passeggeri, la linea è stata prima chiusa al traffico viaggiatori nel 1997 e poi dismessa definitivamente nel 2004. Dopo la chiusura della linea l'armamento è stato quasi interamente rimosso. La sede ferroviaria risulta comunque facilmente rinvenibile. I fabbricati, ad eccezione di quelli adibiti ad abitazioni private, sono da ristrutturare.

Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso, della lunghezza di circa 10 km, si stacca dalla linea attiva Udine-Cervignano del Friuli, poco a sud della stazione in esercizio di Palmanova, sviluppandosi in direzione sud-ovest, fino all'innesto con la linea ferroviaria Venezia-Trieste, situato poco prima della stazione, sempre in esercizio, di San Giorgio di Nogaro. Palmanova è una città fortificata, a pianta poligonale, recentemente dichiarata dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità.
Lasciata Palmanova, il tracciato della ex linea, dopo un brevissimo tratto in condivisione con la linea dismessa Gonars-S. Vito al Torre (che piega poi decisamente verso ovest), prosegue pressoché rettilineo in direzione sud-ovest, attraversando così il paesaggio tipico della bassa pianura friulana, caratterizzata dalle coltivazioni cerealicole intervallate da piantagioni di pioppo.
La linea prosegue poi in direzione sud-ovest con un tracciato pressoché rettilineo, fino a raggiungere il territorio di San Giorgio di Nogaro.Circa 2 km a sud della stazione di San Giorgio di Nogaro, si trova Porto Nogaro, attivo porto fluviale sul Corno, fiume che arriva da Gonars e sfocia nella laguna di Marano (quest'ultima situata circa 9 km a sud della stazione di San Giorgio di Nogaro).
I Comuni interessati dal sedime della linea sono Gonars e Palmanova, ambedue in provincia di Udine.

Provincia di Udine	Riserva Naturale Valle Canal Novo
San Giorgio di Nogaro (UD)	Porto Nogaro
Palmanova (UD)	Duomo di Palmanova
Palmanova (UD)	Museo Storico di Palmanova
Palmanova (UD)	Piazza Grande
Aquileia (UD) - Monte Lussari (UD)	Cammino Celeste



PALMANOVA
KM 0,0

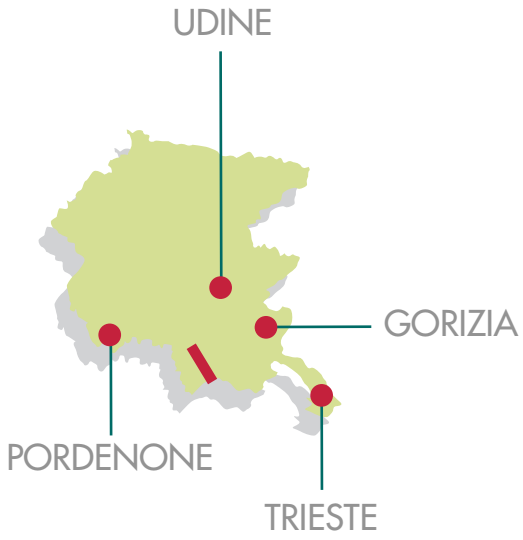
BAGNARIA ARSA
KM 2,8

SAN GIORGIO DI NOGARO
KM 10,0

Lunghezza e Proprietà	10 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	3 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si

FRIULI VENEZIA GIULIA

CERVIGNANO-PONTILE PER GRADO



La linea

La linea dismessa Cervignano-Pontile per Grado, lunga circa 12 km, è entrata in servizio nel 1910. Pur essendo stato soppresso già nel 1937, a seguito dell'inaugurazione del ponte stradale per Grado; il servizio ferroviario fu ripreso per un breve periodo nel corso della seconda guerra mondiale.
La linea Cervignano-Pontile per Grado è stata definitivamente dismessa con decreto ministeriale nel 2014.
Successivamente l'armamento è stato quasi completamente rimosso. Il tratto che va da Terzo di Aquileia a Pontile per Grado, della lunghezza di circa 9 km, è stato già ceduta alla Regione Friuli Venezia Giulia e poi trasformata in *greenway*, come parte della *ciclovia Alpe Adria* che collega l'Austria all'Italia. Restano attualmente di proprietà di FS SpA poco meno di 4 km di ex sedime tra Cervignano e Terzo di Aquileia.

Il territorio

La linea ferroviaria dismessa Cervignano-Pontile per Grado si sviluppa con andamento pressoché rettilineo verso sud-est. Il tracciato si distacca dalla linea ferroviaria in esercizio Venezia-Trieste poco a est della stazione di Cervignano del Friuli, e piega quindi verso sud, lambendo l'abitato di Cervignano, per inoltrarsi nella bassa pianura cerealicola. A sud dell'abitato di Terzo di Aquileia piega leggermente a sinistra e si affianca alla Strada Regionale 352 fino al Pontile per Grado, inizio della Laguna di Grado.
La *ciclovia Alpe Adria* prosegue, poi, fino a Grado.
All'altezza di Aquileia (antica colonia Romana dove spiccano la maestosa basilica patriarcale e uno dei maggiori musei archeologici del nord Italia) il tracciato crea un'ansa in modo da non attraversare il centro abitato, lambendo il sito archeologico dal 1998 riconosciuto dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità, dove sono stati portati alla luce resti del foro, della basilica, del porto fluviale e di alcune abitazioni signorili risalenti all'epoca romana.
I Comuni interessati dal tracciato della ex linea sono Aquileia e Cervignano del Friuli.

Aquileia (UD)	Cimitero degli Eroi
Aquileia (UD)	Antico Porto Fluviale
Aquileia (UD)	Basilica di Aquileia e zona archeologica
Fogliano Redipuglia (GO)	Chiesa S. Maria in Monte
Redipuglia (GO)	Sacrario Militare
Provincia di Gorizia	Santuario di Barbana
Provincia di Udine	Laguna di Marano
Grado (GO)	Città di Grado
Provincia di Grado	Laguna di Grado
Cervignano UD)	Chiesa Madre di San Michele Arcangelo
Cervignano UD)	Castello di Strassoldo



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

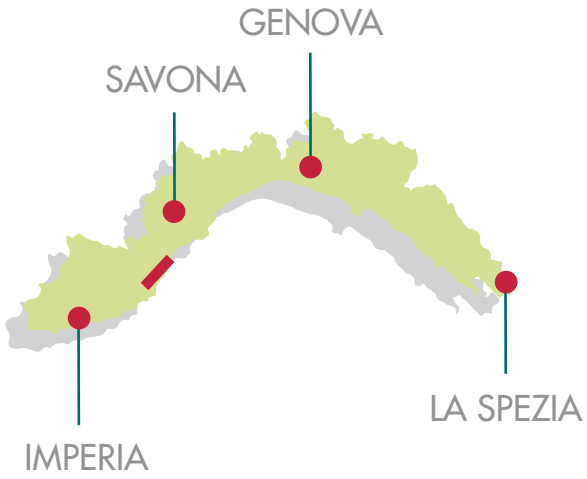
Lunghezza e Proprietà	8 km RFI SpA - 4,3 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

LIGURIA

FINALE LIGURE - VARIGOTTI

La linea

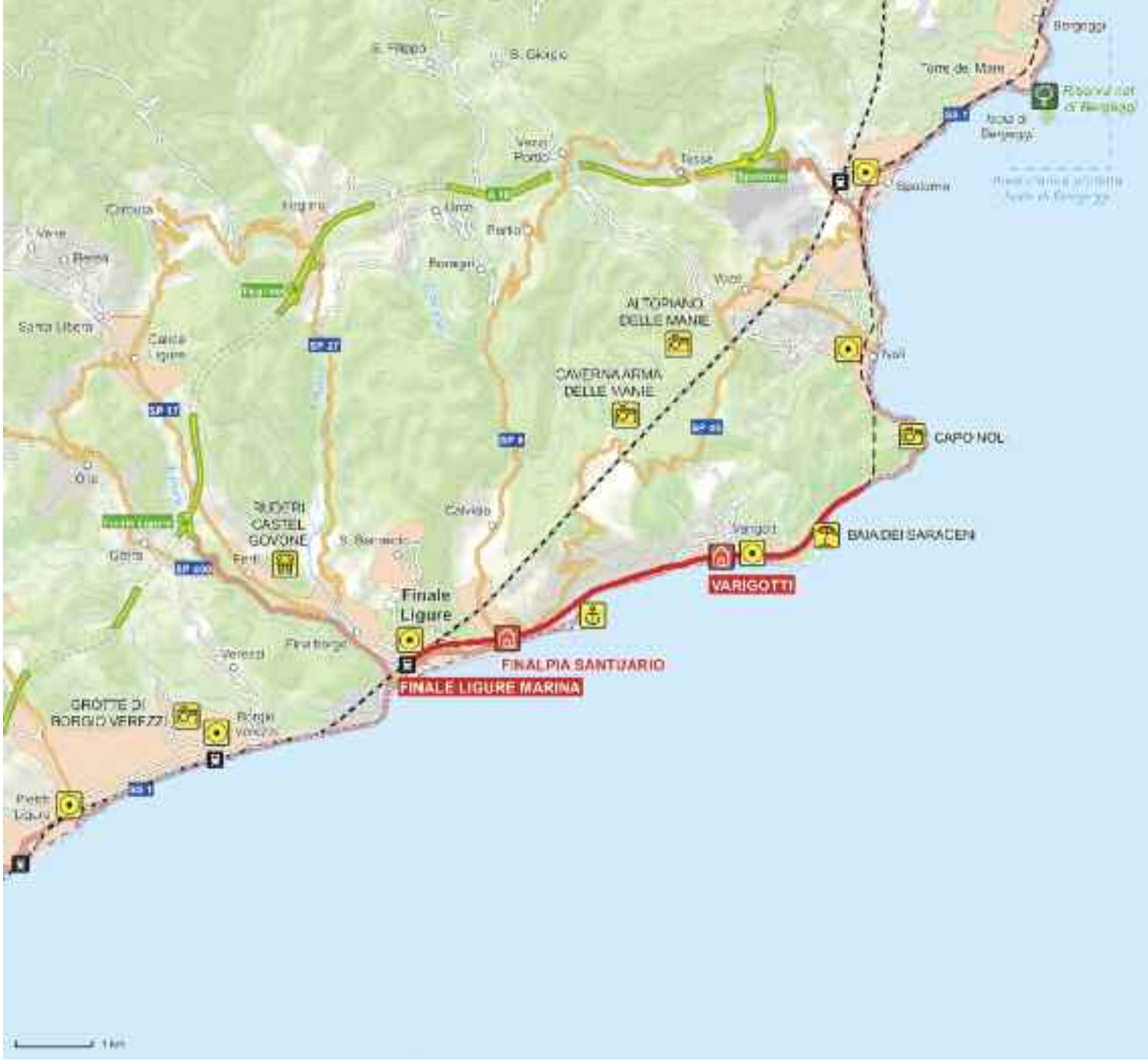
L'intervento di raddoppio e potenziamento della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia è consistito, in gran parte, nella realizzazione di un nuovo tracciato in variante, a monte della vecchia linea, che ha liberato estese porzioni di ex sedime lungo la costa. Fanno eccezione alcuni tratti del vecchio sedime che sono stati comunque utilizzati per il raddoppio *in loco* della linea, o sono ancora in uso come raccordi. La vecchia linea Genova-Ventimiglia fu realizzata tra il 1868 e il 1872. La nuova linea raddoppiata fu completata nel 1968 per il tratto tra Genova Vesima e Varazze, nel 1977 per il tratto Varazze-Savona-Finale Ligure.Tra Genova e Finale Ligure la proprietà di gran parte della ex-linea (complessivamente circa 50 km) è stata già ceduta. Resta oggi ancora di proprietà del Gruppo FS e individuabile come tratto di linea dismessa rilevante (escluse quindi alcune ridotte e puntuali porzioni di ex sedime non ancora cedute) il tratto finale della lunghezza di circa 7 km tra la stazione di Finale Ligure Marina (in esercizio sul sedime raddoppiato) e lo sbocco della galleria *Malpasso* (inclusa quindi), superata la vecchia stazione di Varigotti. La proprietà di questi immobili è mista, risultando parte di RFI SpA e parte di FS SpA.



Il territorio

L'ex sedime della linea si sviluppa lunga la costa, alternando tratti a cielo aperto, che consentono la vista di scorci suggestivi sul mar Ligure, inframmezzati da frequenti tratti in galleria, anche brevi, resisi necessari per il tracciato ferroviario a causa della tormentata conformazione morfologica di quel tratto di costa. Appena fuori dalla stazione Finale Ligure Marina, il sedime ferroviario entra in galleria; esce poi all'aperto per un breve tratto in corrispondenza della foce del torrente Sciusa. Rientra subito in galleria per uscire di nuovo dopo il porto turistico di Capo San Donato. Da qui il tracciato corre parallelo alla S.S. Aurelia, con brevi tratti in galleria, fino alla ex stazione di Varigotti. In vari tratti l'ex-sedime è stato utilizzato per l'allargamento di strade preesistenti o per la creazione di parcheggi. I beni ricompresi nel tratto ricadono quasi completamente il comune di Finale Ligure, in particolare nel territorio compreso tra la zona urbana di Finalpia e la frazione di Varigotti. Solo nel tratto finale della galleria Malpasso risulta interessato il comune di Noli. Parti della ex linea sono state assorbite nel tessuto urbano, come nella frazione di Varigotti, ed utilizzate per viabilità e parcheggi. Il tracciato interessa i Comuni di Finale Ligure e Noli.

Bergeggi (SV)	Riserva Naturale di Bergeggi
Provincia di Savona	Altopiano delle Manie
Noli (SV)	Capo Noli
Finale Ligure (SV)	Ruderi Castel Govone
Borgio Verezzi (SV)	Grotte di Borgio Verezzi



FINALE LIGURE MARINA
KM 0,0

FINALPIA
KM 1,4

VARIGOTTI
KM 4,5

KM 6,7

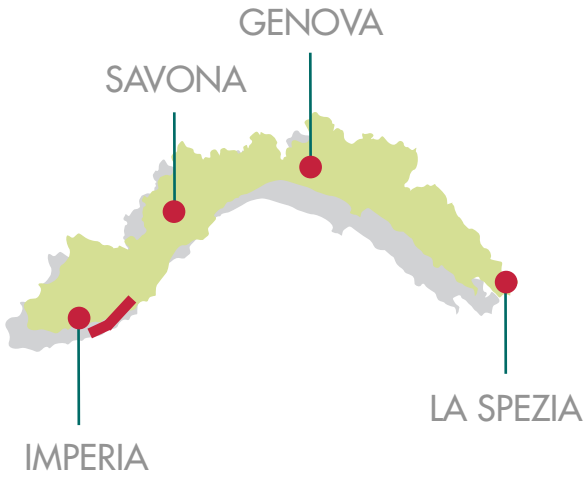
Lunghezza e Proprietà	3,5 Km FS SpA - 3,2 Km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

LIGURIA

ANDORA-SAN LORENZO AL MARE

La linea

Il tratto dismesso della linea Genova-Ventimiglia, tra Andora e San Lorenzo al Mare, è lungo circa 20 km ed è di proprietà di RFI SpA. Rappresenta la parte orientale di un più lungo tratto della preesistente linea ferroviaria costiera (Andora-S. Lorenzo al Mare-Ospedaletti Ligure, di circa 43 km), dismesso a seguito della realizzazione della nuova linea raddoppiata in variante, a monte del vecchio tracciato. Il tratto di ex linea Andora-San Lorenzo al Mare, aperto nel 1872 (anno di completamento della linea Genova-Ventimiglia), è stato dismesso nel 2016. La proprietà dell'altro tratto, posizionato ad ovest di questo, San Lorenzo al Mare-Ospedaletti di circa 23 km, è stata ceduta nel 2003; successivamente con successiva trasformazione in *greenway*: si tratta di un parco lineare con pista ciclo-pedonale ed altre opere per la fruizione turistica e di inserimento urbano, noto col nome di *Parco Costiero Riviera dei Fiori*.



Il territorio

Il tratto dismesso si sviluppa lungo la costa, alternando ampi tratti a cielo aperto, che consentono di godere della vista di piacevoli scorci sul mar Ligure, con alcuni tratti in galleria. Il tracciato parte poco a nord della vecchia stazione di Andora e dopo circa 1,5 km raggiunge la costa lambendo l'Area protetta del Torrente Merula. Corre poi lungo la costa (con qualche brevissimo tratto in galleria), tra il mare e la S.S. Aurelia fino alla stazione di Cervo-San Bartolomeo, poco prima della foce torrente Cervo, nella zona di confine tra i comuni di Cervo e S. Bartolomeo al Mare, entrambi con un centro storico interessante. Prosegue poi allontanandosi leggermente dal mare riavvicinandosi alla costa verso la fine del territorio di Diano Marina, abitato che presenta un centro storico interessante. Qui il tracciato entra subito in galleria (lunga 2,3 km) per superare lo sperone di Capo Berta che separa Diano Marina da Imperia, quest'ultima Capoluogo di Provincia con un notevole centro storico. Da quel punto il tracciato riprende a costeggiare da vicino il mare fino a rientrare di nuovo in galleria sotto al promontorio Parasio dell'antico borgo di Porto Maurizio, centro storico medievale di notevole interesse. Fuori dalla galleria la tratta riprende a costeggiare da vicino il mare offrendo alla vista il bel paesaggio costiero, fino alla ex stazione San Lorenzo-Cipressa, da dove parte, in direzione di Ospedaletti, la *greenway* già realizzata.

I progetti in corso

La Regione Liguria e i Comuni attraversati dall'ex sedime hanno manifestato l'interesse a trasformare il tracciato dismesso in una *greenway*, in continuità con quella già esistente tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti. Sono in corso gli approfondimenti con RFI per definire le modalità di cessione della tratta alle amministrazioni interessate, che sono quelle di San Lorenzo al Mare, Imperia, Diano Marina, Cervo, San Bartolomeo al Mare e Andora. La trasformazione in ciclovia rientrerebbe anche tra gli interventi prioritari che il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti ha individuato in un elenco di 10 ciclovie, tra le quali la *Ciclovia Tirrenica*, il cui ambito ricomprenderebbe il tratto in argomento.

Albenga (SV)	Riserva Naturale Isola Gallinara
Alassio (SV)	Città di Alassio
Andora (SV)	Area Protetta Torrente Merula
Imperia	Santuario Nostra Signora delle Grazie
Imperia	Porto Maurizio



- ANDORA
  KM 0,0
- ANDORA (VECCHIA)
  KM 3,5
- CERVO SAN BARTOLOMEO
  KM 4,5
- DIANO MARINA
  KM 7,5
- IMPERIA ONEGLIA
  KM 12,7
- IMPERIA PORTO MAURIZIO
  KM 14,8
- SAN LORENZO AL MARE CIPRESSA
  KM 18,5

Lunghezza e Proprietà	18,5 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	4 FV
Fabbricati minori	4 MM
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

Andora (SV)



FV 555 mq

FV 730 mq

Cervo San Bartolomeo (IM)





Diano Marina (IM)

FV 1280 mq

FV 2360 mq



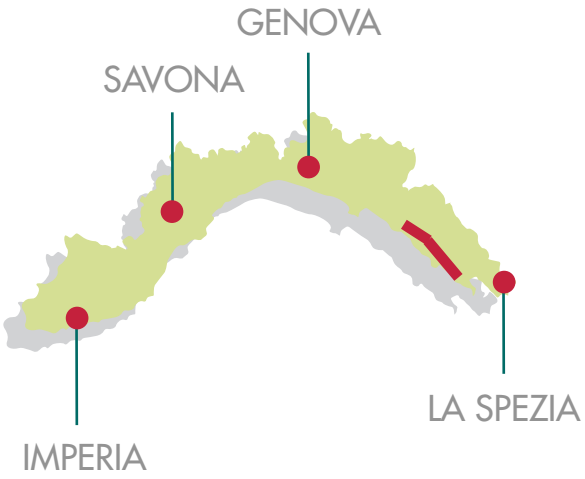
Imperia Porto Maurizio (IM)

LIGURIA

CAVI-MANAROLA

La linea

Il tratto ferroviario dismesso tra Cavi e Manarola costituiva il tracciato ottocentesco della linea Genova-La Spezia che correva in prossimità della costa; entrato in servizio nel 1874 è stato dismesso in fasi successive tra il 1924 e il 1970, in seguito alla realizzazione più a monte della costa di una variante a doppio binario. Nel suo insieme il tratto dismesso si estende per circa 28 km, dei quali 7 km risultano ancora di proprietà di RFI SpA. Questi ultimi sono rappresentati da più porzioni discontinue di sedime, in quanto diverse centinaia di metri del vecchio tracciato sono divenuti parte del nuovo raddoppio in corrispondenza delle stazioni di Riva Trigoso, Framura e Corniglia e nel tratto Monterosso-Vernazza. Il tratto dismesso tra Framura e Levanto è stato recuperato come *greenway*, mentre tra Sestri Levante e Deiva Marina è stato riutilizzato come strada carrabile.



Il territorio

Il tracciato dismesso tra Cavi e Manarola presenta un'elevata valenza paesaggistica, estendendosi sempre a ridosso della costa; essendo questa aspra e frastagliata, la vista del mare risulta discontinua, interrotta dalle numerose e frequenti gallerie. La porzione più meridionale attraversa la celebre area delle Cinque Terre, dichiarata Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco e tutelata da un parco nazionale, con i caratteristici insediamenti costieri e il paesaggio agricolo modellato dai terrazzamenti costruiti dall'uomo. Il tracciato dismesso inizia poco a nord di Sestri Levante, attraversa l'area urbana lambendo il caratteristico centro storico allungato in mare che fa da cornice alla Baia del Silenzio e inizia a seguire la costa passando per il grazioso borgo marinaro di Moneglia. Superata la stazione di Framura inizia il tratto già convertito in *greenway* che giunge fino a Levanto. Si tratta di una pista ciclo-pedonale asfaltata di circa 6 km, che è inserita nel piano di rete ciclabile della Liguria (in particolare parte della direttrice che segue la costa ligure dal confine con la Francia ad ovest, fino alla zona di La Spezia ad est, la cosiddetta *Greenway dell'Arco Ligure* di 367 km). La pista è particolarmente suggestiva, con alternarsi di gallerie e aperture balconate sugli scorci più pregevoli; si ha inoltre la possibilità di accedere a tratti di spiaggia prima raggiungibili solo via mare; la pista ciclo-pedonale tocca il bel centro di Bonassola e si conclude a Levanto, nel cui abitato spiccano la gotica chiesa di S. Andrea e il convento dell'Annunziata. Dopo Levanto, il tracciato della vecchia linea entra nella zona costiera delle Cinque Terre e, dopo un tratto di circa 5 km ancora in esercizio tra Monterosso e il borgo medievale di Vernazza, inizia l'ultimo tratto dismesso, che lambisce la bella spiaggia di Guvano, sottopassa il promontorio su cui sorge il suggestivo borgo di Corniglia e termina a Manarola.

Cogorno (GE)	Basilica dei Fieschi
Ne (GE)	Miniera di Gambatesa
Sestri Levante (GE)	Baia del Silenzio
Provincia di La Spezia	Parco Nazionale delle Cinque Terre
Sarzana (SP)	Parco Regionale di Montemarcello Magra
Portovenere (SP)	Parco Regionale di Portovenere



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

Lunghezza e Proprietà	7 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

EMILIA ROMAGNA - LOMBARDIA - VENETO

NOGARA-TAVERNELLE EMILIA

La linea

Il tracciato ferroviario dismesso tra Nogara e Tavernelle Emilia costituisce parte del percorso originario della ferrovia Verona-Bologna; di questa, il tratto Nogara-Tavernelle fu realizzato tra il 1887 e il 1912, mentre l'intera linea fino a Verona fu completata solo nel 1924. All'inizio degli anni '90 furono avviati i lavori per il raddoppio della linea, attivato per tratte dal 2005 al 2009; il progetto di raddoppio prevedeva sia tratti di raddoppio in affiancamento alla linea esistente, sia tratti discontinui in variante di tracciato a doppio binario su nuovi sedimi. Con l'entrata in esercizio di queste varianti sono stati dismessi vari tratti della vecchia linea nel tratto Nogara-Tavernelle, per un totale di circa 50 km di vecchio tracciato. Vecchia e nuova linea coincidono, invece, in corrispondenza delle stazioni di Poggio Rusco, S. Felice sul Panaro, Crevalcore e S. Giovanni in Persiceto.



Il territorio

Il tracciato dismesso inizia a sud di Nogara e prosegue in rettilineo tra le risaie fino alla vecchia stazione di Ostiglia, da cui si diramava la ferrovia oggi dismessa per Treviso, lambendo la riserva naturale della palude di Ostiglia. Valicato il fiume Po con un ponte in ferro, il tracciato tocca l'abitato di Revere, dove spicca il cinquecentesco Palazzo Ducale; superato l'abitato di Poggio Rusco giunge alla stazione di Mirandola, collegata da una pista ciclabile al centro storico dove sono conservati interessanti monumenti. Continuando attraverso la campagna intensamente coltivata, la linea dismessa tocca S. Felice sul Panaro, oggi quasi interamente convertita in *greenway*. Il tracciato attraversa poi il fiume Panaro e giunge a Crevalcore; da qui transitava la ferrovia concessa Modena-Ferrara che collegava la cittadina con gli storici centri limitrofi di Nonantola e Cento. Proseguendo verso sud, il sedime dismesso attraversa l'abitato di S. Giovanni in Persiceto, nelle cui vicinanze, a Sant'Agata Bolognese, è stato allestito un museo dedicato alla storia della Lamborghini. Infine il tracciato si ricongiunge alla linea attiva a nord della ex-stazione di Tavernelle Emilia; in quest'area ci troviamo a circa 15 km dal monumentale centro storico di Bologna.

I progetti in corso

La porzione di sedime dismesso, ricadente in Emilia-Romagna, Mirandola-Crevalcore-S. Giovanni in Persiceto-Tavernelle Emilia, è stata concessa in comodato d'uso alle Province di Modena e Bologna che hanno in progetto la sua trasformazione in *greenway*; il nuovo collegamento ciclopedonale andrà a costituire, in particolare, una variante dell'itinerario della *Ciclopista del Sole* da Verona a Firenze, nonché tratto italiano della *EuroVelo 7*.

Mantova	Città di Mantova
Provincia di Mantova	Parco Regionale Mincio
Revere (MN)	Palazzo Ducale
Bondeno (FE)	Rocca di Stellata
Sant'Agostino (FE)	Bosco della Panfila
Bentivoglio (BO)	Castello di Bentivoglio
Bologna	Città di Bologna



Lunghezza e Proprietà	48 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	3 FV - 1 CC
Fabbricati minori	1 FV - 10 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Revere (MN)



FV 335 mq

Revere (MN)



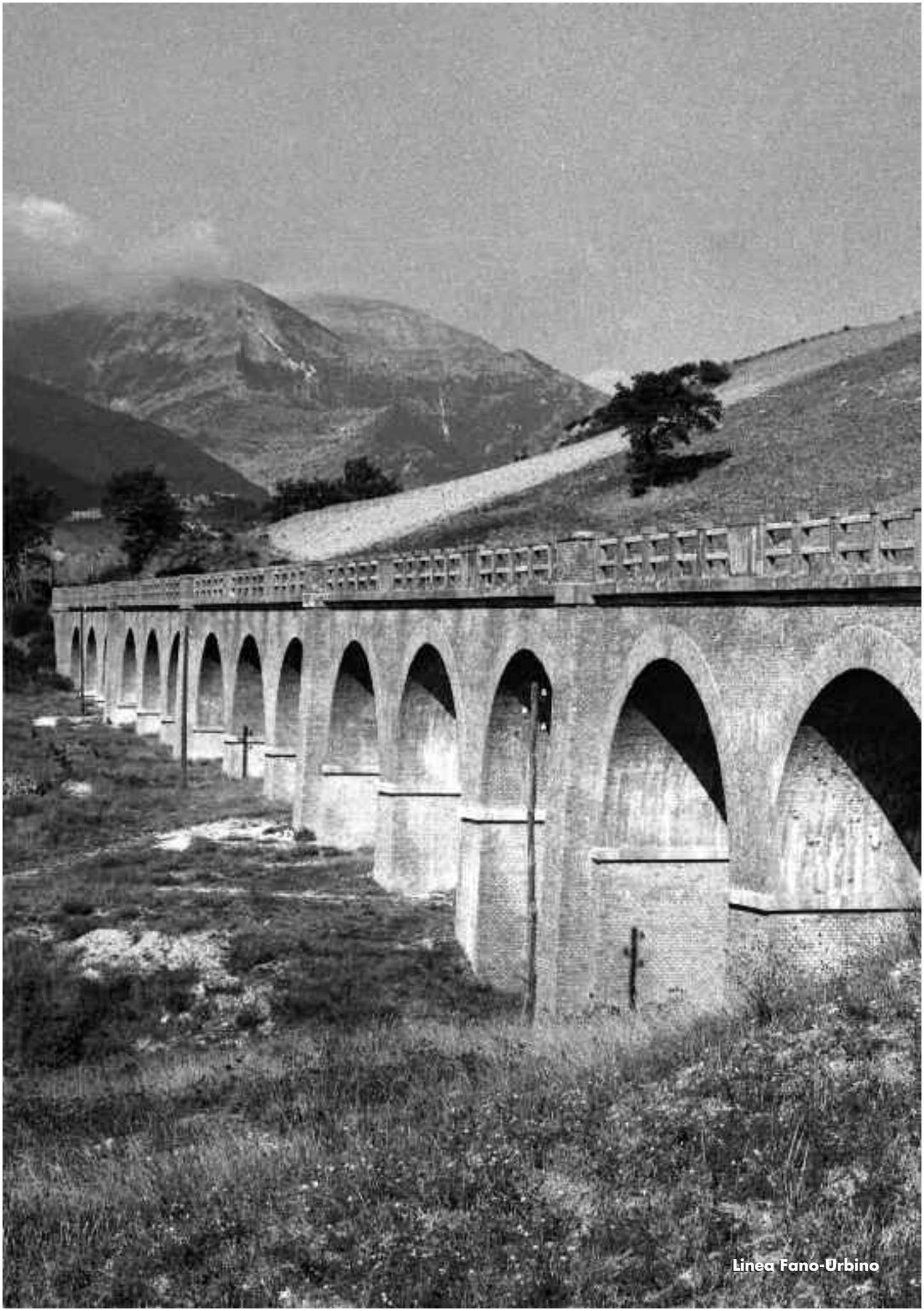


Revere Scalo (MN)

FV 440 mq



Revere Scalo (MN)



Linea Fano-Urbino



Bolognina (BO)

FV 80 mq

CC km 51+522 70 mq



Lungolinea (MO)

VENETO

Tratta dismessa per variante
Perarolo di Cadore Viadotto Boite-Sottocastello Tai

km 2,9

VENETO

Tratta dismessa per variante
Venezia Mestre-Ex Bivio Orgnano

km 3,2

VENETO

Tratta dismessa per variante
Isola della Scala-Buttapietra

km 1,4

LOMBARDIA

Linea dismessa
Desenzano Del Garda-Sirmione-Desenzano Porto

km 3,6

LOMBARDIA

Tratta dismessa per variante
Milano Rogoredo-Poasco Sorigherio

km 3,5

LOMBARDIA

Tratta dismessa per variante
San Cassiano Valchiavenna-Chiavenna

km 1,9

LOMBARDIA

Linea dismessa
Brescia-Iseo

km 2,5

LOMBARDIA

Tratta dismessa per variante
Dormelletto-Sesto Calende

km 0,5

PIEMONTE

Tratta dismessa per variante
Gozzano-Bolzano Novarese

km 3,6

LIGURIA

Tratta dismessa per variante
Levanto-Monterosso

km 2,5

LIGURIA

Tratta dismessa per variante
Genova Voltri-Savona

km 2,2



AREA NORD | LINEE DISMESSE MINORI

LINEE FS | LINEE RFI



VENETO

Linea dismessa
Cerea-Bivio Nogara

km 1,7

VENETO

Linea dismessa
Verona P.N. Nodo-Bivio per Bologna

km 2,5

VENETO

Tratta dismessa per variante
Montebelluna-Susegana

km 18,5

FRIULI VENEZIA GIULIA

Tratta dismessa per variante
Bivio Pradamano-Udine Bivio Vat

km 2

FRIULI VENEZIA GIULIA

Tratta dismessa per variante
Tricesimo S. Pelagio-Tarcento

km 3,1

FRIULI VENEZIA GIULIA

Tratta dismessa per variante
Monfalcone-Porto Rosega

km 1

FRIULI VENEZIA GIULIA

Linea dismessa
Bivio Gretta-Trieste

km 1,1

FRIULI VENEZIA GIULIA

Gruppo di raccordi dismessi
Trieste Campo Marzio-Trieste Barcola Smistamento

km 2,7

FRIULI VENEZIA GIULIA

Tratta dismessa per variante
Torviscosa-Cervignano

km 1

FRIULI VENEZIA GIULIA

Tratta dismessa per variante
Codroipo-Casarsa

km 0,9

FRIULI VENEZIA GIULIA

Linea dismessa
S. Giorgio Di Nogaro-Porto Nogaro

km 2,1

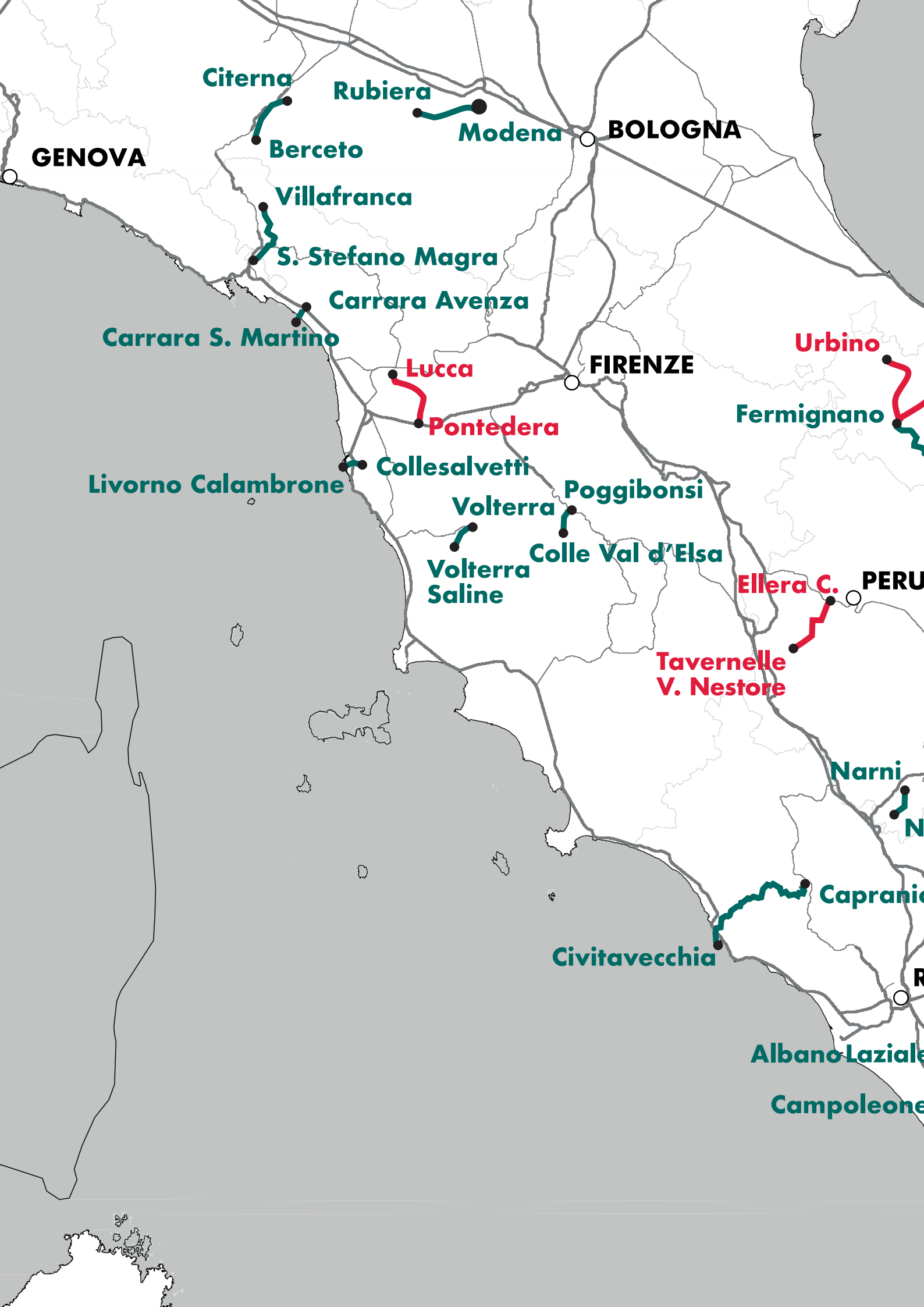
FRIULI VENEZIA GIULIA

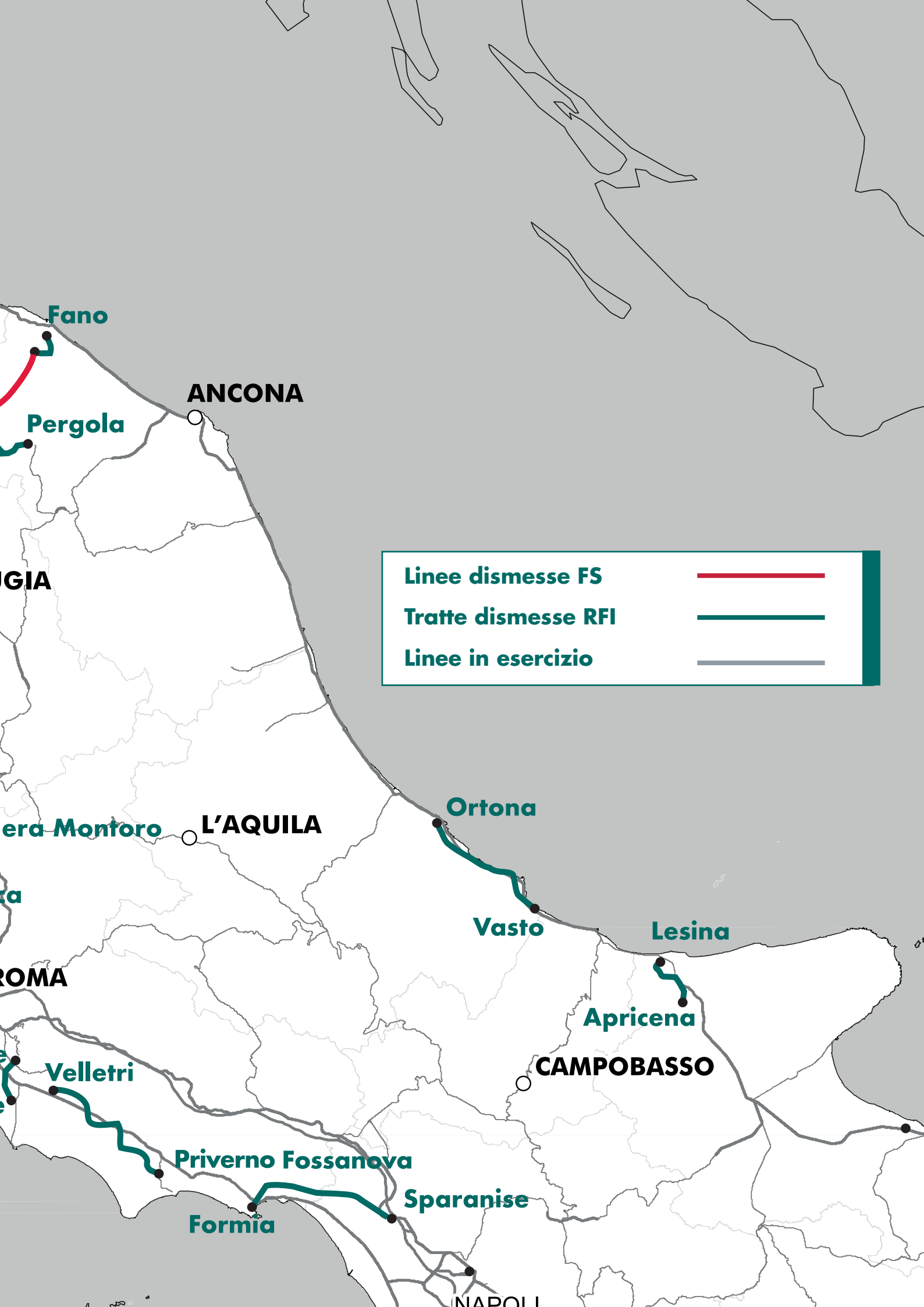
Tratta dismessa per variante
Sevegliano-Cervignano Aquileia Grado

km 1




Centro


Citerna
Rubiera
Modena
BOLOGNA
GENOVA
Berceto
Villafranca
S. Stefano Magra
Carrara Avenza
Carrara S. Martino
Urbino
Lucca
FIRENZE
Fermignano
Pontedera
Collesalvetti
Livorno Calambrone
Poggibonsi
Volterra
Colle Val d'Elsa
Volterra
Saline
Ellera C.
PERU
Tavernelle
V. Nestore
Narni
Civitavecchia
Albano Laziale
Campoleone

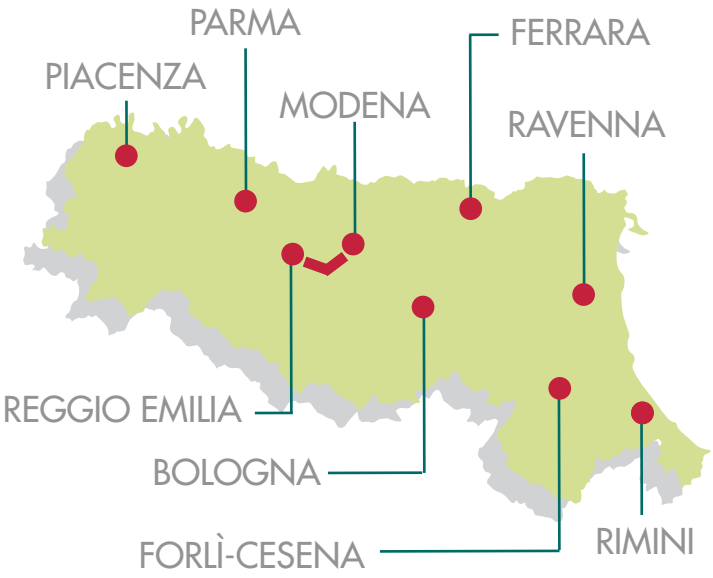

Fano
ANCONA
Pergola
GIA
Linee dismesse FS
Tratte dismesse RFI
Linee in esercizio
era Montoro
L'AQUILA
Ortona
Vasto
Lesina
ROMA
Apricena
CAMPOBASSO
Velletri
Priverno Fossanova
Sparanise
Formia

EMILIA ROMAGNA

MODENA-RUBIERA

La linea

Il tratto ferroviario dismesso tra Modena e Rubiera, lungo 8,7 km, era parte della linea Bologna-Milano la cui realizzazione fu completata nel 1861. Dopo oltre 150 anni di servizio, è stato soppresso nel 2014 in seguito alla realizzazione di una variante di tracciato, cosiddetta "Rilocata", finalizzata ad eliminare per alcuni quartieri di Modena la soggezione derivante dal passaggio della ferrovia. Il sedime dismesso è stato completamente disarmato e privato degli impianti tecnologici. Lungo il tracciato si rileva la presenza di tre case cantoniere.



Il territorio

Il tratto dismesso tra Modena e Rubiera presenta un andamento pianeggiante e si sviluppa interamente all'interno del comune capoluogo di Modena, interessando in parte l'area urbana e in parte la campagna immediatamente circostante. La città di Modena è caratterizzata da un centro storico di dimensione contenuta, in cui sono concentrati numerosi monumenti e musei, tra i quali spicca il complesso formato dalla Cattedrale, dalla torre Ghirlandina e da piazza Grande con gli storici palazzi che vi si affacciano, dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco. Il sedime dismesso ha inizio poco dopo l'uscita (in direzione Milano) dalla stazione in esercizio di Modena; il tracciato, allontanandosi dalla linea in esercizio, curva verso sinistra e attraversa i quartieri nord-occidentali della città, con le case che lasciano pian piano sempre più spazio ai campi coltivati. Sottopassata la via Emilia e l'Autostrada del Sole, il sedime dismesso curva a destra e si ricongiunge alla linea attiva, poco prima dell'attraversamento del fiume Secchia. Da segnalare che sugli argini del Secchia è stata realizzata una lunga *greenway* che segue il fiume fino alla confluenza nel Po.

I progetti in corso

La dismissione della linea ha reso possibile liberare ed attivare un canale territoriale che consente di mettere in comunicazione il centro storico di Modena con la zona Madonnina e la frazione di Cittanova. Il territorio cittadino di Modena è già attraversato da una fitta rete di piste ciclabili e *greenways* (tra cui quelle realizzate lungo le ferrovie dismesse Modena-Mirandola e Modena-Vignola), che si protendono sia verso la pianura modenese che verso la fascia pedecollinare, con i suoi numerosi castelli e borghi fortificati. Il comune di Modena ha manifestato l'intenzione di acquisire il tratto dismesso Modena-Rubiera per trasformarlo in un percorso ciclo-pedonale che andrà ad integrarsi nella rete di mobilità dolce cittadina.

Modena	Città di Modena
Province di Modena e Reggio Emilia	Riserva naturale Cassa di espansione Fiume Secchia
Sassuolo (MO)	Palazzo Ducale



MODENA
KM 0,0

RUBIERA
KM 8,2

Lunghezza e Proprietà	8,2 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	3 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

EMILIA ROMAGNA

CITERNA TARO-BERCETO

La linea

Il tratto ferroviario dismesso tra Citerna Taro e Berceto costituiva parte del tracciato originario della ferrovia Parma-La Spezia (cosiddetta "Pontremolese"). La linea nacque per necessità militari e con l'intento di incentivare la crescita economica della Lunigiana e delle zone dell'Appennino Parmense. Nel 1894 l'intera linea entrò in servizio. Attivato nel 1889, il tratto Citerna Taro-Solignano-Berceto, della lunghezza di circa 13 km, è stato abbandonato in due fasi in seguito alla costruzione di un nuovo tracciato a doppio binario in variante: nel 1996 è stato dismesso il tratto Berceto-Solignano (7,7 km); nel 2014 il tratto Citerna Taro-Solignano (4,3 km). I due tratti del tracciato dismesso risultano tra loro privi di continuità, in quanto in corrispondenza della stazione di Solignano vecchia e nuova linea coincidono.



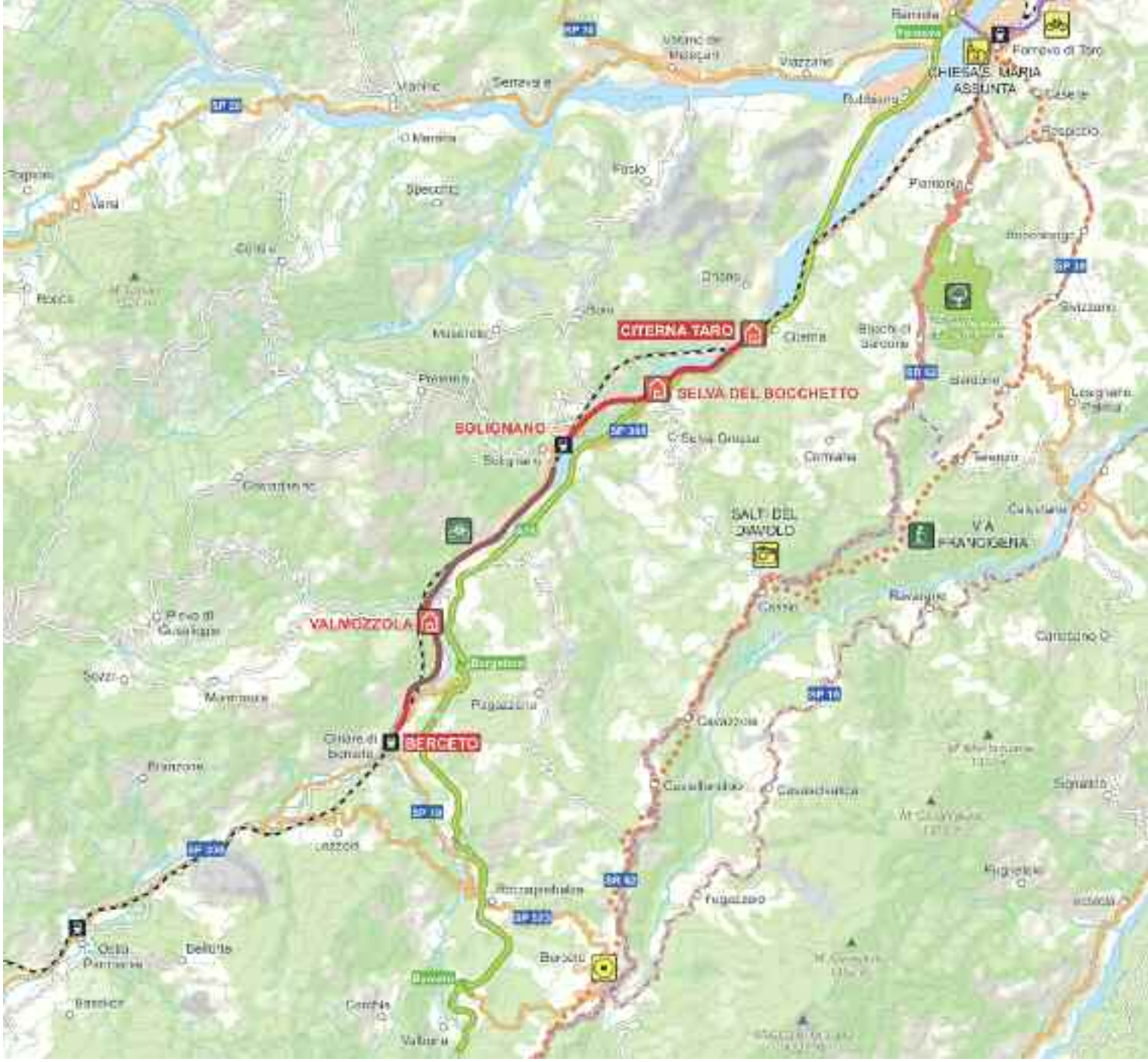
Il territorio

Il tracciato ferroviario dismesso tra Citerna Taro e Berceto, di discreto interesse paesaggistico, è una linea di montagna che si sviluppa nel fondovalle ghiaioso del fiume Taro in Emilia, senza toccare nuclei abitati di una certa rilevanza. Il primo tratto dismesso inizia dalla stazione in esercizio di Citerna Taro, circa 8 km a monte della cittadina di Fornovo, la quale conserva nel nucleo medievale una delle più belle pievi romaniche del Parmense, la chiesa di S. Maria Assunta, dell'XI sec.
Dopo la fermata di Selva del Boschetto, il tracciato dismesso valica il Taro con un lungo ponte ed entra nella galleria di Solignano, al cui sbocco si riunisce alla ferrovia in esercizio in corrispondenza della stazione di Solignano. Poco oltre quest'ultima, dalla linea in esercizio si distacca e riprende il tracciato dismesso, proseguendo tra l'alveo ghiaioso del Taro e la strada provinciale, attorniato da colline dal dolce andamento, toccando la stazione di Valmozzola e terminando, dopo aver attraversato nuovamente il Taro (con un ponte che è stato smantellato) in corrispondenza della stazione di Berceto, che sorge a circa 10 km dall'omonimo borgo.
Il centro abitato di Berceto, tra l'altro importante tappa della *Via Francigena* prima del valico della Cisa, ha ben conservato l'atmosfera medievale del tessuto urbano, con antiche case e palazzi signorili caratterizzati dall'impiego della pietra di costruzione. I Comuni interessati dal tracciato sono: Fornovo, Terenzo, Solignano, Valmozzola e Berceto.

I progetti in corso

Da segnalare che il tratto Solignano-Berceto è stato già trasformato in una *greenway*, in particolare in una pista ciclopedonale, a cura dei comuni interessati (Solignano, Berceto e Valmozzola) che hanno ricevuto in locazione la parte di sedime interessata dalla *greenway*. Si sta studiando la modalità per il passaggio definitivo della proprietà degli immobili da RFI ai comuni medesimi.

Fornovo di Taro (PR)	Chiesa S. Maria Assunta
Fornovo di Taro (PR)	Riserva Naturale M. Prinzera
Provincia di Parma	Salti del Diavolo



- CITERNA TARO
  KM 0,0
- SELVA DEL BOCCHETTO
  KM 2,5
- SOLIGNANO
  KM 5,0
- VALMOZZOLA
  KM 10,0
- BERCETO
  KM 13,2

Lunghezza e Proprietà	13 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	2 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no



FV Volterra Linea Volterra-Saline di Volterra



Selva del Bocchetto (PR)

FV 500 mq



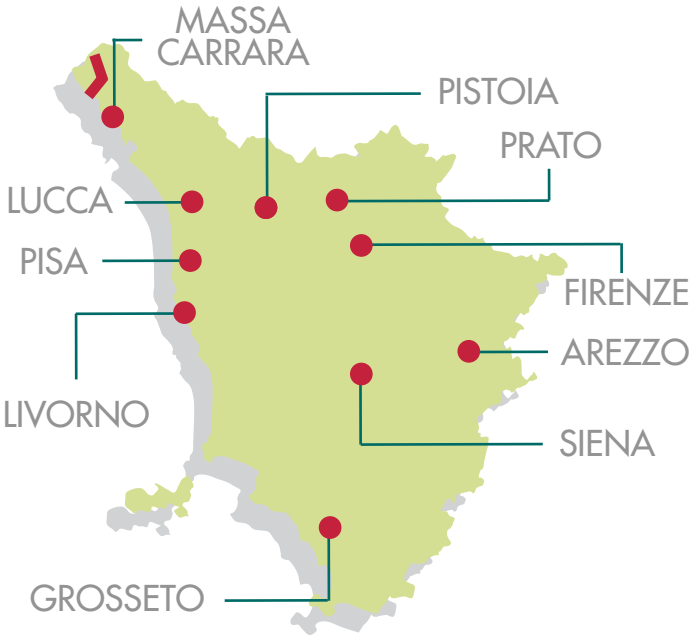
Selva del Bocchetto (PR)

TOSCANA

SANTO STEFANO DI MAGRA VILLAFRANCA BAGNONE

La linea

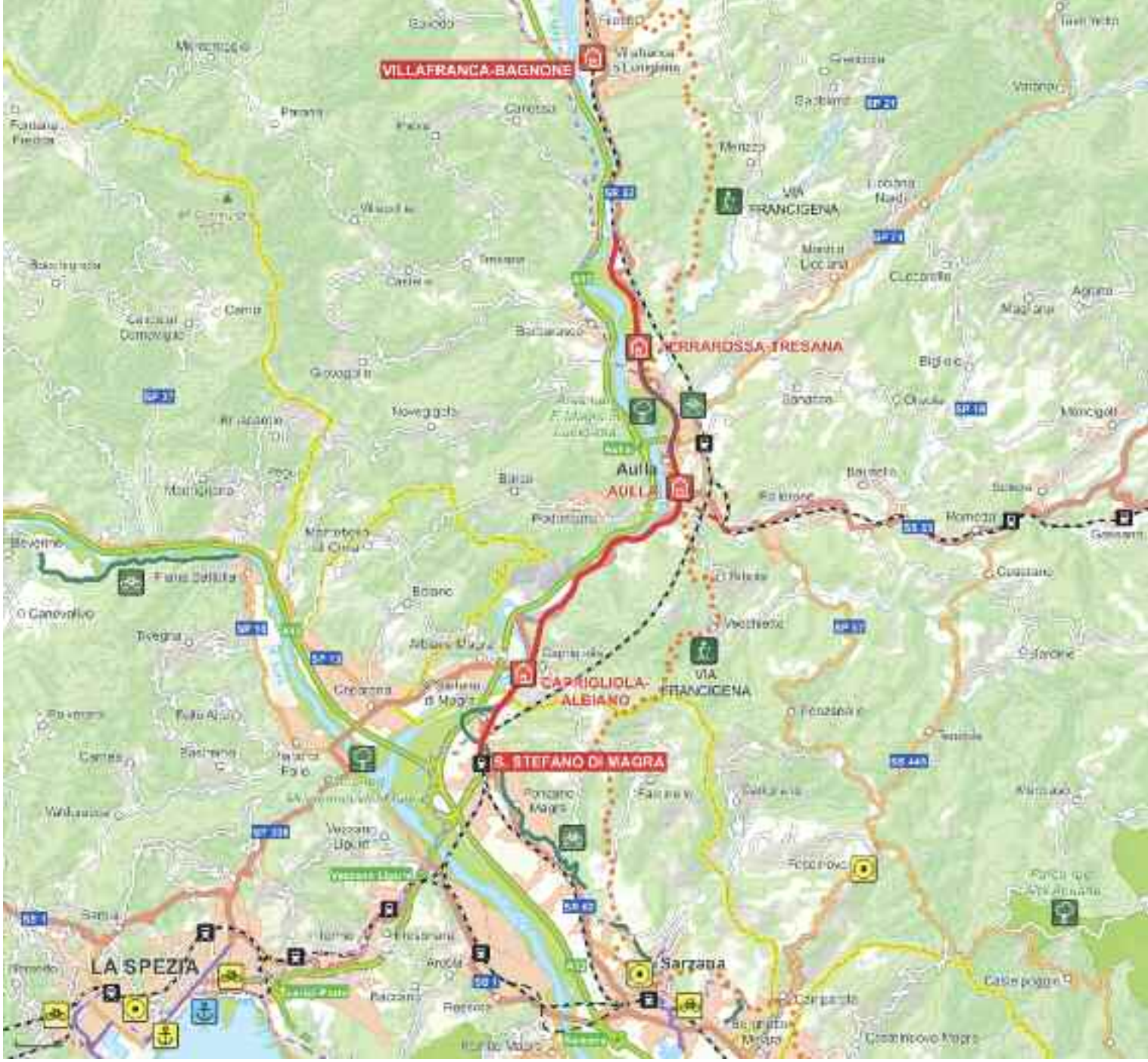
Il tratto di ex ferrovia, dismesso per variante, è una porzione dell'originario tracciato della linea Parma-La Spezia, cosiddetta "Pontremolese", costruita per fasi successive tra il 1883 e il 1894. Il tratto in questione, attivato nel 1888 e dismesso nel 2005, per l'apertura di una variante di tracciato a doppio binario (finalizzata ad accrescere le potenzialità della linea per traffico merci), parte dalla stazione di Santo Stefano di Magra per poi confluire, dopo circa 13,4 km, sulla linea in esercizio in un punto lungolinea posto poco prima della stazione in esercizio di Villafranca Bagnone. Tra la stazione di Terrarossa-Tresana fino al ponte sul torrente Taverone (prima di giungere all'ex stazione di Aulla) il sedime ferroviario dismesso è stato trasformato in una pista ciclopedonale, *greenway* inserita nell'itinerario della Via Francigena. Nel 2013 è stato venduto al comune di Aulla un tratto di circa 2 km, comprendente tutti i fabbricati incluso il vecchio fabbricato viaggiatori di Aulla. In generale la ex linea si presenta già disarmata e priva degli impianti tecnologici



Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso S. Stefano di Magra-Villafranca Bagnone si sviluppa lungo la valle del fiume Magra, sottoposta a tutela con l'istituzione di un parco regionale in prossimità di Santo Stefano; il tracciato, assai tortuoso e con numerose opere d'arte, presenta un buon interesse paesaggistico. I Comuni interessati sono Villafranca di Lunigiana, Licciana Nardi, Aulla e Santo Stefano di Magra.Il tracciato dismesso si stacca dalla linea attiva poco più a sud della stazione di Villafranca Bagnone; discende successivamente il fondovalle del fiume Magra, a breve distanza dal corso d'acqua e dal tracciato della strada statale della Cisa, in un paesaggio caratterizzato da boschi e animato da vari borghi sui due versanti.
Superata la ex stazione di Terrarossa-Tresana, il sedime dismesso attraversa il torrente Taverone ed entra nel centro abitato di Aulla, il più importante centro commerciale e industriale della valle. La vecchia stazione di Aulla, da cui si diramava la ferrovia per la Garfagnana e Lucca, è stata dismessa (la nuova stazione è stata realizzata in posizione più periferica rispetto all'abitato.
Nel tratto successivo la valle si restringe, chiusa tra pendii boscosi, e il tracciato dismesso prosegue tortuoso, tra la strada statale, il fiume e l'autostrada; attraversate alcune gallerie e superata la fermata di Caprigliola-Albano, il tracciato termina a S. Stefano di Magra, ad una decina di chilometri da La Spezia, centro di rilevante interesse urbanistico e culturale. Dalla stazione di S. Stefano di Magra si dirama la linea, attualmente sospesa all'esercizio ferroviario, per Sarzana; centro, quest'ultimo, che conserva intatto il centro storico e che rappresenta un importante crocevia stradale e commerciale; tra le due località è stata recentemente realizzata una *greenway* lungo il canale Lunense.

Provincia di Massa Carrara	Area naturale F. Magra in Lunigiana
Provincia di Massa Carrara	Parco regionale Alpi Apuane
Sarzana (SP)	Parco regionale Montemarcello Magra



- VILLAFRANCA-BAGNONE
  KM 0,0
- TERRAROSSA-TRESANA
  KM 2,3
- AULLA
  KM 4,3
- CAPRIGLIOLA-ALBIANO
  KM 12,9
- SANTO STEFANO DI MAGRA
  KM 13,4

Lunghezza e Proprietà	10 km FS SpA - 1 km RFI SpA - 2 km Comune di Aulla
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV - 2 CC
Fabbricati minori	1 FV - 8 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

Terrarossa Tresana (MS)



FV 135 mq

CC km 96+200 80 mq

Lungolinea (MS)





Licciana Nardi (MS)

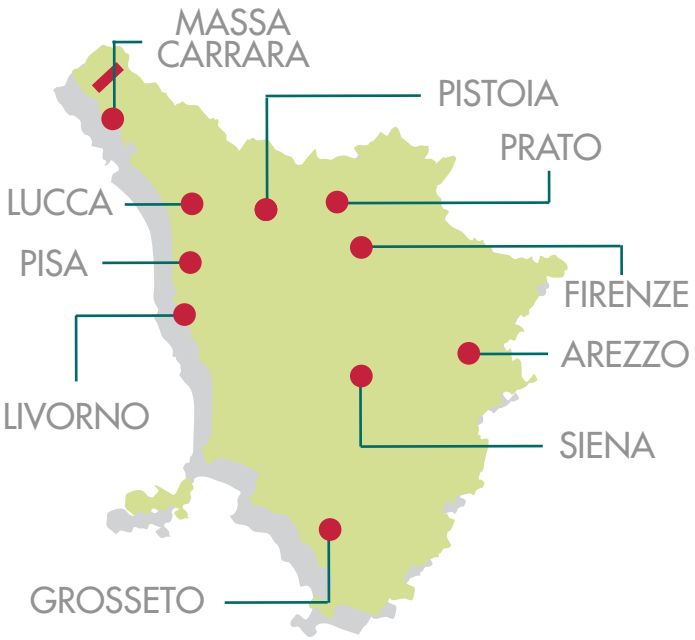
CC km 96+996 60 mq

TOSCANA

CARRARA S. MARTINO-CARRARA AVENZA

La linea

La linea ferroviaria dismessa Carrara S. Martino-Carrara Avenza costituiva una breve diramazione della ferrovia Tirrenica Genova-Pisa, attivata nel 1866. Oltre al servizio passeggeri, la breve linea svolse un ruolo fondamentale per il trasporto del marmo estratto dalle cave a monte della città. Il marmo veniva trasportato da San Martino ad Avenza via treno, dopo essere giunto a San Martino dalle cave di Colonnata tramite la cosiddetta ferrovia *Marmifera* privata. La concorrenza del trasporto su gomma portò alla cessazione del servizio nel 1969, cui seguì nel 1970 la dismissione definitiva della linea, che è stata quasi interamente disarmata e privata di impianti tecnologici. La line è di proprietà di FS SpA. Tutta la linea ricade nel comune di Carrara. Alcuni parti della ex linea sono state di fatto integrate nel contesto urbano, trasformate in opere pubbliche di urbanizzazione, quali strade, parcheggi, ecc.; sono in corso di definizione le modalità per il trasferimento di questi beni al Comune di Carrara.



Il territorio

La linea dismessa Carrara S. Martino-Carrara Avenza si sviluppa interamente all'interno del comune di Carrara, in un paesaggio tipicamente urbano o di frangia urbana, scendendo con andamento sinuoso dal centro cittadino alla pianura costiera. La stazione di Carrara S. Martino sorge in prossimità dell'interessante nucleo storico di Carrara, cittadina posta in una conca coperta di uliveti ai piedi della Alpi Apuane. Da queste viene estratto il notissimo e pregiato marmo bianco che ha reso questo centro famoso in tutto il mondo. Le Alpi Apuane sono tutelate da un parco regionale e attraversate da numerosi sentieri e strade forestali. Il sedime dismesso scende verso la costa, attraversando le zone più periferiche dell'area urbana, con ampie curve e alcuni ponti, terminando nella stazione di Carrara Avenza, regolarmente in esercizio. Nell'area di Avenza passa la Via Francigena; a nord-ovest, a circa 5 km, si trova l'area archeologica di Luni, antica città romana fondata nel 177 a.C., caratterizzata dai resti dell'Anfiteatro e dal Museo Archeologico Nazionale; infine a sud-est di Avenza, collegato per un lungo tratto da una pista ciclo-pedonale, sorge il capoluogo provinciale di Massa, nel cui singolare centro storico si affiancano una zona medievale, dominata dalla Rocca, e una parte cinquecentesca con il Duomo.

I progetti in corso

Recentemente è stata annunciata la partecipazione dell'amministrazione comunale al bando europeo per i "Programmi Integrati Urbani" *(P.I.U.' Europa)*, che ha fatto ridiventare di attualità l'ipotesi della realizzazione di un percorso ciclabile sulla linea dismessa. Diversi sono stati infatti gli studi finalizzati alla realizzazione di un sistema di mobilità ciclabile cosiddetto "dal mare ai monti" a beneficio dell'area di Carrara.

Carrara	Città di Carrara
Ortonovo (SP)	Area Archeologica di Luni e Museo Archeologico
Provincia di Massa Carrara	Parco Regionale Alpi Apuane
Massa	Duomo di Massa



CARRARA SAN MARTINO
KM 0,0

CARRARA AVENZA
KM 4,4

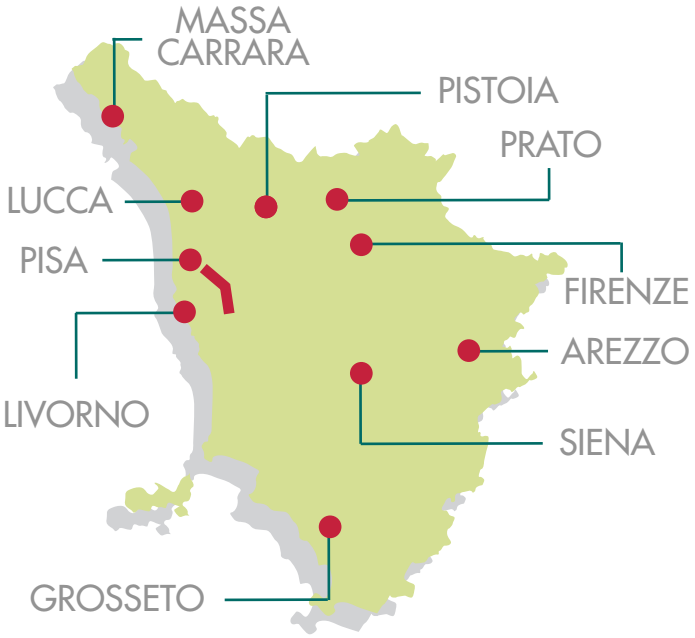
Lunghezza e Proprietà	4,4 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	4 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

TOSCANA

LUCCA-PONTEDERA CASCIANA TERME

La linea

La ferrovia dismessa Lucca-Pontedera Casciana Terme, lunga 25,3 km, fu attivata nel 1928, molti anni dopo le prime proposte per la realizzazione di un collegamento ferroviario tra le due cittadine. Gravemente danneggiata durante la seconda guerra mondiale, fu chiusa nel 1944, non fu più ripristinata e dichiarata dismessa nel 1958. Il binario è ancora presente solo per circa 2 km; il restante sedime è stato disarmato e privato degli impianti tecnologici. I comuni interessati dalla linea sono Lucca, Capannori, Bientina, Buti, Vicopisano, Calcinaia e Pontedera.



Il territorio

La ferrovia dismessa Lucca-Pontedera Casciana Terme si estende tra le province di Lucca e Pisa, lambendo le pendici orientali del Monte Pisano, in una zona prevalentemente rurale. Il sedime dismesso inizia dalla stazione di Lucca. Lucca è tra le più belle città d'Italia, con un centro storico ricco di monumenti medievali e rinascimentali, sia civili che religiosi, racchiuso da possenti mura. La città è attraversata dalla Via Francigena. Lungo il vicino fiume Serchio è stata realizzata una *greenway* che arriva fino al mare. Sulle colline a nord dell'abitato spiccano le Ville Mansi e Torrigiani, risalenti al XVI-XVII sec. Uscendo da Lucca il sedime dismesso si dirige verso sud-est, tra campi coltivati e macchie boscate, aggirando il Monte Pisano e toccando piccoli centri rurali e alcune aree protette. Dopo l'ex-stazione di Buti-Cascine il tracciato ferroviario attraversa il canale Imperiale e si avvicina al piccolo centro di Vicopisano, dal suggestivo impianto medievale; valica quindi il fiume Arno e giunge infine a Pontedera. Da Pontedera attraverso una lunga *greenway* si possono raggiungere: l'abitato di Cascina, con il suo centro medievale; la Pieve di S. Casciano, bell'esempio di architettura pisana; la magnifica Certosa di Pisa; infine, la notissima città di Pisa, con gli splendidi monumenti di piazza del Duomo e gli edifici religiosi e i palazzi nobiliari del centro storico.

I progetti in corso

I comuni attraversati dalla linea (in particolare quello di Capannori nel cui ambito ricadono circa 11 km dell'intero tracciato) hanno manifestato l'interesse per la trasformazione del sedime dismesso in una *greenway*. Nel 2015 è stato firmato da sette Comuni dell'area montana tra Lucca e Pisa (Capannori, Lucca, Buti, Calci, San Giuliano Terme, Vicopisano e Vecchiano) un protocollo d'intesa per l'individuazione e la promozione di progetti relativi a itinerari ambientali e naturalistici tra cui il sostegno al progetto di recupero e valorizzazione della ex linea ferroviaria Lucca-Pontedera come *greenway*.

Capannori (LU)	Villa Mansi
Capannori (LU)	Villa Torrigiani
Montecarlo (LU)	Teatro dei Rassicurati
Lucca	Citta di Lucca
Calci (PI)	Certosa di Pisa
Pisa	Città di Pisa
Cascina (PI)	Pieve di San Casciano



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

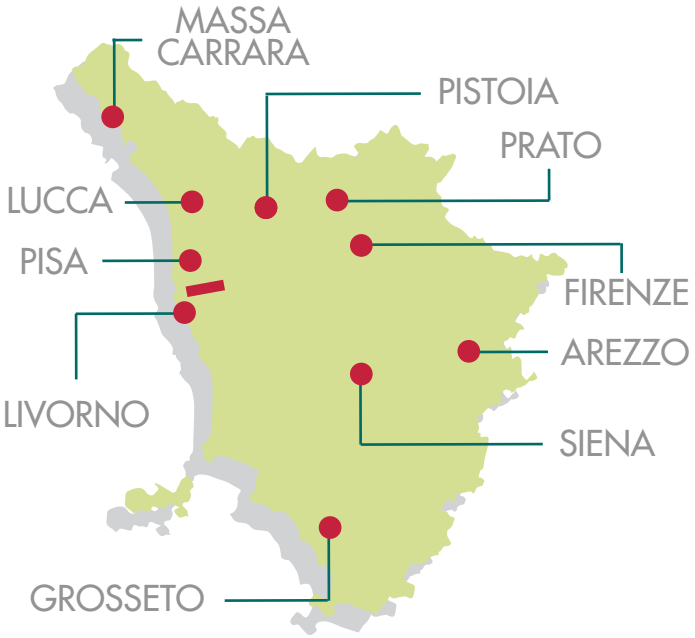
Lunghezza e Proprietà	25,3 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	1 FV 1 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

TOSCANA

LIVORNO CALAMBRONE-COLLESALVETTI

La linea

Il tratto di ferrovia dismessa tra le stazioni di Livorno Calambrone e Collesalvetti (entrambe attualmente in esercizio solo per il servizio merci) faceva parte del primo collegamento ferroviario tra Pisa e Roma (storica ferrovia "Maremmana"), passante per Livorno, Collesalvetti e Vada. Lungo circa 13 km, il tratto Livorno Calambrone-Collesalvetti perse progressivamente importanza dopo l'apertura della linea diretta tra Livorno e Vada, il normale servizio ferroviario venne quindi definitivamente sospeso nel 1966. Successivamente con la realizzazione del nuovo interporto toscano per le merci *Amerigo Vespucci* (operativo all'incirca dalla fine del 2009) la linea, dopo anni di abbandono, ha ripreso ad essere esercita con treni merci tra Calambrone e Guasticce. La linea ricade nel territorio del comune di Collesalvetti.



Il territorio

Il tracciato della linea Livorno Calambrone-Collesalvetti si sviluppa in direzione est-ovest all'estremità meridionale della pianura alluvionale dell'Arno, in un contesto rurale e agricolo. La stazione di Livorno Calambrone è ubicata nell'area più settentrionale della città di Livorno, importante polo portuale e industriale, che presenta un interessante nucleo urbano storico, centrato sul Duomo e circondato da canali (detti Fossi); sopravvivono inoltre alcuni monumenti della cinquecentesca città medicea. Nelle zone a nord di Livorno, oltre il Canale Scolmatore si estendono le pinete del Parco naturale di Migliarino, S. Rossore e Massaciuccoli; in corrispondenza alle pinete, sulla costa, si trovano le località balneari di Calambrone, Tirrenia e Marina di Pisa. Lasciata la stazione di Livorno Calambrone, il tracciato della ferrovia si dirige esattamente ad est e lambisce con la prima metà del tracciato la riserva naturale dell'*Oasi della Contessa*, la quale si estende a sud della linea stessa fiancheggiandola quasi fino a Guasticce. Nella località ferroviaria di Guasticce, attraverso un raccordo, la linea assicura il collegamento ferroviario con l'interporto *Amerigo Vespucci*. La linea prosegue attraversando estesi campi coltivati; a sud del tracciato si estendono le dolci colline dell'entroterra livornese, ricoperte da estese aree boschive. Superata l'ex-stazione di Nugola Berte, il tracciato dismesso gira progressivamente in direzione sud fino a collegarsi, nella stazione in esercizio di Collesalvetti, alla linea Pisa-Collesalvetti-Vada.

I progetti in corso

Nell'ottica dell'utilizzazione ferroviaria della linea, è stato prefigurato e studiato, peraltro senza che si sia passati ancora alla fase attuativa, il ripristino dell'infrastruttura ferroviaria nel tratto Guasticce-Collesalvetti, essenzialmente a beneficio del servizio merci.

Coltano (PI)	Villa Medicea di Coltano
Provincia di Pisa	Chiesa di San Pietro a Grado
Provincia di Pisa	Parco Naturale Migliarino S. Rossore e Massaciuccoli
Collesalvetti (LI)	Parco dei Monti Livornesi
Provincia di Livorno	Riserva naturale Oasi della Contessa



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

Lunghezza e Proprietà	18 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 FV - 1 CC
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

Guasticce (LI)



FV 280 mq

FV 280 mq

Stagno (LI)





Lungolinea (LI)

CC km 319+377 280 mq



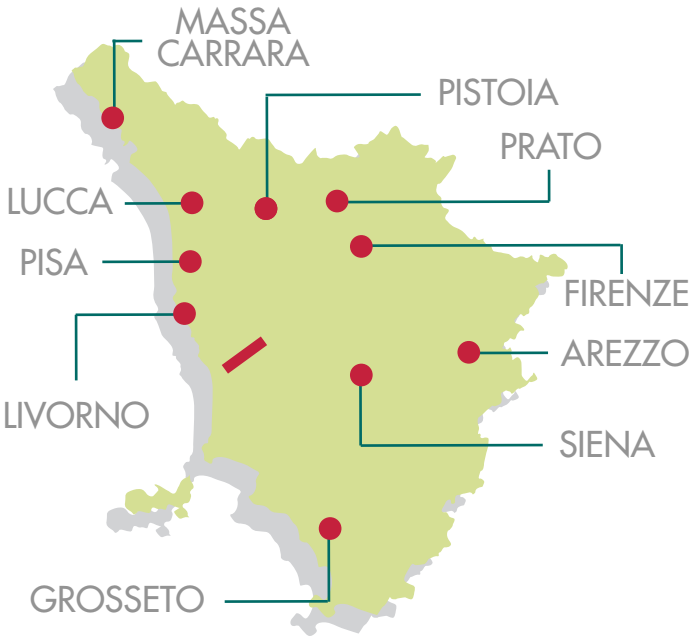
Lungolinea (LI)

TOSCANA

VOLTERRA-SALINE DI VOLTERRA

La linea

Il tratto ferroviario dismesso tra Saline di Volterra e Volterra fu attivato nel 1912 come prolungamento della linea ancora oggi in esercizio Cecina-Saline di Volterra (stazione attualmente denominata Volterra-Saline-Pomarance), finalizzato a collegare anche la città etrusca alla rete ferroviaria.
Si estendeva per circa 8 km ed era dotato di cremagliera, data l'elevata pendenza necessaria per superare un dislivello di circa 400 m. Nel secondo dopoguerra la concorrenza del trasporto su gomma, assieme agli elevati costi di manutenzione e del materiale rotabile, portarono al progressivo declino della linea che, chiusa nel 1958, fu formalmente soppressa l'anno successivo e interamente disarmata.



Il territorio

Il tracciato della ex-linea Saline di Volterra-Volterra si inerpica lungo le pendici del colle su cui sorge la città di Volterra, tra la valle del fiume Cecina e quella dell'Era, con splendide viste sul paesaggio agricolo circostante, senza incontrare centri abitati.
Lasciata la stazione di Saline di Volterra, dopo un breve tratto pianeggiante la linea inizia subito a salire con forti pendenze (che sono mediamente del 10 per cento) verso il centro abitato di Volterra, la quale appare e scompare seguendo il percorso, che serpeggia a mezzacosta lungo il fianco della collina.
Proseguendo la salita, il panorama va progressivamente ampliandosi mentre si alternando colture cerealicole e uliveti. Dopo un regresso (cioè un punto del tracciato ove è necessario che il treno inverta la direzione di marcia) il sedime dismesso giunge alla stazione di Volterra, posta ai margini della città. Volterra è un gioiello d'arte etrusca e medievale, sovrastato dalla maestosa Fortezza. Circondato da una cerchia di mura, il centro antico conserva numerosi monumenti medievali, tra cui spiccano il Duomo, il Battistero e il Palazzo dei Priori, accanto a varie testimonianze dell'età etrusca.

I progetti in corso

Alcuni studi recentemente presentati al Comune di Volterra hanno evidenziato come l'ex linea a cremagliera, con un investimento contenuto, potrebbe tornare nuovamente praticabile per l'utilizzo da parte di mezzi pubblici e di soccorso, nonché per la realizzazione di una pista ciclabile di fianco al sedime.

Volterra (PI)	Città di Volterra
Provincia di Pisa	Riserva naturale Montenero
Volterra (PI)	Riserva naturale Foresta di Berignone



VOLTERRA
KM 0,0

VOLTERRA-SALINE-POMARANCE
KM 8,3

Lunghezza e Proprietà	8,3 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	1 FV - 1 CC
Fabbricati minori	3 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Volterra (PI)



FV 480 mq

Volterra (PI)





Lungolinea (PI)

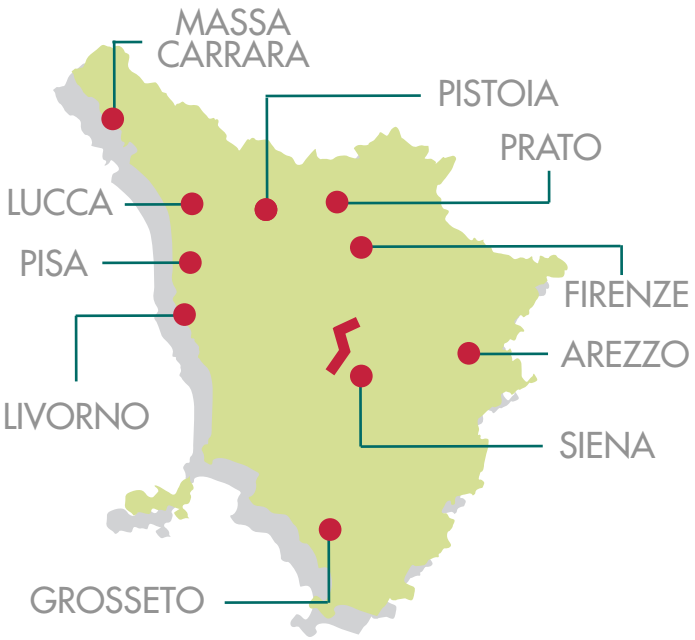
CC km 318+602 80 mq

TOSCANA

POGGIBONSI-COLLE VAL D'ELSA

La linea

La ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa costituiva una breve diramazione, lunga 7,8 km, della linea in esercizio Empoli-Poggibonsi-Siena. Attivata nel 1885, secondo l'idea iniziale avrebbe dovuto raggiungere Volterra e collegarsi alla linea proveniente da Cecina. Tale prolungamento non fu però mai realizzato e così la linea restò di esclusivo interesse locale. Stante il livello di traffico sempre insufficiente, sia passeggeri sia merci, si arrivò nel 1987 alla chiusura della lineae alla sua definitiva dismissione nel 2009. Gran parte del sedime della linea (circa 6 km) è stato trasformato in una greenway, aperta nel 2011. È stata realizzata una pista ciclabile in terra stabilizzata e materiali eco-compatibili, inserita nella rete dei percorsi turistici della Val d'Elsa. Il progetto della pista è stato presentato e promosso dai comuni di Colle Val d'Elsa e Poggibonsi, finanziato dalla Regione Toscana e da fondi comunitari Por, e compreso nell'ambito di un insieme di interventi volti alla valorizzazione dell'intero territorio, rispetto ai quali il ruolo della ciclabile è quello di fare da *trait d'union*. Inoltre ambedue i comuni interessati hanno riconvertito in viabilità le parti di ex tracciato inseriti nelle zone urbanizzate.



Il territorio

La breve ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa si sviluppa, con un percorso molto tortuoso, nella valle del fiume Elsa, tra le dolci colline che caratterizzano il paesaggio del Senese. Il tracciato dismesso inizia dalla stazione di Poggibonsi, moderno centro industriale e commerciale, nel cui territorio sorge il trecentesco convento di S. Lucchese. Circa 5 km a nord di Poggibonsi, è degna di nota la Pieve di S. Appiano, una delle più antiche chiese romaniche del fiorentino; ancora, una decina di chilometri ad ovest, è ubicato lo storico e famosissimo borgo di S. Gimignano, dichiarato Patrimonio dell'Umanità dall'Unesco, che ha conservato intatto l'aspetto medievale che caratterizza mura, porte, case e 14 torri che svettano sulla campagna circostante. Uscito da Poggibonsi, il sedime dismesso si dirige verso sud ed inizia a risalire la valle del fiume Elsa, tra campi coltivati, vigneti, oliveti e macchie boscate; dopo aver superato l'ex-fermata La Rocchetta, il tracciato entra nella parte bassa dell'abitato di Colle di Val d'Elsa, dove sorge la stazione terminale. Il centro più antico di Colle Val d'Elsa, denominato Colle Alta, è ricco di monumenti d'arte e palazzi medievali ed è attraversato da una variante della via Francigena. A sud-ovest e fuori dall'abitato si trova la meravigliosa Badia a Conèo, uno dei più antichi monasteri benedettini dei Vallombrosiani, con la bellissima chiesa di S. Maria, dalle pure e severe forme romaniche. Una decina di chilometri a sud-est sorge il borgo medievale fortificato di Monteriggioni, interamente circondato da una cinta muraria eretta nel 1203. Entrambi i luoghi monumentali sono toccati dal percorso della Via Francigena.

Sant'Appiano (FI)	Pieve di S. Appiano
Castellina in Chianti (SI)	Riserva naturale Bosco di S. Agnese
Poggibonsi (SI)	Convento di San Luccchese
San Gimignano (SI)	Città di San Gimignano
Colle di Val d'Elsa (SI)	Badia a Coneo



POGGIBONSI
KM 0,0

LA ROCCHETTA
KM 4,3

COLLE VAL D'ELSA
KM 7,8

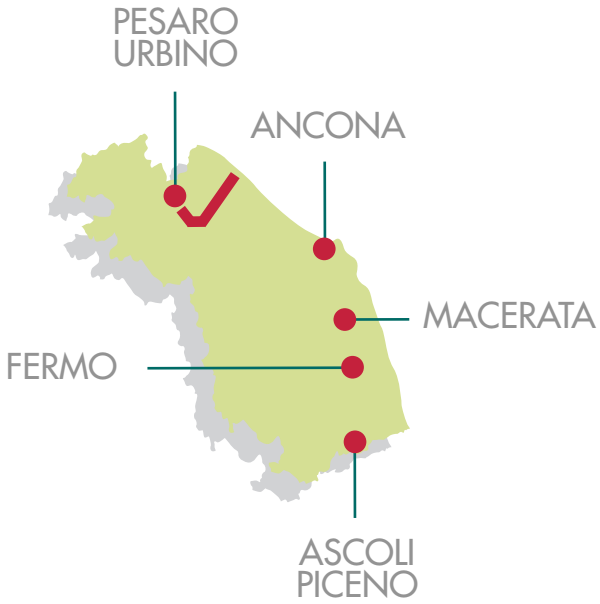
Lunghezza e Proprietà	7,8 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

MARCHE

FANO-URBINO

La linea

La linea Fano-Fermignano-Urbino ha una estensione di circa 49 km. Nacque con l'obiettivo di collegare con una ferrovia l'entroterra delle Marche alla costa adriatica. Fu attivata in più fasi: nel 1898 entrò in esercizio il tratto Fermignano-Urbino; nel 1915 il tratto Fano-Fossombrone e, infine, nel 1916 l'ultimo tratto Fossombrone-Fermignano. A Fermignano confluisce la linea Fabriano-Pergola-Fermignano, anch'essa finalizzata a raggiungere Urbino, della quale è ancora attivo il tratto Fabriano-Pergola, mentre anche il secondo tratto Pergola-Fermignano costituisce una linea dismessa. La linea fu ufficialmente dismessa definitivamente nel 2011. La linea è in parte di proprietà di FS SpA (circa 41 km) e in parte di RFI SpA (circa 8 km).



Il territorio

La ferrovia Fano-Fermignano-Urbino si estende nella valle del fiume Metauro, che attraversa più volte, collegando la costa adriatica con l'entroterra fino a raggiungere Urbino. Fano è città di notevole importanza, con un interessante nucleo abitato storico; è collegata da una lunga pista ciclabile alla vicina Pesaro, altra città dal ricco patrimonio d'arte e culturale. Uscito da Fano, dirigendosi verso sud-ovest, il tracciato comincia a risalire la valle del Metauro, che nella parte iniziale appare ampia, piatta e intensamente coltivata. Superata l'ex-stazione di Cartoceto-Lucrezia la valle si restringe e la ferrovia prosegue tra la base dei colli e il fiume, incontrando le ex stazioni di Saltara-Calcinelli e Serrungarina-Tavernelle, a sud delle quali sorgono gli interessanti centri di Mondavio (con una maestosa rocca) e Orciano di Pesaro (con la rinascimentale chiesa di S. Maria Nuova). Proseguendo ancora verso sud-ovest il sedime dismesso tocca Fossombrone, interessante cittadina dominata dai resti della rocca Malatestiana, avvicinandosi alla spettacolare gola del Furlo. Continuando a seguire il corso del Metauro tra campi coltivati e macchie boschive la linea giunge a Fermignano. Da questa il tracciato prende a salire, con curve, controcurve, viadotti e gallerie, fino a raggiungere Urbino, centro urbano molto pregevole riconosciuto Patrimonio dell'Umanità, con un monumentale centro storico dominato dal Palazzo Ducale. L'intera linea ricade nei territori delle province di Pesaro e Urbino.

I progetti in corso

Pur avendo oggi, come sopra detto, lo *status* di linea ferroviaria dismessa, la Fano-Urbino è stata recentemente inserita, nella Legge 129/2017 sull'"istituzione di ferrovie turistiche", tra i collegamenti ferroviari nazionali da riguardarsi con specifica destinazione turistico-ferroviaria; ciò significa, nel caso specifico, prefigurare la riapertura della linea alla circolazione di treni, nell'ambito di un possibile progetto di ripristino da corredarsi con i necessari finanziamenti. A tal riguardo, una prima stima ha evidenziato la particolare onerosità degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità della linea, rimasta per lungo tempo inattiva.

Pesaro	Città di Pesaro
Mondavio (PU)	Rocca di Mondavio
Acqualagna (PU)	Riserva Naturale Gola del Furlo
Urbino (PU)	Chiesa S. Bernardino degli Zoccolanti
Urbino (PU)	Città di Urbino



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

Lunghezza e Proprietà	41 km FS SpA - 8,1 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	4 FV
Fabbricati minori	5 FV - 1 MM - 1 FABB
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Urbino (PU)



FV 250 mq

FV 140 mq e altro fabbricato 100 mq

Fossombrone (PU)





Canavaccio (PU)

FV 240 mq

FV 670 mq



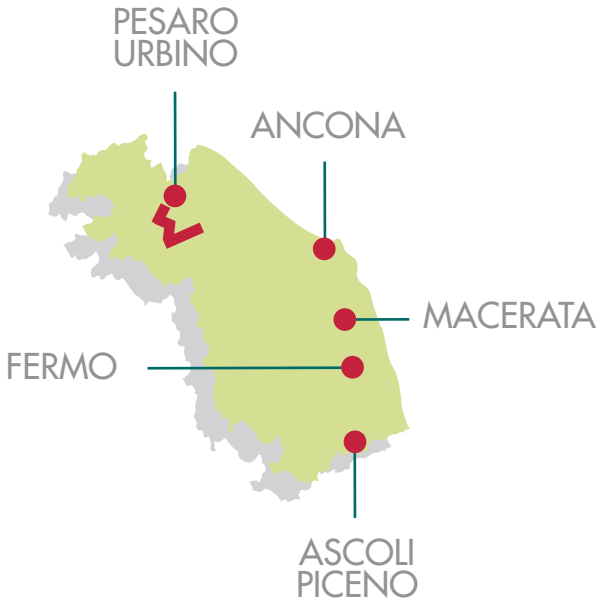
Fermignano (PU)

MARCHE

FERMIGNANO-PERGOLA

La linea

Il tratto ferroviario dismesso Fermignano-Pergola, di 42 km, fu attivato nel 1898 come parte della ferrovia Fabriano-Urbino, che avrebbe dovuto costituire il tronco meridionale di un più ampio progetto di linea subappenninica da Fabriano (sulla linea Roma-Ancona) a Sant'Arcangelo di Romagna (sulla linea Bologna-Ancona), il cui tronco più settentrionale, da Urbino alla cittadina romagnola, rimase però incompiuto. Gravemente danneggiato durante la seconda guerra mondiale, il tratto Fermignano-Pergola non fu più riattivato e successivamente smantellato, mentre è ancora attiva la linea da Fabriano a Pergola. Il tratto Acqualagna-Cagli è stato di fatto inglobato nella strada statale Flaminia, che correva accanto alla linea.



Il territorio

Il tratto ferroviario dismesso Fermignano-Pergola si estende, con andamento irregolare, nell'entroterra collinare marchigiano, attraversando diverse vallate, toccando piccoli centri d'arte e avvicinandosi a Urbino, uno dei maggiori centri artistici delle Marche.
Da Fermignano, stazione in comune con la linea Fano-Urbino (anch'essa dismessa), che si trova a circa 8 km dal monumentale centro storico di Urbino dominato dal Palazzo Ducale, il sedime dismesso risale la valle del Metauro fino alla stazione di Urbania, posta a circa 6 km all'omonimo centro ricco di emergenze storiche e artistiche. Nel tratto successivo, con una galleria, la linea raggiunge al valle del fiume Candigliano, discendendola poi fino ad Acqualagna; poco più a nord, il corso d'acqua attraversa la spettacolare gola del Furlo, stretta tra alte pareti rocciose.
Risalendo la valle del Burano tra colline coltivate, il sedime dismesso (che in questo tratto come detto è stato inglobato nella statale Flaminia) tocca poi l'abitato di Cagli, centro che presenta diversi monumenti di interessi e chiese del periodo medievale; il tracciato risale poi il colle di Frontone, piccolo paese quest'ultimo nelle cui vicinanze, ai piedi del Monte Catria, sorge l'isolato e suggestivo Eremo di Fonte Avellana.
Discendendo la valle del torrente Cinisio, infine, la linea dismessa supera l'isolata stazione di Canneto Marche e termina nella stazione di Pergola, in esercizio sul contiguo tratto ferroviario Fabriano-Pergola. Pergola è una graziosa cittadina che conserva diversi monumenti medievali, capolinea della ferrovia (attualmente sospesa) proveniente da Fabriano. I Comuni interessati sono Pergola, Frontone, Serra San Abbondio, Cagli, Acqualagna, Urbania e Fermignano.

Urbino (PU)	Città di Urbino
Urbino (PU)	Chiesa San Bernardino degli Zoccolanti
Provincia di Pesaro - Urbino	Gola del Furlo
Fonte Avellana (PU)	Eremo di Fonte Avellana
Sigillo (PG)	Parco Monte Cucco



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

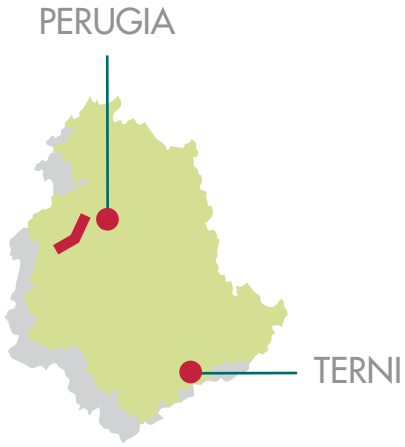
Lunghezza e Proprietà	42,1 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	2 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	No

UMBRIA

ELLERA-TAVERNELLE

La linea

La linea Ellera Corciano – Tavernelle Val Nestore, che si estende per una lunghezza di 21,6 km, fu concepita come tratto intermedio di un più lungo tracciato finalizzato a realizzare un collegamento tra Chiusi, stazione sulla Firenze-Roma, e Perugia, stazione sulla Foligno-Terontola. Nel 1918 fu dato avvio ai lavori per il tratto Ellera-Pietrafitta di 17 km, il primo ad essere attivato, che era a servizio delle miniere di lignite; solo nel 1953 fu attivato il collegamento completo da Ellera-Tavernelle Val Nestore e il servizio passeggeri. La line fu soppressa definitivamente nel 1965. Molte aree di sedime e la gran parte dei fabbricati viaggiatori e delle case cantoniere sono stati alienati ad amministrazioni locali e privati.



Il territorio

La ferrovia Ellera-Tavernelle segue il corso del torrente Caina da nord verso sud fino a Castiglione della Valle, per poi piegare in direzione ovest nella valle del Nestore fino a Tavernelle. Il percorso è caratterizzato da brevi tratti rettilinei intervallati da ampie curve senza asperità da superare. Uscendo dalla stazione di Ellera-Corciano è ancora visibile il vecchio binario, incassato in una lunga trincea in curva.
Procedendo verso Castel del Piano, il tracciato, interessato solo in parte da un campo da golf, è affiancato da una pista ciclo-pedonale che si immette sul vecchio tracciato fra Strozzacapponi e Capanne. Dopo Capanne la strada regionale 220 utilizza un tratto di sedime che segue un'ampia curva verso est, occupata in parte dalla struttura del Supercarcere, dopo il quale il percorso riprende, con continuità, nella zona rurale verso l'abitato di Castiglione della Valle.
Dopo aver attraversato la strada provinciale 231, la linea si trova spesso trasformata in strade campestri o risulta non più rinvenibile nei campi coltivati laddove prosegue fino a costeggiare il lago di Pietrafitta, prima di giungere, infine, alla stazione di Tavernelle, il cui fabbricato è stato trasformato in ufficio pubblico. I Comuni interessati dal tracciato sono Corciano, Perugia, Marsciano, Piegaro e Panicale.

I progetti in corso

I Comuni della parte nord del tracciato hanno manifestato l'interesse a prolungare il tracciato del citato percorso ciclo-pedonale già realizzato nella zona di Capanne.

Perugia	Città di Perugia
Provincia di Perugia	Ipogeo di San Manno Tomba Etrusca
Magione (PG)	Castello dei Cavalieri dell'Ordine di Malta
Castiglione del Lago (PG)	Parco del lago Trasimeno
Magione (PG)	Oasi Naturalistica La Valle
Mongiovino, Panicale (PG)	Santuario Madonna di Mongiovino
Panicale (PG)	Collegiata di San Michele



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

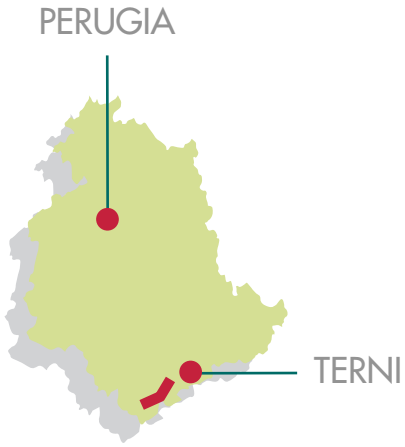
Lunghezza e Proprietà	21,6 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	1 FV - 1 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

UMBRIA

NARNI AMELIA-NERA MONTORO

La linea

Si tratta di una porzione di tracciato della linea Orte-Falconara (inaugurata nel 1866), che si snoda per poco più di 5 km da Narni Amelia a Nera Montoro percorrendo la valle del fiume Nera. Il tratto è stato dismesso nel 1988 a seguito dell'attivazione del raddoppio della linea in variante fra le due medesime stazioni di estremità, le quali sono quindi ancora in esercizio.
L'armamento del tratto dismesso è stato rimosso. L'intero sedime è stato già recuperato attraverso la realizzazione di una pista ciclo-pedonale, inaugurata nel 2016, che ha visto anche il recupero delle vecchie gallerie della extratta ferroviaria, che sono state dotate di un sistema di illuminazione con attivazione automatica al passaggio delle persone. La greenway ha reso fruibili le gole del Nera per gli appassionati escursionisti, con l'ulteriore possibilità di navigare in canoa ridiscendendo il Nera partendo dai porticcioli artificiali realizzati lungo il fiume nella zona di Nera Montoro. I Comuni interessati dal tracciato sono Narni e Nera Montoro.



Il territorio

Partendo da Narni, citta ricca di testimonianze romane e medioevali, storicamente di rilievo in quanto edificata in un punto importante per il controllo dei traffici fra Roma e l'Adriatico, il tracciato di questa variante percorre il fondo della valle del fiume Nera, alternando tratti a fianco del corso del fiume con tratti in galleria.
Il fiume Nera, il principale affluente del Tevere ha infatti modellato una valle ricca di gole, scorci e vegetazione oltre che di testimonianze storiche minori ma diffuse. Lasciata la stazione di Narni scalo, un sottopasso in fondo a via della Doga consente di superare il nuovo tracciato ed affiancarlo per un breve tratto prima di costituire l'imbocco di un tratto di percorso, reso ciclabile, che si sviluppa lungo il fiume sulla sinistra; sulla destra invece il tracciato si ritrova a fiancheggiare un pendio boscato.
Nel tratto iniziale poco dopo Narni è possibile rinvenire i resti del Ponte di Augusto (del III secolo d.C.), in particolare un grandioso arco superstite del manufatto romano di età augustea; poco dopo, sopraelevata sulla destra, si trova l'abbazia benedettina di San Cassiano.
Dopo un primo tratto che costeggia il fiume, poco prima di Recentino il percorso entra in galleria, anch'essa recuperata per l'uso ciclopedonale e illuminata.
Più avanti il tracciato raggiunge la località di Stifone, archeologicamente interessante in quanto nella zona sono stati rinvenuti i resti di un cantiere navale e di un porto dell'epoca romana, molto probabilmente interessato dal trasporto fluviale di merci verso Roma. Il tracciato della linea dismessa ha termine poco prima della stazione di Nera Montoro.

Narni (TR)	Cattedrale di San Giovenale
Narni (TR)	Abbazia di San Cassiano
Narni (TR)	Ponte di Augusto
Narni (TR)	Rocca Albornoziana
Provincia di Terni	Lago di Recentino



NARNI-AMELIA
KM 0,0

NERA MONTORO
KM 5,3

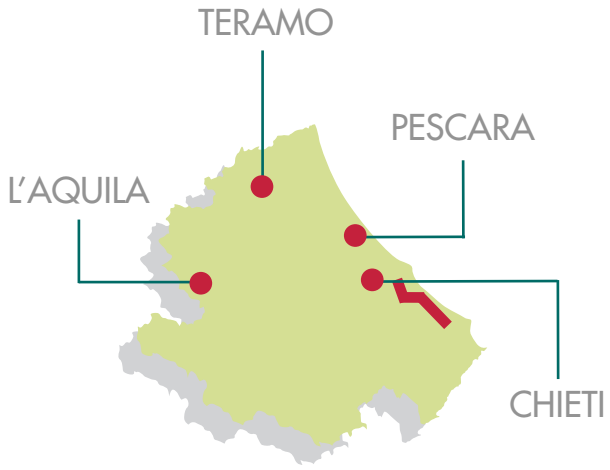
Lunghezza e Proprietà	5,3 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

ABRUZZO

ORTONA-VASTO

La linea

La linea ferroviaria dismessa Ortona-Vasto costituisce parte del tracciato originario della linea Adriatica (Ancona-Pescara-Foggia-Bari-Lecce), compresa nel tratto tra Ortona e Foggia entrato in esercizio nel 1864. Il sedime è stato dismesso per singole tratte e per fasi successive, tra il 1985 e il 2005, in seguito alla realizzazione di alcune varianti di tracciato contestualmente al raddoppio del binario, realizzate più a monte rispetto al vecchio tracciato costiero. Si tratta quindi di più tratti dismessi, discontinui in quanto il vecchio e il nuovo tracciato coincidono nei pressi delle stazioni Casalbordino-Pollutri e Porto di Vasto, oltre che nelle stazioni Ortona e Vasto alle estremità del tratto considerato; la lunghezza complessiva delle tratte dismesse è di circa 38,6 km.



Il territorio

La vecchia linea presenta un grande interesse paesaggistico e naturalistico, in quanto corre per gran parte parallela alla costa, con la vista del mare interrotta solo da brevi gallerie, rasentando stupende spiagge e scogliere su cui si affacciano i cosiddetti *trabocchi*, complesse strutture di antica origine utilizzate per la pesca che appaiono sospese sull'acqua. Il tratto dismesso inizia poco a sud di Ortona, dominata dai resti del castello Aragonese, da cui partiva la linea della *Ferrovia Adriatico Sangritana* (FAS) per Crocetta, oggi in gran parte soppressa; si dirige quindi verso la riserva naturale *Punta dell'Acquabella* costeggiandola, e tocca successivamente la vecchia stazione di S. Vito-Lanciano, un tempo interscambio con la linea FAS per Lanciano e Castel di Sangro.
Proseguendo in prossimità della riva del mare, il tracciato giunge alla stazione di Fossacesia, ai piedi della collina su cui sorge l'Abbazia di San Giovanni in Venere, una delle più importanti dell'Abruzzo. Sempre a ridosso della costa, attraversa poi il fiume Sangro e, dopo un breve tratto in comune con la linea in esercizio in corrispondenza della stazione di Casalbordino, prosegue tra dune sabbiose verso le spiagge di *Punta Aderci*, all'interno dell'omonima riserva naturale. Si giunge infine nei pressi della stazione di Porto di Vasto (dove vecchia e nuova linea coincidono nuovamente per circa un chilometro), il tracciato dismesso entra un po' nell'entroterra, distanziandosi lato mare da *Punta Penna*; ritorna poi a correre lungo la costa fino a giungere nella stazione di Vasto, ubicata nella frazione balneare del paese; il centro abitato di Vasto, dal peculiare centro storico, si trova su un'altura a breve distanza dalla stazione ferroviaria.

I progetti in corso

Il tracciato dismesso è completamente disarmato ed è stato acquisito dalla Provincia di Chieti al fine di convertirlo in una greenway, in fase di progetto e realizzazione, che costituirà parte della ciclovia Adriatica, la quale si estenderà per 130 km lungo il litorale abruzzese tra Martinsicuro e San Salvo.

Schiavi-San Marco (CH)	Riserva naturale Ripari di Giobbe
Ortona (CH)	Riserva naturale Punta dell'Acquabella
San Vito Chietino (CH)	Riserva naturale Grotta delle Farfalle
San Salvo Marina (CH)	Porto di S. Salvo Marina
Fossacesia (CH)	Abbazia San Giovanni in Venere
Vasto (CH)	Riserva Naturale Punta Aderci
Marina di Vasto (CH)	Riserva naturale Marina di Vasto



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

Lunghezza e Proprietà	38,6 km FS SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

PUGLIA

LESINA-APRICENA

La linea

La variante di tracciato Lesina-Apricena presenta una lunghezza di circa 19 km e fa parte della linea ferroviaria Adriatica nel tratto Pescara-Foggia, inaugurata nel 1864. Il tratto è stato messo fuori servizio nel 2003 a seguito dell'attivazione di un raddoppio in variante. Più precisamente il tratto dismesso si estende oltre le due stazioni di Lesina e Apricena: lato Lesina, inizia circa 4 km dopo la stazione di Ripalta (oggi località di servizio trasformata in Posto Movimento Ripalta); lato Apricena termina 7 km circa prima della stazione di San Severo.
Il tratto dismesso comprende le tre stazioni dismesse di Apricena, Lesina e Poggio Imperiale. La sede ferroviaria è stata per lunghi tratti disarmata, ma la massicciata è ancora riconoscibile per l'intera estensione.



Il territorio

Il tracciato del tratto dismesso si sviluppa in direzione nord sud a fianco del nuovo tracciato della linea Adriatica velocizzata e dell'autostrada A14, attraversando essenzialmente zone rurali. A nord, nella zona dove ha origine l'exsedime, si trova ad est la laguna di Lesina (anche se spesso viene impropriamente annoverata tra i laghi d'Italia), che ospita nelle sue acque salmastre una ricca fauna migratoria.
Nella parte più orientale della laguna si trova la Riserva naturale Lago di Lesina, area naturale protetta statale istituita nel 1981 come area di ripopolamento animale. Il tracciato raggiunge quindi la zona di Poggio Imperiale, centro abitato caratterizzato dalla sua posizione dominante su un'altura del promontorio garganico ed ha quindi una certa valenza paesaggistica; interessanti i monumenti presenti; nella piazza Placido Imperiale si trova la damiera fissa più grande d'Europa, utilizzata per partite di dama vivente.
La ex-linea corre subito sotto l'abitato di Poggio Imperiale, in un paesaggio caratterizzato dalle numerose cave di estrazione della pietra di Apricena che alla vista conferiscono al paesaggio un aspetto che si può definire lunare; il percorso si sviluppa in questo contesto paesaggistico alternando tratti rettilinei ad ampie curve, ancora perfettamente leggibile sia per la presenza della massicciata che per quella dei pali che portavano, prima della dismissione, i cavi della linea della linea elettrica utilizzata per la trazione dei treni.
I comuni nei cui territori ricade il tracciato dismesso sono Lesina, Apricena e Poggio Imperiale, tutti in provincia di Foggia.

Poggio Imperiale (FG)	Santuario di San Nazario Martire
Provincia di Foggia	Parco nazionale del Gargano
Lesina (FG)	Laguna di Lesina
Lesina (FG)	Cattedrale di Lesina
Provincia di Foggia	Cammino Micaelico
Provincia di Foggia	Via Francigena



LESINA
KM 0,0

POGGIO IMPERIALE
KM 7,7

APRICENA
KM 18,9

Lunghezza e Proprietà	18.9 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	3 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

LAZIO

CAPRANICA SUTRI-CIVITAVECCHIA

La linea

La tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica Sutri ha una lunghezza di 49 km ed è un tratto della linea Civitavecchia-Capranica-Orte, di complessivi 86 km, entrata in esercizio nel 1929. La sede della tratta Civitavecchia-Capranica è stata sempre afflitta da instabilità e smottamenti per i terreni argillosi attraversati; a causa delle frane, presto il sevizio passeggeri fu limitato alla tratta Capranica-Blera, per poi essere definitivamente sospeso nel 1963. La linea Civitavecchia-Capranica è stata definitivamente dismessa nel 2011, ed è oggi priva di armamento e tecnologie. Si sono continuati ad utilizzare i primi 4 km, all'uscita della stazione di Civitavecchia, come raccordo a servizio di uno scalo con deposito di automobili. Il secondo tratto dell'intera linea, tra Capranica e Orte, è attualmente sospeso all'esercizio ferroviario.



Il territorio

Partendo da Capranica, il tracciato si sviluppa in direzione nord-est sud-ovest con una lunga e piacevole discesa dall'Appennino verso il mare. Allontanandosi da Capranica, il tracciato lambisce il Parco Regionale di Marturanum, antica città etrusca. Successivamente, a Monteromano, l'ex-ferrovia attraversa con un ponte in ferro il fiume Mignone in prossimità dell'insediamento etrusco di Luni; scende poi lungo il versante sinistro della valle superando Allumiere con alcuni tratti in galleria prima di arrivare nella piana di Civitavecchia, città sede del più importante porto del Lazio. Il tracciato risulta in generale di particolare pregio paesaggistico e naturalistico. Interessante, nell'intorno del tratto fra le province di Roma e Viterbo, la presenza di varie emergenze naturalistiche e storico-archeologiche, quali i monti della Tolfa, il lago di Bracciano, nonché gli importanti insediamenti etruschi di Tarquinia. Altra piacevole costante delle aree circostanti il percorso della linea, sono i castelli che furono costruiti sulle rive del Tirreno e dei laghi interni, a protezione e controllo del territorio, e che ancora oggi consentono di godere di splendidi panorami.
I Comuni interessati sono: Civitavecchia, Allumiere, Blera, Veiano, Tolfa, Tarquinia, Barbarano Romano e Capranica.

I progetti in corso

L'intera linea Civitavecchia-Capranica-Orte è stata inserita tra le linee ferroviarie riconosciute di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico nell'ambito della legge 128/2017 sull'istituzione di ferrovie turistiche. Ciò significa che, essendo la linea riguardata con specifica destinazione turistico-ferroviaria, si prefigura la riapertura della linea alla circolazione dei treni turistici, a condizione che risulti finanziato il necessario ripristino dell'infrastruttura (particolarmente oneroso) attraverso risorse provenienti dal *contratto di programma* tra Stato e Gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, oppure con risorse destinate alla stessa per il medesimo fine dalla Regione Lazio.

Provincia di Viterbo	Lago di Vico e Riserva Naturale Lago di Vico
Capranica (VT)	Chiesa Madonna del Piano
Barbarano Romano (VT)	Parco Regionale di Marturanum
Tarquinia (VT)	Necropoli Etrusca dei Monterozzi



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

Lunghezza e Proprietà	49 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	7 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	No



Linea Saline di Volterra-Volterra



Aurelia (RM)

FV 150 mq

LAZIO

VELLETRI-PRIVERNO FOSSANOVA

La linea

La linea ferroviaria dismessa Velletri-Priverno-Priverno Fossanova ha una lunghezza di circa 63 km ed è parte del primo collegamento fra Roma e il litorale pontino inaugurato nel 1892 (Roma-Terracina).
A partire dal 1927, l'attivazione in più fasi della linea cosiddetta *direttissima* Roma-Napoli, con un nuovo tracciato più veloce, relegò la preesistente linea Velletri-Priverno Fossanova ad un ruolo secondario e soppresso definitivamente nel 1958. Anche il tratto finale Priverno-Priverno Fossanova à stato dismesso ed utilizzato saltuariamente come raccordo merci.
La sede ferroviaria, spesso in rilevato, è ancora presente e ben visibile, anche se in parte coperta dalla vegetazione spontanea, con l'eccezione di alcuni chilometri fra Borgo Tufette e Sezze Romano occupati dalla viabilità stradale. Gran parte del sedime a dei fabbricati di stazione e case cantoniere sono state cedute in proprietà a terzi.
Resta oggi ancora di proprietà di RFI circa il 60% del sedime della ex-linea. I Comuni interessati dal tracciato sono: Velletri, Cori, Cisterna di Latina, Sermoneta, Bassiano, Sezze Romano, Priverno e Sonnino.



Il territorio

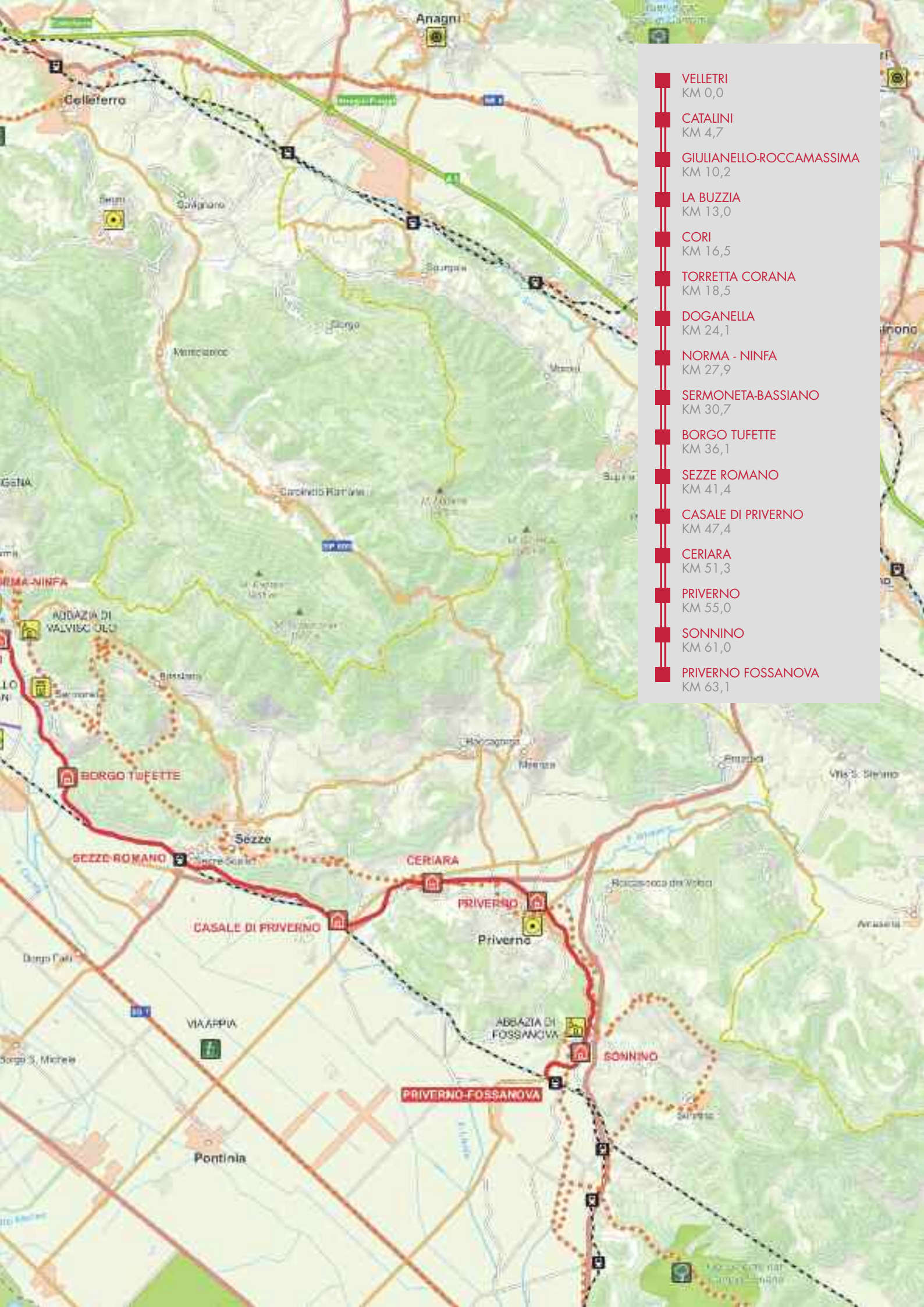
Il tracciato si sviluppa a sud dei colli Albani, tra i monti Lepini e l'Agropontino, zona paludosa bonificata definitivamente solo nel XX secolo. La linea ferroviaria corre in parallelo al tracciato del primo tratto dell'Appia, uno degli itinerari stradali più ricchi di storia dell'intero territorio italiano, con testimonianza delle epoche romane, medievali e rinascimentali.
La Velletri-Priverno Fossanova è una linea di montagna, con un tracciato tortuoso e pendenze significative che, se hanno rappresentato fin dalla sua apertura un punto critico per il trasporto su ferro, sono invece un elemento di interesse e arricchimento per la conversione in *greenway*.
Usciti da Velletri, il percorso costeggia zone di interesse naturalistico come il lago di Giulianello, Torrecchia Vecchia (area protetta, Monumento Naturale del Lazio) e il Giardino di Ninfa. Lungo il tragitto, in posizione dominante, si possono osservare i centri abitati di Cori, Norma, Sezze e Priverno, oltre che le abbazie di Valvisciolo e Fossanova.
Lo sviluppo di Velletri e della viabilità stradale hanno cancellato la traccia dei primi chilometri del sedime della linea, che ricompare poi a tratti, anche per la presenza di qualche manufatto ferroviario, come il ponte a quattro archi di Giulianello. Da qui fino a Sezze Romano si sviluppa il tratto più tortuoso della linea, col tracciato che si affianca poi al tracciato della SS 156 e alla linea ferroviaria *direttissima* Roma-Napoli, prima di riprendere a salire, da Casale di Priverno, verso Priverno.

Rocca di Papa (RM)	Parco Regionale dei Castelli Romani
Nemi (RM)	Eremo di San Michele Arcangelo
Provincia di Latina	Monumento naturale giardino di Ninfa
Sermoneta (LT)	Abbazia di Valvisciolo
Sermoneta (LT)	Castello Caetani
Priverno (LT)	Abbazia di Fossanova





Lunghezza e Proprietà	38 km di RFI SpA - 26 km di terzi
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	1 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no



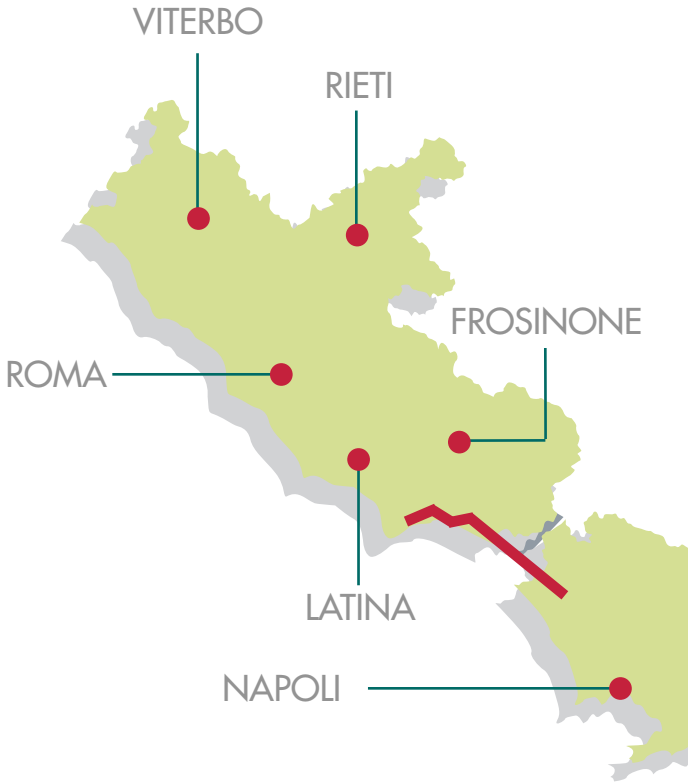
- VELLETRI
  KM 0,0
- CATALINI
  KM 4,7
- GIULIANELLO-ROCCAMASSIMA
  KM 10,2
- LA BUZZIA
  KM 13,0
- CORI
  KM 16,5
- TORRETTA CORANA
  KM 18,5
- DOGANELLA
  KM 24,1
- NORMA - NINFA
  KM 27,9
- SERMONETA-BASSIANO
  KM 30,7
- BORGO TUFETTE
  KM 36,1
- SEZZE ROMANO
  KM 41,4
- CASALE DI PRIVERNO
  KM 47,4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

LAZIO - CAMPANIA

FORMIA-SPARANISE

La linea

La linea ferroviaria Formia-Sparanise ha una lunghezza di 51 km. È parte della linea Gaeta-Sparanise di 59 km, denominata dal territorio attraversato "ferrovia degli Aurunci", aperta all'esercizio nel 1892 per collegare la zona di Gaeta, e la sua fortezza militare, con la linea interna Roma-Cassino-Napoli. Dopo il 1927, con il completamento della linea ferroviaria *direttissima* Roma-Napoli, Formia divenne punto di intersezione fra la Roma-Napoli e la Gaeta-Sparanise; ne risultò un tracciato di fatto diviso in due tronconi: la Formia-Sparanise e la Formia-Gaeta. Il tratto Formia-Sparanise fu definitivamente dismesso nel 1958.
Il tratto Formia-Gaeta invece mantenne la sua importanza e fu interessato da collegamenti rapidi e frequenti e rimase attivo fino al 1966. Di recente quest'ultimo tratto è stato ceduto a terzi per essere trasformato in un raccordo industriale. Dopo Minturno cominciano a ritrovarsi le tracce del percorso, che spesso corre in rilevato, e soprattutto delle opere d'arte che diventano più evidenti procedendo verso Sparanise. Non è più rinvenibile l'armamento in opera; in discrete condizioni si trovano le opere d'arte. Il tracciato termina a circa 3 km della stazione di Sparanise, dove si innestava sulla linea Roma-Cassino-Napoli.



Il territorio

La "ferrovia degli Aurunci" attraversa la zona di confine fra Lazio e Campania. Nel primo tratto da Formia a Minturno Scauri il percorso affianca quello della via Appia, dapprima prossimo alla costa, alle pendici dei monti Aurunci, per poi puntare verso l'entroterra fino a superare il confine fra le due regioni, segnato dal Ponte Borbonico Real Ferdinando sul fiume Garigliano, non più esistente.
Il tracciato successivamente giunge ai piedi di Sessa Aurunca, antica Suessa, insediamento degli Aurunci divenuto poi colonia romana.
Il tratto fra Sessa Aurunca e Carinola si sviluppa con andamento tortuoso sulla montagna vulcanica di Roccamonfina, con vista sulla piana del Garigliano prima e sulla pianura campana del Volturno poi, per poi ridiscendere verso Sparanise. I Comuni interessati dal tracciato della linea sono: Sparanise, Minturno, Castelforte, Cellole Fasani, Carinola, Cascano, Sessa Aurunca e Maiorisi, ricadenti nelle province di Caserta e Latina.

Itri (LT)	Santuario Madonna della Civita
Campodimele (LT)	Parco Naturale dei Monti Aurunci
Ausonia (FR)	Santuario Madonna del Piano
Provincia di Latina	Rovine di Minturnae
Provincia di Caserta	Parco Nazionale di Roccamorfina Foce Garigliano
Foresta (CE)	Ciampate del Diavolo
Sessa Aurunca (CE)	Ponte degli Aurunci
Calvi Risorta (CE)	Cattedrale di San Casto
Provincia di Caserta e Napoli	Riserva Naturale Foce Volturno - Costa di Licola





Lunghezza e Proprietà	51 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 FV
Fabbricati minori	1 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	No

1 km


FORMIA
KM 0,0
MINTURNO-SCAURI
KM 10,1
CASTELFORTE-SUIO TERME
KM 16,8
CELLOLE-FASANI
KM 23,8
SESSA SUPERIORE
KM 31,8
CASCANO
KM 35,8
CARINOLA
KM 39,8
MAIORISI
KM 42,8
SPARANISE
KM 51,0
CAMPATE DEL DIAVOLO
SANTUARIO S.MARIA
Sessa Aurunica
CASCANO
FONTE DEGLI AURUNCI
SESSA SUPERIORE
MAIORISI
CARINOLA
SPARANISE
Teano
CATTEDRALE DI S. CASTO
VIA FRANCIGENA
VIA APPIA
Mondragone
Capua
Castel Volturno



Linea Saline di Volterra-Volterra



Carinola (CE)

FV 150 mq

FV 540 mq



Sessa Superiore (CE)

TOSCANA

Tratta dismessa per variante
Pallerona-Aulla

km 1,9

UMBRIA

Tratta dismessa per variante
Campello-Trevi

km 1,9

EMILIA ROMAGNA

Tratta dismessa per variante
Modena-Soliera

km 3,8

TOSCANA

Linea dismessa
Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine

km 3,4

TOSCANA

Tratta dismessa per variante
Torrenieri-Monte Amiata

km 1,7

TOSCANA

Tratta dismessa per variante
Populonia-Portovecchio di Piombino

km 0,7

LAZIO

Linea dismessa
Albano Laziale-Campoleone

km 3,6

LAZIO

Tratta dismessa per variante
Velletri-Colleferro Segni Paliano

km 4,7

LAZIO

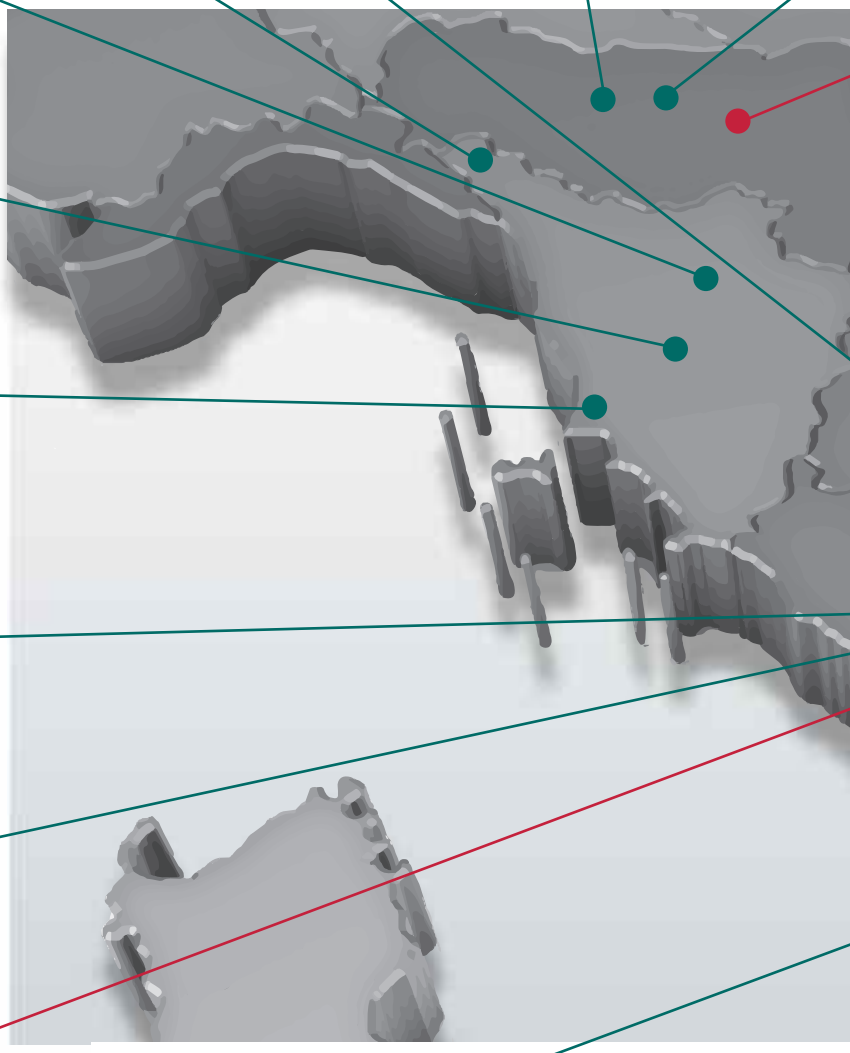
Tratta dismessa per variante
Anzio-Nettuno

km 1

CAMPANIA

Linea dismessa
Telese Cerreto-Telese Bagni

km 1,6



AREA CENTRO | LINEE DISMESSE MINORI

LINEE FS | LINEE RFI

EMILIA ROMAGNA

Tratta dismessa per variante
Bologna-Borgo Panicale

km 0,5

EMILIA ROMAGNA

Linea dismessa
Bivio Agucchi-Bivio Battiferro

km 2,3

MARCHE

Tratta dismessa per variante
Monte S.Vito

km 0,8

MARCHE

Tratta dismessa per variante
Jesi

km 0,6

MARCHE

Tratta dismessa per variante
Fabriano-P.M. 228

km 1,7



ABRUZZO

Tratta dismessa per variante
Pescara

km 0,1

ABRUZZO

Gruppo d raccordi dismessi
Tollo-Ortona

km 2

CAMPANIA

Linea dismessa
Bivio Nocera-Bivio Grotti

km 3,3

CAMPANIA

Linea dismessa
Bivio Pollena-Pontile Acca

km 1,4

CAMPANIA

Linea dismessa
Torre Annunziata Centrale-Torre Annunziata Marittima

km 1,5

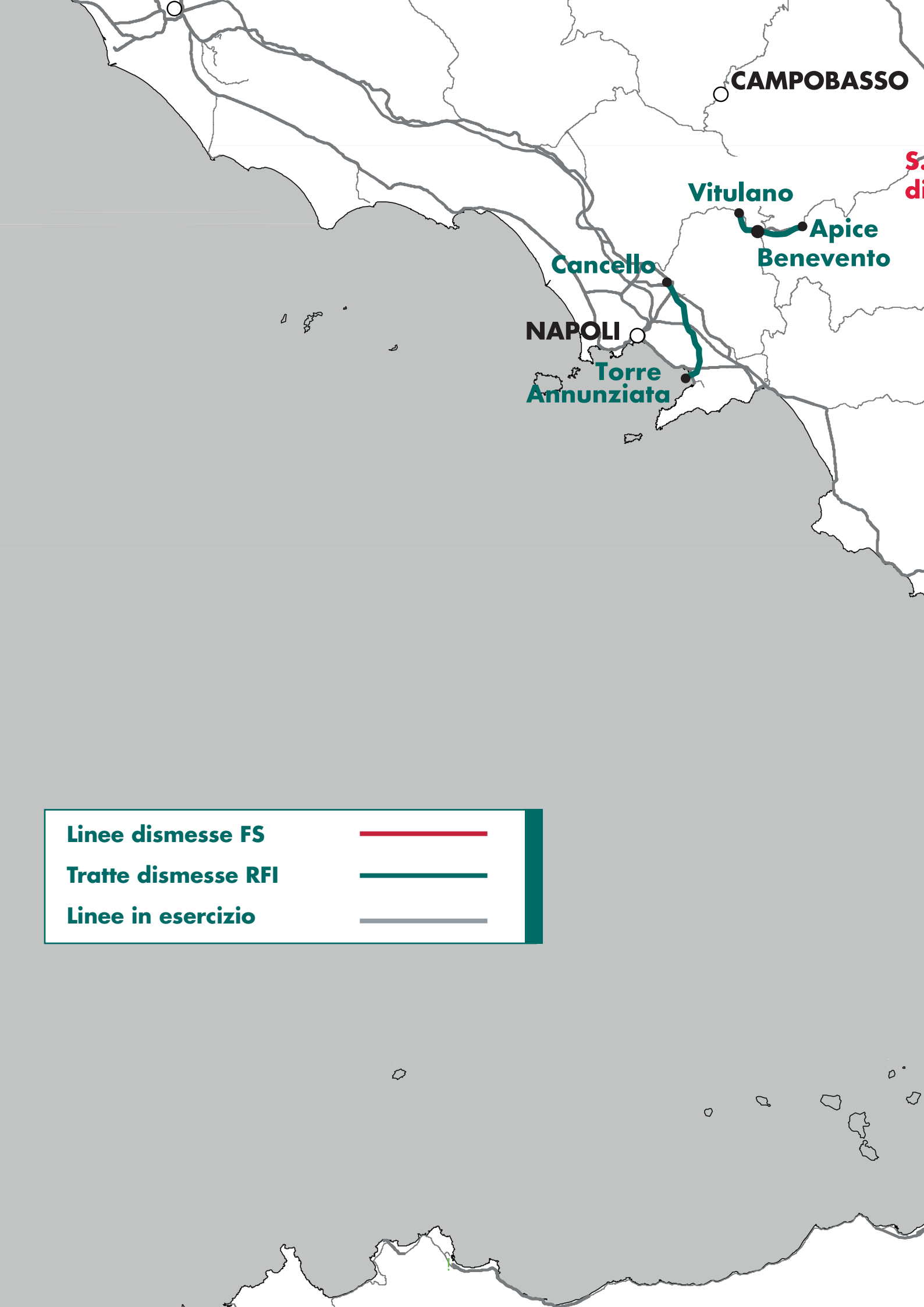
CAMPANIA

Tratta dismessa per variante
Salerno-Salerno Porto

km 3,5




Sud


CAMPOBASSO
Vitulano
Apice
Benevento
Cancello
NAPOLI
Torre
Annunziata
Linee dismesse FS
Tratte dismesse RFI
Linee in esercizio

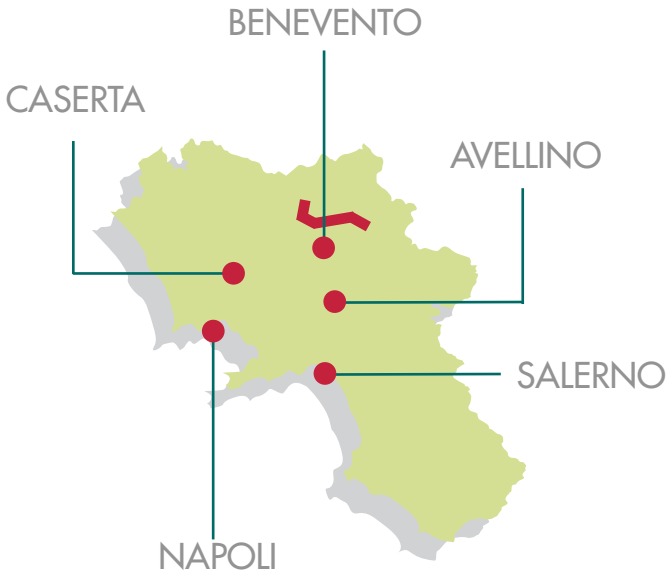

S. Margherita
di Savoia
. Margherita
i Savoia Ofantino
BARI
Bitetto
P. del Colle
Acquaviva
delle Fonti
Gioia del Colle
Palagianello
POTENZA
Settingiano
CATANZARO
Catanzaro Lido

CAMPANIA

VITULANO-BENEVENTO-APICE

La linea

La tratta ferroviaria Vitulano Foglianise-Benevento-Apice ha attualmente una lunghezza di circa 23 km ed è parte della linea Napoli-Foggia, attivata nel 1870 per collegare la Campania alla Puglia. Negli anni '90 ebbero inizio i lavori per il raddoppio della Napoli-Foggia.
A fine 1997, con l'entrata in esercizio di alcune varianti a doppio binario venne dismesso l'intero tratto storico tra l'ex-stazione di Vitulano-Foglianise e Benevento, nonché altri tratti di ferrovia tra Benevento ed Apice.
La linea dismessa è quindi costituita da quattro tratti discontinui di ex-sedime. Nel tratto iniziale ad ovest di Benevento è presente la stazione di Vitulano Foglianise, dismessa ma in discrete condizioni, così come in generale le opere d'arte lungo la linea.



Il territorio

Partendo dalla vecchia stazione di Vitulano-Foglianise, in località Scafa, il percorso della linea dismessa lambisce sulla destra il corso del fiume Calore, ricco di anse e circondato da una ricca vegetazione. L'ex-tracciato entra così nel cuore della zona del Sannio, consentendo di godere del paesaggio e delle bellezza naturalistiche dei posti attraversati. Procedendo lungo il tracciato in direzione sud, è visibile sul versante opposto rispetto al fiume l'abitato di Castelpoto. In corrispondenza dell'abitato di Sciabacca il percorso piega poi verso nord in direzione di Benevento, città sorta alla confluenza del Sàbato nel Calore, ricca di testimonianza di epoca romana, come il Teatro e l'Arco di Traiano, così come medioevali e barocche.
Superata Benevento verso est, si ritrovano, in successione, i tre tronchi dismessi alternati a tratti in cui il sedime della variante a doppio binario praticamente si sovrappone a quello del vecchio tracciato, fino ad arrivare alla stazione in esercizio di Apice-Sant'Arcangelo-Bonito. Il tratto da Vitulano-Foglianise a Benevento è stato interamente recuperato con la realizzazione della pista ciclo-pedonale "Paesaggi Sanniti", di circa 6,4 km, dotata di corsie separate per pedoni e ciclisti.

I progetti in corso

Recentemente la Provincia di Benevento ha realizzato un tratto di pista ciclabile in zona Pezzapiana tra Benevento e Apice. La pista, lunga circa 3,5 km, insiste sulla dismessa tratta ferroviaria a binario unico, prolungando il tratto di pista ciclabile già realizzato "Paesaggi Sanniti" da Vitulano a Benevento.

Benevento	Complesso di Santa Sofia
Benevento	Cattedrale di Santa Maria De Episcopo
Provincia di Benevento	Parco Regionale del Taburno Camposauro
Apice (BN)	Ponte Appiano



- VITULANO-FOGLIANISE
  KM 0,0
- BENEVENTO
  KM 6,2
- PADULI
  KM 12,3
- APICE-SANT'ARCANGELO-BONITO
  KM 22,3

Lunghezza e Proprietà	22,3 km FS SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	1 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	No



FV Torre Annunziata Boscoreale



Vitulano-Foglianise (BN)

FV 250 mq



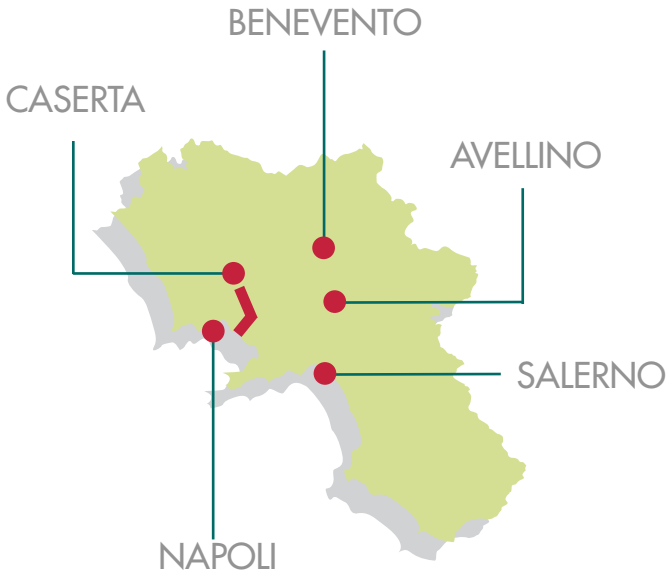
Vitulano-Foglianise (BN)

CAMPANIA

CANCELLO-TORRE ANNUNZIATA

La linea

La linea Cancello-Torre Annunziata ha una lunghezza di 31 km ed è stata inaugurata nel 1885 per collegare l'entroterra casertano con la zona industriale di Torre Annunziata, ricca di cantieri navali. Il completamento della Circumvesuviana e il terremoto dell'Irpinia del 1980 hanno creato un forte decremento del numero dei viaggiatori. Ne derivò una revisione organizzativa della linea con la semplificazione di alcune stazione che divennero impresenziate. La linea fu dismessa nel 2014. Il sedime è ancora armato, con i binari progressivamente sempre più coperti dalla vegetazione. Gli edifici delle 5 stazioni e delle 3 fermate sono ancora in discrete condizioni così come le case cantoniere. La stazione di Boscoreale e il relativo magazzino merci sono riutilizzati per scopi sociali e culturali.



Il territorio

Da Cancello, stazione-nodo in esercizio su varie linee, il binario della tratta dismessa corre a fianco di quelli delle linee per Napoli e Nola per poi sottopassare il viadotto della autostrada A30 e dirigersi verso sud nella piana agricola dei Regi Lagni, zona di canalizzazione e bonifica del 1600. Proseguendo verso sud ci si avvicina alla base del monte Somma che nasconde dapprima la vista del Vesuvio, il quale compare poi sulla destra mano a mano che si prosegue in direzione del mare nella piana del fiume Sarno. Sulla sinistra fanno da sfondo i monti di Sarno e di fronte i Monti Lattari. Il tracciato si avvicina quindi al golfo di Napoli e ai siti archeologici di Pompei, Oplontis e più a nord di Ercolano, con le aree agricole che lasciano spazio ad un'edificazione via via più densa.
I Comuni interessati dal sedime della linea sono: San Felice a Cancello, Acerra, Marigliano, Somma Vesuviana, Scisciano, Nola, Ottaviano, San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale e Torre Annunziata.

I progetti in corso

La riconversione dell'ex-tracciato ferroviario in pista ciclo-pedonale, sulla base di un progetto redatto dal Comune capofila di San Giuseppe Vesuviano, è stata finanziata dalla Regione Campania con il "Patto per la Campania 2014-2020". A breve verrà realizzato un primo lotto di lavori per 12 km circa di *greenway*. Quattro i comuni interessati da questa prima tratta: San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale e Torre Annunziata. Il progetto prevede la realizzazione, a contorno del percorso ciclabile, di diversi punti ristoro e aree per la sosta. È prevista inoltre la realizzazione di tre parchi urbani a San Giuseppe, Terzigno e Boscoreale. Il passo successivo sarà costituito dalla realizzazione di un secondo lotto di 13 km, che riguarderà i comuni di Ottaviano, Somma Vesuviana, Nola, Scisciano, Marigliano e San Felice al Cancello.

Cimitile (NA)	Complesso Basiliche Paleocristiane
Napoli	Parco nazionale del Vesuvio
Napoli	Città di Napoli
Ercolano (NA)	Scavi di Ercolano
Ercolano (NA)	Villa Campolieto
Torre Annunziata (NA)	Scavi di Oplontis
Pompei (NA)	Scavi di Pompei



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

Lunghezza e Proprietà	31 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	4 FV - 2 MM
Fabbricati minori	3 FV - 2 MM
Presenza di binari e/o tecnologie	Si

Marigliano (NA)



FV 640 mq

FV 470 mq

Ottaviano (NA)





San Giuseppe Vesuviano (NA)

FV 320 mq | **MM 75 mq**

FV 310 mq | **MM 200 mq**



Terzigno (NA)

PUGLIA

MARGHERITA DI SAVOIA
MARGHERITA DI SAVOIA OFANTINO

La linea

La linea di circa 4,2 km, che va dalla stazione di Margherita di Savoia a quella di Margherita di Savoia-Ofantino, fu attivata nel 1884. L'originaria stazione di Ofantino mutò poi la sua denominazione in Margherita di Savoia-Ofantino. Finalità del collegamento ferroviario era di far sì che il sale estratto dalle saline di Margherita di Savoia potesse essere trasportato fino alla ferrovia Adriatica, per essere poi da lì trasbordato sui treni merci e instradato secondo le varie destinazioni.
La linea ferroviaria rimase attiva fino al 1985, per essere dismessa definitivamente nel 1996. L'ex-sedime, disarmato, risulta solo parzialmente rinvenibile essendo in molti punti inglobato nei campi coltivati; in parte è stato riutilizzato per la viabilità stradale all'interno dell'abitato di Margherita di Savoia.



Il territorio

Nella parte prossima alla costa, il territorio risulta fortemente caratterizzato dalla presenza delle saline, già attive in epoca romana. Si presentano alla vista come una ampia laguna suddivisa in vasche con diverso grado di salinità e cumuli di sale raccolti ad asciugare; si estendono su una fascia lunga circa 20 km, con una superficie complessiva di 4500 ettari, dei quali 4000 ettari coperti dalle acque. Le saline, in attività, sono le più grandi d'Europa e le seconde nel mondo; interessante la presenza del *Museo storico delle saline*.
Nell'ambito della laguna è stata istituita, nel 1977, la *Riserva naturale Salina di Margherita di Savoia* che ha trasformato l'area in un importante luogo di svernamento dell'avifauna migratoria. L'area protetta confina a nord con aree umide altrettanto importanti dal punto di vista naturalistico (riserve naturali Il *Monte* e *Masseria Combattenti*).
Il tracciato, in uscita con un primo tratto asfaltato dalla stazione di Margherita di Savoia-Ofantino (il cui FV è oggi chiuso ed eventualmente proponibile per il riuso), piega subito in direzione nord-est, attraversa la strada statale 544 e si svolge poi in rettilineo attraverso la campagna pugliese prima di giungere alla stazione di Margherita di Savoia, dove il sedime è stato in parte riutilizzato per la viabilità stradale. Quest'ultima presenta il piazzale asfaltato e trasformato in parcheggio; l'alloggio dell'ex fabbricato viaggiatori è stato alienato, mentre sono in corso contatti con il Comune per la cessione della proprietà della restante porzione del fabbricato.

Provincia di Barletta - Andria - Trani	Riserva Naturale di Salina di Margherita di Savoia
Provincia di Barletta - Andria - Trani	Saline di Margherita di Savoia
Provincia di Barletta - Andria - Trani	Sito Archeologico di Canne della Battaglia
Provincia di Barletta - Andria - Trani	Via Francigena
Provincia di Barletta - Andria - Trani	Parco regionale fiume Ofanto



MARGHERITA DI SAVOIA
KM 0,0

MARGHERITA DI SAVOIA-OFANTINO
KM 4,2

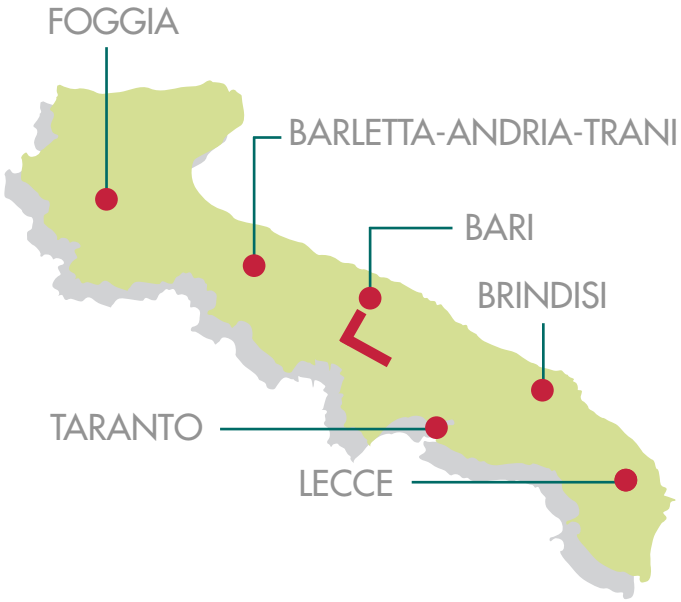
Lunghezza e Proprietà	4,2 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	2 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	No

PUGLIA

BITETTO PALO DEL COLLE ACQUAVIVA DELLE FONTI

La linea

La tratta dismessa per variante, lunga 23 km, che va dalla stazione di Bitetto-Palo del Colle alla stazione di Acquaviva delle Fonti, era parte della linea ferroviaria Bari-Taranto. Nel 1994, a seguito dell'entrata in esercizio della variante a doppio binario fra Bitetto e Acquaviva delle Fonti, è stato dismesso il tratto in questione che ha inizio poco dopo la stazione di Bitetto e termina prima di giungere ad Acquaviva delle Fonti (stazioni rimaste in esercizio e non incluse nel sedime dismesso). Sono state invece dismesse le stazioni intermedie di Grumo Appula e Sannicandro di Bari, sostituite da nuove stazioni con lo stesso nome sulla nuova variante di tracciato a doppio binario.
Il vecchio tracciato è ancora armato per il 30% del suo sviluppo, interamente visibile anche se in qualche punto è piuttosto degradato; il sedime presenta inoltre frequenti interruzioni in corrispondenza degli attraversamenti stradali. Il sedime della tratta dismessa interessa i comuni di Binetto, Bitetto, Grumo Appula, Sannicandro di Bari, Acquaviva delle Fonti, tutti in provincia di Bari.



Il territorio

Partendo dal punto di innesto sulla linea in esercizio, circa 0,5 km la stazione di Bitetto-Palo del Colle, il tracciato della linea dismessa si sviluppa nel suo complesso in direzione nord-sud fra l'entroterra di Bari e il piede dell'altipiano delle Murge, attraversando un paesaggio agricolo ricco di ulivi e muretti a secco. Fra le opere d'arte si segnala il viadotto a tre archi nei pressi di Bitetto.
Presso Sannicandro di Bari il tracciato dismesso interseca quello della nuova variante a doppio binario; in quella zona il paesaggio si arricchisce per la presenza degli appezzamenti coltivati con le viti, coltivazioni spesso caratterizzate visivamente dalla presenza dei teli bianchi antigrandine che coprono i filari. Il punto di intersezione tra tracciato dismesso e linea attualmente in esercizio si trova a circa 2 km prima di giungere ad Acquaviva.
I centri storici di Bitetto e Acquaviva delle Fonti sono entrambi arricchiti dalla presenza di interessanti cattedrali, romanica quella di Bitetto, mentre quella di Acquaviva, normanna come origine, fu ricostruita e ampliata nel periodo rinascimentale, assumendone lo stile.

I progetti in corso

È in corso di realizzazione un raddoppio in variante tra Bari Sant'Andrea e Bitetto che porterà nei prossimi anni alla dismissione di un ulteriore tratto di vecchia linea di circa 10 km.

Bari	Città di Bari
Valenzano (BA)	Chiesa di Ognissanti
Modugno (BA)	Chiesa di S. Felice in Baslignano
Gravina in Puglia (BA)	Parco Nazionale dell'Alta Murgia



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

Lunghezza e Proprietà	23,2 km FS SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV 1 CC
Fabbricati minori	5 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Sannicandro di Bari (BA)



FV 200 mq

Sannicandro di Bari (BA)





Lungolinea (BA)

CC km 20+552 130 mq



Lungolinea (BA)

PUGLIA

GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO

La linea

La tratta dismessa per variante da Gioia del Colle a Palagianello, lunga 28 km, è parte della linea ferroviaria Bari-Taranto. In particolare nel 1997, a seguito dell'entrata in funzione di una variante a doppio binario, è stato dismesso il tratto di ferrovia che inizia circa 2,3 km dopo la stazione di Gioia del Colle (in esercizio) e termina 5,5 km prima della stazione di Palagiano-Mottola (in esercizio); con il tratto di linea sono state dismesse le stazioni intermedie di San Basilio-Mottola, Castellaneta e Palagianello (vecchia), oltre alle fermate di Caputo, Coratini e Castellaneta città. I fabbricati sono in discrete condizioni. Sulla variante sono state realizzate la nuove stazioni di Castellaneta e Palagianello.
Il vecchio tracciato è ancora armato per circa un terzo del suo sviluppo ma è stato invaso dalla vegetazione. Il sedime dismesso interessa i comuni di Gioia del Colle, Mottola, Castellaneta e Palagianello.



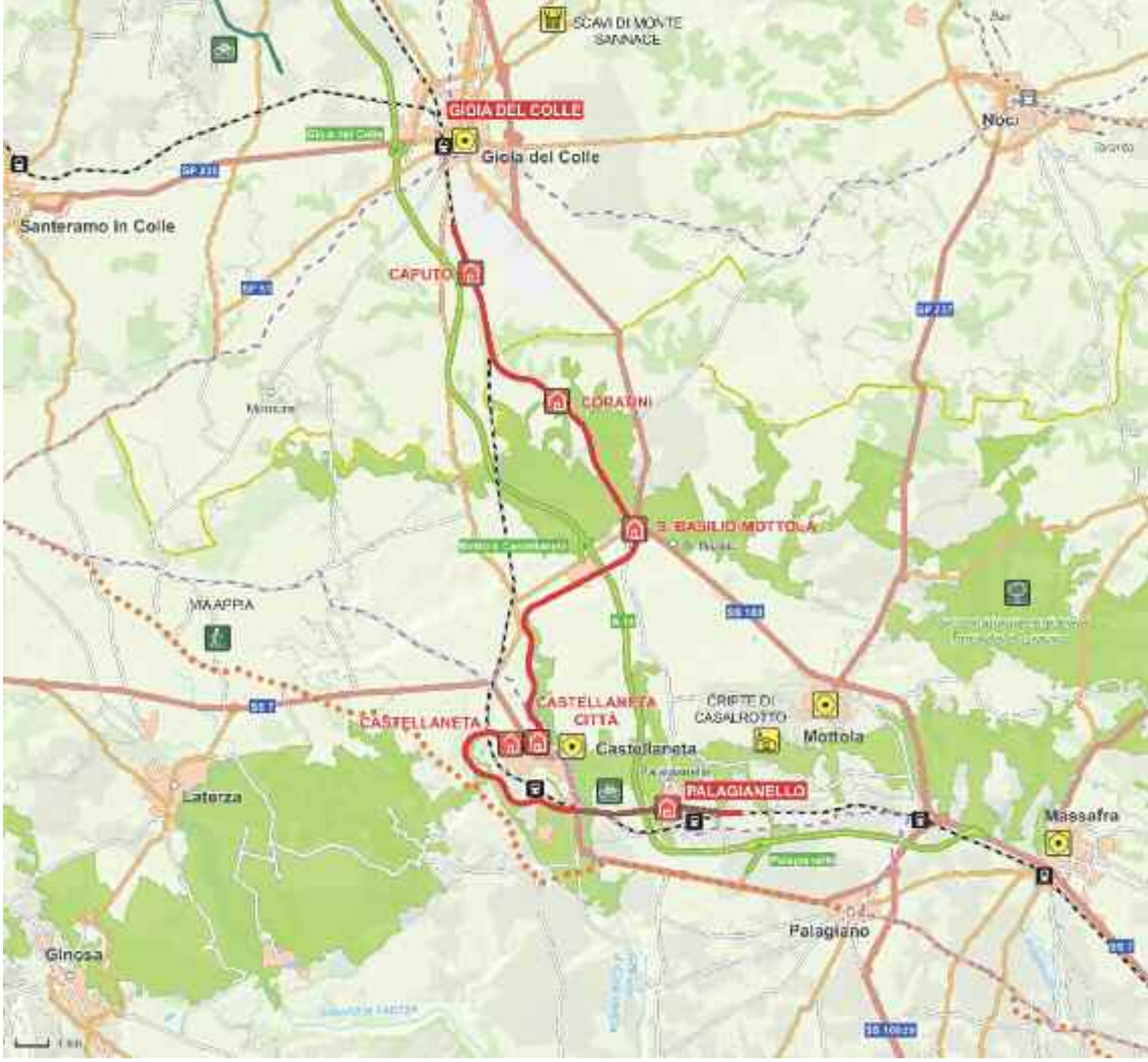
Il territorio

Il tracciato del tratto dismesso si sviluppa in direzione nord-sud dalle propaggini dell'altopiano delle Murge verso la piana di Taranto in un territorio caratterizzato dalla presenza delle gravine, profondi burroni scavati nel corso del tempo dalle acque che scendevano verso il mare. Nelle cavità di questi fianchi si conservano importanti tracce della cosiddetta civiltà rupestre. Il tracciato si stacca da quello attivo in corrispondenza dell'aeroporto militare di Gioia del Colle mantenendosi al suo fianco prima di svoltare ad est verso la fermata di Coratini. Ulivi e campi coltivati affiancano il percorso chiaramente leggibile. Dopo Castellaneta i viadotti di Santo Stefano e di Palagianello consento di superare le gravine di Castellaneta, Palagianello e Mottola che tagliano la pianura. I 5 km terminali della tratta lato Palagianello sono già stati trasformati in *greenway*, in particolare con la realizzazione di una pista ciclo-pedonale a cura dei comuni di Castellaneta e Mottola.

I progetti in corso

Nell'ambito della programmazione relativa alla rete ciclabile della Regione Puglia, la Regione stessa assieme ai Comuni di Gioia del Colle, Palagianello e Mottola ha previsto la realizzazione di una *greenway* sull'intero tracciato della linea dismessa, con riconversione dell'ex sedime a pista ciclopedonale. L'itinerario ciclabile costituirebbe un collegamento tra l'itinerario Bicitalia 10 "Ciclovia dei Borboni" Napoli-Bari, a nord passante per Gioia del Colle, e l'itinerario Bicitalia 3 (Eurovelo 5) "Via dei Pellegrini" Londra-Como-Roma-Brindisi, a sud passante per Palagianello. Di questo percorso sono già stati già realizzati 4,8 km di pista ciclopedonale nella parte terminale sud dell'ex linea tra Palagianello e Gravina di Castellaneta, a cura dei Comuni di Castellaneta e di Mottola. Il Comune di Castellaneta ha richiesto il finanziamento per la riconversione di un'ulteriore porzione di linea, il tratto ricadente nel comune (circa 11,4 km), al fine di prolungare la pista ciclabile già realizzata. FS SpA, società proprietaria del sedime dismesso Gioia del Colle-Palagianello, e i Comuni interessati stanno cercando le più opportune modalità per il trasferimento della proprietà dei sedimi.

Gioia del Colle (BA)	Scavi di Monte Sannace
Provincie di Brindisi e di Taranto	Parco Naturale Regionale Terra delle Gravine
Mottola (TA)	Cripte di Casalrotto



- GIOIA DEL COLLE
  KM 0,0
- CAPUTO
  KM 4,1
- CORATINI
  KM 9,2
- SAN BASILIO-MOTTOLA
  KM 13,8
- CASTELLANETA CITTA'
  KM 22,4
- CASTELLANETA
  KM 23,4
- PALAGIANELLO
  KM 28,0

Lunghezza e Proprietà	28 km FS SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV - 1CC
Fabbricati minori	4 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Palagianello (BA)



CC km83+892 200 mq

Palagianello (BA)





S.Basilio-Mottola (BA)

FV 150 mq

CALABRIA

SETTINGIANO-CATANZARO LIDO

La linea

La tratta dismessa per variante Settignano-Catanzaro Lido ha una lunghezza di 17 km ed è un tratto dell'originaria linea Lamezia Terme Centrale-Catanzaro Lido di circa 43 km complessivi che si sviluppa nel punto più stretto della penisola (il cosiddetto istmo di Catanzaro) per collegare trasversalmente le linee costiere ionica e tirrenica della rete calabra. Nel 2008, per abbassare i tempi di percorrenza, è stata inaugurata la nuova variante di tracciato in sostituzione del tratto della vecchia linea, tortuoso data l'orografia aspra dei luoghi. La linea ha inizio poco prima della stazione di Settingiano (nuova) e termina nella stazione di Catanzaro Lido. L'armamento è ancora in opera sulla totalità del tratto dismesso, così come gli impianti tecnologici anche se ormai obsoleti. Attualmente sono di proprietà di FS SpA aree e fabbricati delle ex stazioni di Settingiano, Santa Maria di Catanzaro e Catanzaro (vecchia), detta "Catanzaro Sala"; quest'ultima è stata sostituita, sul nuovo tracciato, dalla nuova stazione di Catanzaro (detta "Catanzaro Germaneto"). Sono invece di proprietà di RFI SpA i beni ricadenti nella ex stazione di Caraffa Sarrotino e il restante sedime della linea dismessa. I comuni interessati sono Catanzaro, Settingiano e Tiriolo, tutti in provincia di Catanzaro.



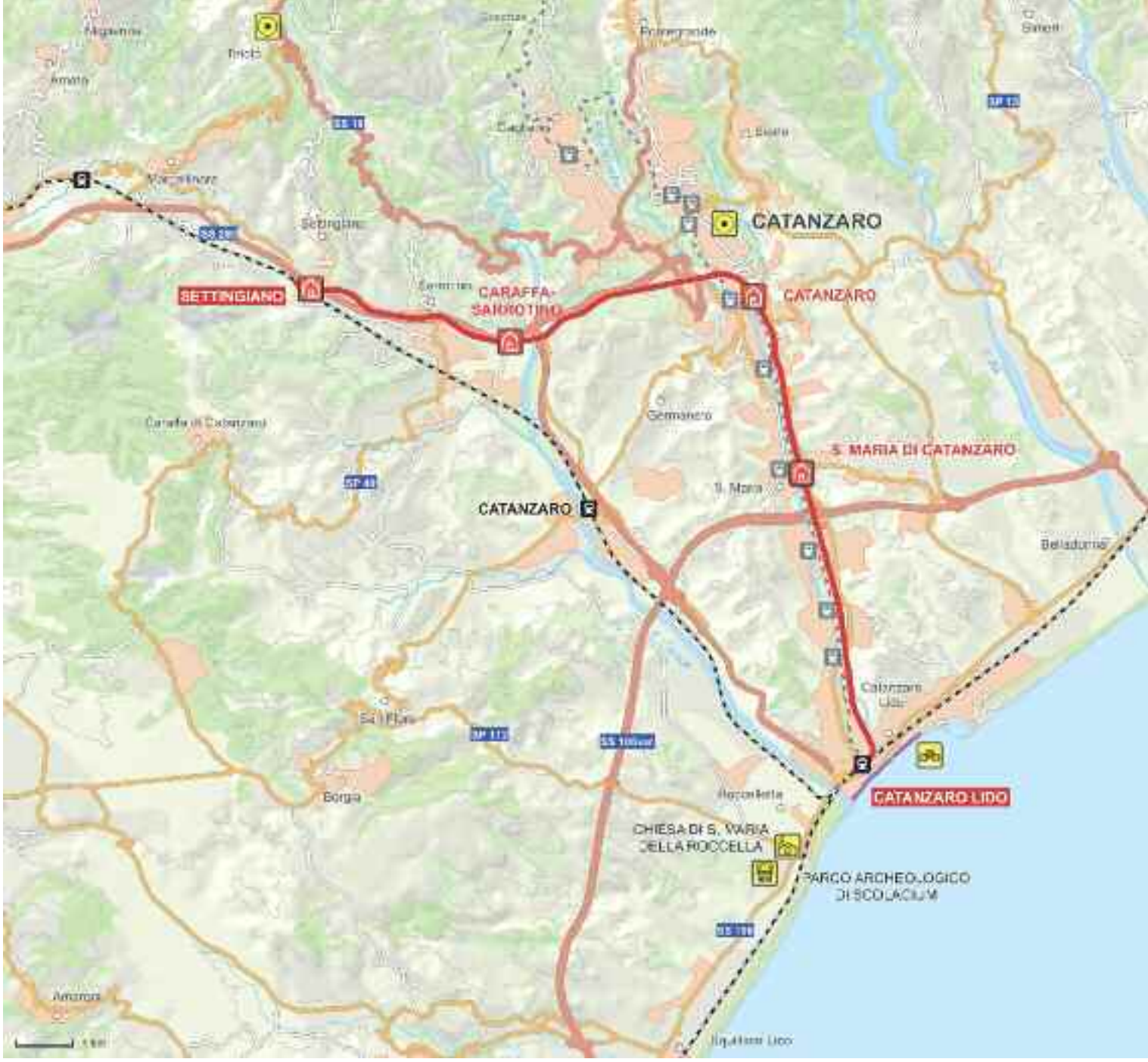
Il territorio

Il tracciato, procedendo da ovest verso est, si diparte dall'attuale linea dopo aver superato la stazione di Marcellinara, in particolare poco sotto la sella di Marcellinara, spartiacque tra il versante tirrenico e quello ionico dell'Appennino Calabrese. Dopo aver superato la stazione di Settingiano (vecchia), segue dapprima la valle del fiume Corace, affiancando e poi intersecando la strada statale 280 "dei due mari", per poi attraversare il fiume. Nel tratto successivo, in corrispondenza di una zona di cava, il tracciato si immette nella galleria di Sansinato, uscendone poco prima della stazione di Catanzaro Sala. Raggiunta l'interessante città, con vista sul viadotto della Fiumarella, l'ex linea piega poi verso sud, si affianca al nuovo percorso e termina in corrispondenza della stazione di Catanzaro Lido in esercizio sulla linea *Ionica*. Sulla costa, in prossimità di Catanzaro Lido, sono da segnalare gli importanti resti della basilica di S. Maria della Roccella e l'area archeologica di Scolacium.

I progetti in corso

Il tratto da Catanzaro (vecchia) a Catanzaro Lido è interessato dal progetto proposto dalla Regione per la realizzazione di una metropolitana: il tracciato, che è stato previsto in parte sul sedime della linea dismessa FS (nel tratto di circa 8,5 km tra Catanzaro Lido e Catanzaro vecchia) ed in parte su quello delle ex ferrovie calabro-lucane (che si sviluppa praticamente in parallelo alla prima), collegherà Catanzaro Lido a Catanzaro città, con una diramazione che unirà anche vecchia e nuova stazione FS servendo la zona del campus universitario. Nell'ambito del tratto di ex-linea FS coinvolto dal progetto, è previsto l'inserimento di opere a verde e di riqualificazione ambientale, nonché la realizzazione di un breve percorso ciclabile, presso la vecchia stazione di Catanzaro; è in corso la procedura espropriativa per l'acquisizione da parte delle amministrazioni interessate dei beni relativi all'ex-sedime interessati dal progetto di metropolitana, nonché della ex-stazione di Santa Maria di Catanzaro.

Provincia di Catanzaro	Chiesa di S. Maria della Roccella
Provincia di Catanzaro	Parco Archeologico di Scolacium



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

Lunghezza e Proprietà	16,9 km totali - RFI SpA e FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	3 FV
Presenza di binari e/o tecnologie	Si



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



Catanzaro (vecchia - detta Sala) (CZ)

FV 1030 mq



Catanzaro (vecchia - detta Sala) (CZ)

CALABRIA

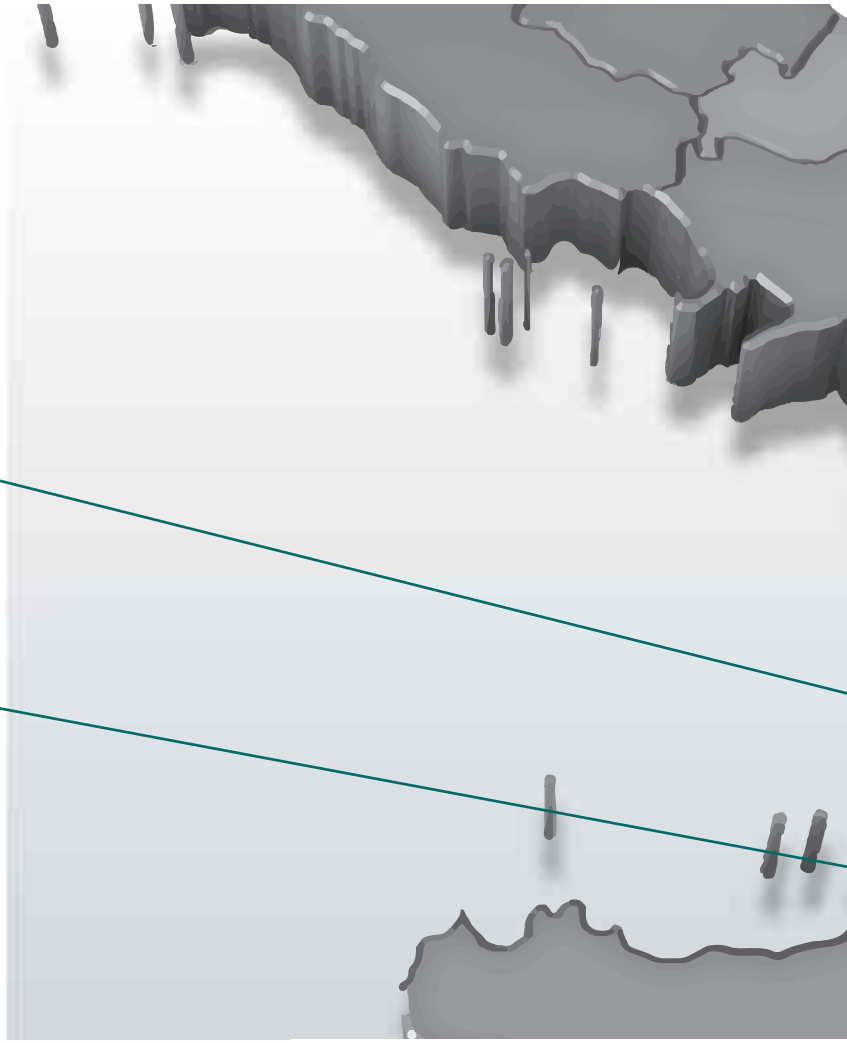
Linea dismessa
Vibo Marina-Porto

km 1,2

CALABRIA

Tratta dismessa per variante
Reggio Calabria Lido-Reggio Calabria Marittima

km 0,8



AREA SUD | LINEE DISMESSE MINORI

LINEE FS | LINEE RFI



PUGLIA

Linea dismessa
Bari Centrale-
Bari S.Andrea

km 1,2

PUGLIA

Linea dismessa
Brindisi Centrale-
Brindisi Marittima

km 1,7

PUGLIA

Tratta dismessa per variante
Bellavista-Nasisi

km 3,9




Isole


P. TORRES MAR
Bonorva
Campeda
Pabillonis
Sanluri Stato
CAGLIARI


Linee dismesse FS
Tratte dismesse RFI
Linee in esercizio
Terme Vigliatore
Messina Scalo
PALERMO
Randazzo
Fiumefreddo di Sicilia
Alcantara
Salemi
Lercara Bassa
Santa Ninfa
Salaparuta P.
Castelvetrano
Filaga
Leonforte
Regalbuto
Palazzo Adriano
Dittaino
Schettino
S.M. di Licodia
Catania Ognina
Magazzolo
Agrigento B.
Canicattì
Margonia
P.to Empedocle
Caltagirone
Licata
Noto
Pachino

SICILIA

TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO

La linea

La tratta ferroviaria Terme Vigliatore-Messina Scalo, che costituisce parte del tracciato originario della linea Palermo-Messina, è stata dismessa a seguito della realizzazione di una variante di tracciato a doppio binario tra Patti e Messina Scalo. Il tratto Terme Vigliatore-Messina Scalo è stato oggetto di varie dismissioni tra il 1991 e il 2009. Il primo tratto della vecchia linea tra Patti e il Bivio Terme Vigliatore è ancora in esercizio per il servizio locale, per cui il tratto effettivamente interessato dai tratti dismessi va da circa 500 m prima della stazione di Terme Vigliatore al bivio per Catania della linea Messina-Siracusa all'altezza della stazione di Messina Scalo. Si può parlare di una serie discontinua di tratti dismessi a seguito di vere e proprie varianti (che sommano un totale di circa 30 km), se a questi si aggiungono i tratti dismessi in affiancamento alla nuova linea, si totalizzano circa 48 km di sedime dismesso. In altri tratti la linea rinnovata ha riutilizzato esattamente il sedime della vecchia, come nel caso dei circa 4 km tra le stazioni di San Filippo-Santa Lucia e Pace del Mela.



Il territorio

La vecchia linea può essere divisa in due parti: la prima che corre parallela alla costa tirrenica, la seconda quando vira decisamente verso sud per raggiungere Messina, attraversando (per lunghi tratti in galleria) i monti Peloritani. Il tratto dismesso inizia dopo che la linea ha superato il torrente Mazzarra nel comune di Terme Vigliatore, dove si trova l'area archeologica della Villa Romana di Castroreale-S. Biagio. Si prosegue paralleli alla costa nella piana agricola costiera, fino a rientrare leggermente per raggiungere il centro abitato di Barcellona Pozzo di Gotto per poi virare verso nord per arrivare a lambire il lungo promontorio di Capo Milazzo (alla cui estremità si trova la "Piscina di Venere", una splendida piscina naturale) e il centro storico della cittadina, molto interessante (dove spiccano l'imponente Castello eretto da Federico II nel XIII secolo che sovrasta il Borgo antico e il Duomo).
La linea prosegue attraversando la zona industriale di Milazzo per poi dirigersi verso Villafranca Tirrena, mantenendosi parallelo alla costa, tra il centro abitato e i monti Peloritani. Passata Villafranca e il torrente Gallo, la linea vira verso Messina, inerpicandosi sui monti Peloritani, con un susseguirsi di paesaggi suggestivi e gallerie, l'ultima delle quali sbuca ai piedi della zona alta di Messina, da dove con un percorso un po' tortuoso arriva a Messina Scalo.
I Comuni interessati si trovano tutti in Provincia di Messina.

I progetti in corso

Alcuni Comuni della costa tirrenica attraversati dall'ex sedime, Barcellona Pozzo di Gotto, Terme Vigliatore e la Città Metropolitana di Messina, hanno manifestato interesse a trasformare il tracciato dismesso in una *greenway* (cosiddetta "*Greenway* del Tirreno").

Terme Vigliatore (ME)	Villa di Castroreale San Biagio
Milazzo (ME)	Piscina di Venere
Provincia di Messina	Riserva Naturale Laguna Capo Peloro
Messina	Città di Messina



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

Lunghezza e Proprietà	30 km RFI SpA - 3 km FS SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	4 FV
Fabbricati minori	2 FV - 20 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

Spadafora (ME)



FV 240 mq

FV 70 mq

Roccavaldina (ME)





Venetico (ME)

FV 240 mq

FV 140 mq



Terme Vigliatore (ME)

SICILIA

FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA OGNINA

La linea

Nei primi anni '70 dello scorso secolo, furono avviati gli interventi per il raddoppio della linea Messina-Catania-Siracusa. Dopo vari interventi di raddoppio per tratte, oggi resta ancora a binario unico il tratto Giampilieri-Fiumefreddo di 41 km circa. Nell'ambito degli interventi per il raddoppio del binario tra le stazioni di Fiumefreddo di Sicilia e Catania Ognina, sono state realizzate alcune tratte in variante, in gran parte in galleria, che hanno determinato la dismissione dei corrispondenti tratti di vecchia linea. Complessivamente i tratti dismessi, che si presentano discontinui, sommano a circa 26 km. La proprietà è di RFI SpA. Molte stazioni intermedie non hanno subito variazioni per gli interventi di raddoppio, mentre invece sono state dismesse le stazioni di Acicastello, Cannizzaro ed Acitrezza, quest'ultima recentemente alienata.



Il territorio

La vecchia linea corre parallela alla costa ionica, la quale però spesso non risulta visibile dalla linea. La tratta dismessa parte a sud dell'abitato di Fiumefreddo di Sicilia, correndo tra le pendici dell'Etna (a destra) e il mare (a sinistra). Attraversa la pianura agricola, inframmezzata da centri urbani più o meno grandi. Poco prima di Acireale la variante entra in galleria mentre il vecchio tracciato si inoltra, a mezza costa, lungo il promontorio della Riserva naturale orientata La Timpa, attraversando l'intero territorio cittadino.
Acireale, adagiato su di un altopiano di un terrazzo di origine lavica (la Timpa), a circa 150 m di altitudine sul livello del mare, sul quale si affaccia quasi a strapiombo, presenta un centro storico molto ricco ed interessante caratterizzato da numerose architetture in stile Barocco; risultano particolarmente degni di nota gli edifici della Basilica di S. Sebastiano e del Duomo, nonché la Biblioteca e Pinacoteca Zelantea. La tratta prosegue lambendo l'abitato di Aci Trezza, quest'ultima con la rinomata spiaggia dei Faraglioni dei Ciclopi, inserita nell'Area Marina Protetta Isole Ciclopi, e subito dopo l'abitato di Aci Castello, altro borgo marinaro caratterizzato dalla presenza del bel Castello di Aci, di origine bizantina. Il tratto successivo entra nell'area metropolitana di Catania, fino a raggiungere la stazione minore di Catania Ognina. L'ultimo tratto tra Catania Ognina e Catania Centrale è stato oggetto recente di raddoppio con la realizzazione di una nuova galleria a semplice binario in parallelo alla preesistente. Catania è una importante città dalla storia millenaria; accompagnata dalla presenza dell'Etna alle spalle ed affacciantesi sul mar Ionio, possiede un ricchissimo patrimonio storico, culturale, artistico e naturalistico.

I progetti in corso

Il Comune di Acireale ha recentemente acquisito in proprietà circa 3 km del tracciato dismesso, al fine di realizzare una *greenway* (denominata *AciGreenway*), all'interno del territorio comunale e in corrispondenza della Riserva Naturale Orientata della Timpa.

Provincia di Catania	Parco dell'Etna
Acireale (CT)	Riserva Orientata la Timpa
Catania	Faraglioni dei Ciclopi
Catania	Città di Catania



- FIUMEFREDDO DI SICILIA
  KM 0,0
- MASCALI
  KM 4,9
- GIARRE RIPOSTO in esercizio
  KM 8,2
- CARRUBA
  KM 13,1
- GUARDIA-MANGANO SAN VENERINA
  KM 17,0
- ACIREALE
  KM 24,0
- ACITREZZA
  KM 28,0
- ACICASTELLO
  KM 30,0
- CANNIZZARO
  KM 32,0
- CATANIA OGNINA
  KM 34,4

Lunghezza e Proprietà	26,0 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	20 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No



Stazione di Palazzo Adriano – dormitorio



Cannizzaro (CT)

Fabbricato Viaggiatori mq > 300



Cannizzaro (CT)

SICILIA

RANDAZZO-ALCANTARA

La linea

La linea dismessa Randazzo-Alcantara, lunga circa 37 km, collegava Randazzo, sul versante Nord dell'Etna, con la linea costiera ionica Messina-Catania. Doveva convogliare prodotti agricoli e minerari dal centro della Sicilia al porto di Messina. Fu contrastata dal progetto concorrente della ferrovia Circumetnea la quale, da Riposto, facendo il periplo dell'Etna e passando anch'essa da Randazzo, conduceva invece verso il porto di Catania. Venne così inaugurata solo nel 1959. Sospesa all'esercizio nel 1995, è stata dismessa definitivamente nel 2011. I comuni interessati dal tracciato sono Gaggi, Graniti, Motta, Camastra, Francavilla, Castiglione, Mojo, Alcantara e Randazzo.



Il territorio

La linea parte dalla stazione di Alcantara, nel comune di Giardini, sulla linea in esercizio Messina–Catania, e con un percorso tortuoso sale lungo la valle del fiume Alcantara fino a Randazzo, sul versante nord dell'Etna. Dopo la partenza, il tracciato si inoltra subito nella campagna che affianca il tratto terminale del fiume Alcantara, con la vista che spazia a sinistra sull'Etna e a destra sui monti Peloritani. Dopo circa 3 km, inizia a salire sul fianco della valle, sulla sinistra idrografica del fiume, attraverso gallerie e viadotti. Giunta alla periferia di Francavilla di Sicilia, la ferrovia effettua un lungo giro attorno al paese per superare la rocca del castello, attraversa il fiume Alcantara e arriva alla stazione di Castiglione di Sicilia, distante dal centro abitato, nel cui territorio si trova la Cuba di Santa Domenica, pregiata cappella paleocristiana. La linea, rimanendo nel fondovalle, oltrepassa il fiume ancora due volte e, dopo aver attraversato in trincea la zona interessata dalla colata lavica del 1981, arriva alla stazione di Randazzo, borgo di origine medievale, ma ricco di diversissime influenze. L'attrattiva principale della ex-linea si trova però a circa un terzo del suo percorso partendo da Alcantara: il tracciato passa a pochi metri dalle spettacolari Gole dell'Alcantara in località Fondaco Motta, percorse dal fiume omonimo, di particolare valore naturalistico; si tratta di gole imponenti generate da colate di lava basaltiche le quali, raffreddandosi molto velocemente, hanno conferito alle superfici delle pareti forme prismatiche pentagonali ed esagonali, che richiamano la struttura molecolare dei materiali che la costituiscono.

I progetti in corso

La linea è stata inserita nell'elenco delle "tratte ferroviarie ad uso turistico" della recente legge 128/2017 recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico". Con ciò prefigurando la futura riapertura della linea alla circolazione di treni turistici, nell'ambito di un progetto di ripristino dell'infrastruttura da corredarsi con i necessari finanziamenti.

Caronia (ME)	Parco dei Nebrodi
Castiglione di Sicilia (CT)	Chiesa di S. Domenica
Comuni di Castiglione di Sicilia e Motta Camastra	Gole di Alcantara
Taormina	Città di Taormina
Casalvecchio Siculo (ME)	Abbazia dei Santi Pietro e Paolo D'Agrò



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

Lunghezza e Proprietà	37,5 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	4 FV
Fabbricati minori	6 FV - 18 CC - 10 MM
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari si Tecnologie no

Gaggi (ME)



FV 150 mq

FV 160 mq

Graniti (ME)





Motta Camastra (ME)

FV 160 mq

FV 140 mq



Mojo Alcantara Malvagna (ME)

SICILIA

REGALBUTO SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA

La linea

La tratta dismessa Regalbuto-Schettino, lunga circa 35 km, è la parte terminale della linea Motta Santa Anastasia-Paternò-Schettino-Carcaci-Regalbuto, di circa 53 km complessivi. Nel 1934 venne aperto al traffico il primo tratto, da Motta Santa Anastasia a Schettino; il restante tratto fino a Regalbuto, a causa degli eventi bellici, venne inaugurato nel 1952. Del successivo tratto in progetto verso Nicosia furono realizzate solo alcune opere civili. Dissesti intervenuti fecero sì che la tratta Regalbuto-Schettino venne progressivamente chiusa tra il 1977 e il 1985 e poi definitivamente dismessa nel 2014. La restante parte della linea, tra Motta Santa Anastasia-Paternò-Schettino, usata alla fine come raccordo, è attualmente sospesa all'esercizio. Riguardo la proprietà, il tratto Schettino-Carcaci (14 km) è di proprietà di RFI; il tratto Carcaci-Regalbuto (21 km) è di FS SpA.



Il territorio

La linea segue il corso del fiume Simeto prima, e del suo affluente Salso poi, presentando alla vista sulla destra l'imponente sagoma dell'Etna, che ne caratterizza quasi tutto il percorso. Il tratto dismesso parte dalla stazione di Schettino-Santa Maria di Licodia, situata circa 3 km dopo l'abitato di Paternò, comune quest'ultimo con un centro storico molto interessante arricchito dalla presenza del bel castello normanno. Continuando tra colline e splendidi agrumeti, la linea varca il fiume Simeto prima di arrivare alla stazione di Centuripe, lontana dall'omonimo centro abitato, che presenta un interessante centro storico. Il tracciato prosegue facendo una "esse" per superare una piccola collina, attraversa il Salso e raggiunge la stazione di Carcaci. Qui siamo tra i due fiumi Salso e Simeto, presenti sullo sfondo le pendici dell'Etna, sulle quali si staglia l'abitato di Adrano, col suo centro storico e il castello normanno, sede del Museo Archeologico Etneo. Successivamente la linea prosegue, piegando a sinistra per procedere poi in parallelo al corso del Salso, tra colline più alte, fino ad arrivare alla stazione di Sparacollo. Subito dopo, il tracciato attraversa per l'ultima volta il Salso fino a quando, giunge alla vista il lago di Pozzillo. Infine la linea prosegue in salita fino a raggiungere la stazione terminale di Regalbuto, paese situato ad una certa distanza dall'area della stazione.

I progetti in corso

L'Amministrazione comunale di Paternò ha manifestato interesse per iniziative concernenti il riuso di fabbricati disponibili tra Schettino e Paternò (per insediarvi servizi a beneficio della cittadinanza), nonché la trasformazione di parte del sedime della linea per progetti di mobilità dolce, la cui realizzabilità risulta però legata alla effettiva disponibilità del sedime oltre Schettino verso Paternò, cosa che potrà concretizzarsi nel momento in cui RFI ritenesse di procedere con la dismissione definitiva del restante tratto di linea da Schettino a Motta Santa Anastasia, che attualmente come detto è solo sospeso all'esercizio.

Provincia di Enna	Riserva orientata vallone Piano della Corte
Provincia di Catania	Parco dell'Etna
Paternò (CT)	Salinelle di Paternò



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

Lunghezza e Proprietà	20,7 km FS SpA - 14,4 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 FV - 4 CC
Fabbricati minori	3 FV - 20 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Schettino S. Maria di Licodia (CT)



FV 280 mq

FV 200 mq

Mandarano-Centuripe (EN)





Lungolinea (CT)

CC km 0+436 130 mq

CC km 10+042 130 mq



Lungolinea (CT)



Stazione di Castelvetrano



Lungolinea (CT)

CC km 15+285 130 mq

CC km 52+314 130 mq



Lungolinea (CT)

SICILIA

LEONFORTE-DITTAINO E DITTAINO-CALTAGIRONE

La linea

La linea dismessa Leonforte-Dittaino, della lunghezza di circa 15 km, collegava la stazione di Dittaino (in esercizio sulla linea Palermo-Catania) ai centri abitati di Assoro e Leonforte; fu chiusa nel 1959 e sospesa definitivamente nel 1969.
La linea era utilizzata per lo spostamento dei minatori pendolari che dalle località servite si dovevano recare al lavoro nelle varie miniere di zolfo presenti.
La seconda linea di circa 71 km, Dittaino-Caltagirone, fu completata nel 1930, infine soppressa definitivamente nella sua interezza nel 1972.
Questa aveva la funzione di collegare le miniere di zolfo di Valguarnera, Floristella e Grottacalda con le raffinerie ed il porto di Catania. Queste linee persero rapidamente di importanza causa la crisi delle miniere dalla prima guerra mondiale in poi, soprattutto per il rapidissimo decremento della produzione di zolfo che si consolidò dall'inizio degli anni '20 del secolo scorso.
Le linee ricadono nelle province di Enna e Catania. Circa il 50% dei beni è stato già alienato e non è più di proprietà della società FS SpA.



Il territorio

La linea Leonforte-Dittaino parte dalla stazione di Leonforte e, dopo uno stretto tornante, inizia a salire verso l'abitato di Assoro. Superata la stazione (non più esistente) inizia una ripida discesa lungo i fianchi del monte Spiga verso la stazione di Cavalcatore. Superata la linea attiva Palermo-Catania e il fiume Dittaino, giunge infine alla stazione di Dittaino.
Da qui parte l'altra linea che, dopo un primo tratto pianeggiante, sale fino alle pendici dell'abitato di Valguarnera Caropepe, che circumnaviga. Il tracciato continua poi la sua salita, con andamento tortuoso, tra gallerie e viadotti, girando intorno ad alcune piccole montagne e attraversando ampie porzioni di territorio boscato, fino ad arrivare al culmine della linea.
Questo è anche il tratto più prossimo al lago di Pergusa (dal 1995 Riserva Naturale Speciale). Interessante un tratto di 5 km del sedime, tra Floristella e Grottacalda, che attraversa la zona delle miniere di zolfo oggi dismesse, acquisite dalla Regione e trasformate nel parco minerario di Floristella-Grottacalda.
Da qui la linea prosegue per raggiungere Piazza Armerina, importante centro storico-culturale, riconosciuto dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità, che vanta la presenza della famosa Villa del Casale di epoca romana, nonché del sito archeologico dell'antica città sicula e greca di Morgantina.
Da qui si dirige verso Caltagirone (stupenda cittadina patrimonio Unesco) toccando Mirabella Imbaccari e San Michele di Ganzaria. In questo ultimo tratto, tra le stazioni di San Michele di Ganzaria (già oggetto di riuso con insediamento di attività ricreative e culturali) e Salvatorello è stata realizzata una *greenway*, con una pista ciclopedonale della lunghezza di circa 8 km, primo esempio di intervento di tale tipo in Sicilia.

Provincia di Enna	Riserva naturale Monte Altesina
Provincia di Enna	Lago di Pergusa
Provincia di Enna	Sito Archeologico Morgantina
Piazza Armerina (EN)	Villa Romana del Casale



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

Lunghezza e Proprietà	Dittaino-Caltagirone: 71.2 km totali, di cui 35 km di FS SpA Leonforte-Dittaino: 14.7 km totali, di cui 7 Km di FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 FV
Fabbricati minori	6 FV - 1 MM - 39 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No



CC Linea Noto-Pachino



Caltagirone (CT)

FV 250 mq

FV 150 mq



Valguarnera (EN)

SICILIA

NOTO-PACHINO

La linea

La linea dismessa Noto-Pachino, lunga circa 27 km, collegava la stazione di Noto, sulla linea ancora attiva Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì, con Pachino, che era la stazione più a sud dell'Italia sull'estrema punta meridionale della Sicilia.
La linea fu realizzata a rilento e interrotta a causa di una eccezionale alluvione nel 1951, fu ripristinata nel 1955 soprattutto con servizi merci.
Bassa velocità e concorrenza del trasporto su gomma portarono alla chiusura della linea a partire dal 1986 ed alla successiva dismissione definitiva nel 2002. I comuni interessati dal tracciato sono Pachino e Noto, ambedue nella provincia di Siracusa.



Il territorio

La linea si sviluppa nell'estremo lembo meridionale della Sicilia, sul versante che si affaccia sul mar Ionio, all'altezza del golfo di Noto, attraversando un caratteristico paesaggio di basse colline, carrubi, olivi e muretti a secco. Partendo dalla stazione di Noto, importante città "capitale" del barocco siciliano e Patrimonio Unesco, la linea dall'entroterra scende attraverso agrumeti ed uliveti, arriva poi ad una vasta pianura verde, ricca di mandorli, e raggiunge il mare dopo circa 5 km. Qui, curvando con decisione a destra e dirigendosi verso sud, il tracciato si affianca alla costa transitando per la stazione di Noto Marina, moderna borgata balneare in splendida posizione sul mare. Proseguendo, la linea si allontana dal mare e lambisce l'area archeologica dell'antica città greca di Eloro e la Villa romana del Tellaro. Nella medesima zona il tracciato comincia a ritrovarsi sulla sinistra la bella Riserva Naturale Orientata Oasi Faunistica di Vendicari (vero e proprio paradiso naturalistico che si estende per circa 1.500 ettari, interessate per fauna, flora e spiagge incontaminate) che costeggia per circa 10 km, attraverso campagne più pianeggianti ma sempre intensamente coltivate. Superato l'estremo lembo dell'Oasi di Vendicari, la linea piega prima a sinistra, verso il mare, fra sconfinate coltivazioni di viti, fino ad arrivare alla stazione di Marzamemi; superata questa, il tracciato piega verso destra, in salita, fino a giungere alla stazione terminale di Pachino, a pochi chilometri dalla punta meridionale della Sicilia, dove spicca il borgo di Portopalo di Capo Passero e il circondario costituito dallo stesso Capo Passero, caratterizzato da bellissime spiagge tra le quali quella di Punta delle Formiche.

I progetti in corso

La linea è stata inserita nell'elenco delle "tratte ferroviarie ad uso turistico" della recente legge 128/2017 recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico". La riapertura della linea alla circolazione di treni turistici potrà avvenire solo previa attuazione di un importante intervento di ripristino dell'infrastruttura che dovrà trovare i necessari finanziamenti.

Avola (SR)	Chiesa madre di S. Sebastiano
Noto (SR)	Città di Noto
Noto (SR)	Area Archeologica di Eloro
Noto (SR)	Riserva Naturale Oasi Faunistica di Vendicari
Provincia di Siracusa	Villa Romana del Tellaro



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

Lunghezza e Proprietà	27,5 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	3 FV - 1 CC
Fabbricati minori	3 FV - 13 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no

Noto Bagni (SR)



FV 90 mq

FV 120 mq

Marzameni (SR)





Pachino (SR)

FV 240 mq

CC km 52+314 80 mq



Lungolinea (SR)

SICILIA

AGRIGENTO BASSA-LICATA

La linea

La linea dismessa scartamento ridotto Agrigento Bassa-Licata, lunga circa 61 km, collegava la stazione di Agrigento Bassa (ancora attiva sulla linea per Palermo) con quella di Licata (ancora attiva sulla linea Caltanissetta–Siracusa). La realizzazione fu lentissima; venne aperta in due fasi: tra il 1911 e il 1915 il tratto tra Canicattì e Licata e 10 anni più tardi la restante parte.
La linea subì progressivamente, oltre che la concorrenza del trasporto su gomma, quella di altre linee a scartamento ridotto che, in maniera più economica, provvedevano al trasferimento verso il porto di Catania dello zolfo dalle miniere nissene ed ennesi. La linea venne definitivamente dismessa nel 1959.
Il tracciato interessa i Comuni di Agrigento, Favara, Naro, Palma di Montechiaro e Licata. Si è già proceduto a cessioni parziali delle proprietà, per cui l'estesa della parte di linea restata nella proprietà di FS SpA è oggi all'incirca l'80 per cento della lunghezza originaria.



Il territorio

La ex linea da Agrigento si sviluppa prima verso l'entroterra in direzione di Naro, raggiunta la quale il tracciato piega verso sud, fino a seguire la costa verso sud-est e giungere a Licata. Agrigento è un importante capoluogo provinciale che custodisce un bel nucleo urbano medievale, a sud del quale si trova la celebre area archeologica della Valle dei Templi, dichiarata patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco, con i resti della città antica e i rinomati templi risalenti al V sec. a. C. Subito dopo la stazione di Agrigento Bassa, il tracciato presenta due ripidi tornanti in discesa, verso la valle del torrente Mandarà, che sorpassa con un maestoso viadotto, per poi cominciare la risalita verso la stazione di Favara.
Nel tratto successivo ricomincia a scendere, nella campagna coltivata, imboccando la valle del torrente Jacono ed entrando nell'area di Deli ricca di zolfare (che offre scorci paesaggistici di particolare suggestione nella zona delle miniere). La linea proseguendo gira verso sinistra attorno al pizzo Deli e si affianca alla valle del fiume Naro, che attraversa poco prima del Lago San Giovanni, per cominciare la risalita con larghe curve nel paesaggio agricolo verso la stazione di Margonia, da dove aveva inizio la diramazione per Canicattì (anch'essa linea dismessa). Da qui, dopo aver costeggiato per circa 2 km il fianco della collina su cui sorge il centro abitato di Naro (di notevole interesse storico), giunge all'omonima stazione. Superata Naro, la linea comincia a scendere in direzione sud verso il mare, in modo sinuoso attraverso il paesaggio collinare, fino a Palma di Montechiaro; da questo punto il tracciato prosegue in direzione sud-est mantenendosi parallelo alla costa, seppur ad una certa distanza dal mare, fino a raggiungere Licata.

Aragona (AG)	Riserva Integrale Macalube di Aragona
Agrigento	Città di Agrigento
Provincia di Agrigento	Valle dei Templi
Ravanusa (AG)	Scavi di Monte Saraceno



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

Lunghezza e Proprietà	48 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	2 CC
Fabbricati minori	4 FV - 1 MM - 28 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no



Linea Castelvetrano-Porto Empedocle



Lungolinea (AG)

CC km 0+326 90 mq

CC km 14+265 90 mq



Lungolinea (AG)

SICILIA

CANICATTÌ-MARGONIA

La linea

La linea dismessa Canicattì-Margonia, lunga circa 12,5 km, è a scartamento ridotto e costituisce una diramazione della linea ferroviaria dismessa Agrigento Bassa–Margonia-Naro-Licata la quale dal bivio di Margonia si collegava a Canicattì; quest'ultima fu realizzata all'inizio del secolo scorso, in relazione all'esigenza, da parte delle attività di estrazione dello zolfo, di far giungere il minerale all'imbarco di Porto Empedocle.
la linea non divenne mai sufficientemente produttiva, né per il traffico merci né per quello passeggeri, data anche la forte concorrenza del trasporto su gomma.
la linea venne aperta nel 1911, fu chiusa all'esercizio nel 1958 e fu poi definitivamente dismessa nel 1959.
Allo stato attuale non sono più presenti né i binari né gli impianti di segnalamento e le tecnologie.



Il territorio

La linea si sviluppa in una zona agricola collinare della Sicilia interna, assai fertile e tradizionalmente dedicata alla frutticoltura.
Partendo dalla stazione di Margonia la linea volta a sinistra, lasciando sulla destra quella per Licata, costeggiando inizialmente il Lago San Giovanni, rimanendo alle pendici del colle su cui sorge il centro abitato di Naro, che è di notevole interesse storico per architetture e testimonianze presenti.
Nel tratto successivo la linea, risalendo il corso del fiume Naro, raggiunge senza incontrare opere d'arte di rilievo (la pendenza massima è del 25 per mille) la stazione di Canicattì (sulla linea attualmente in esercizio Caltanissetta–Siracusa).
Un primo tratto di circa 4 km, a partire dalla diramazione di Margonia sulla Agrigento-Licata, è stato ceduto alla provincia di Agrigento ed è stato trasformato in strada, includendo nella realizzazione anche l'unico importante viadotto a tre luci della linea, che peraltro è stato profondamente trasformato per il nuovo utilizzo.
Anche nel tratto posto all'ingresso del tessuto urbano di Canicattì, il sedime ferroviario è stato espropriato dal Comune e trasformato in viabilità.
Infine alcune porzioni di immobili (terreni ed ex case cantoniere) sono state vendute a privati.

Canicattì (AG)	Chiesa dei Santi Filippo e Giacomo
Canicattì (AG)	Chiesa Madre
Naro (AG)	Lago di San Giovanni
Naro (AG)	Duomo Normanno
Naro (AG)	Santuario di San Calogero



CANICATTÌ
KM 0,0

ROCCA DI MENDOLA
KM 7,8

MARGONIA
KM 12,4

Lunghezza e Proprietà	8 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	1 FV - 1 MM - 3 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

SICILIA

LERCARA BASSA-MAGAZZOLO

La linea

La linea ferroviaria dismessa Lercara Bassa-Filaga-Magazzolo, di circa 67 km e a scartamento ridotto, collegava la stazione di Lercara Bassa, sulla linea Palermo-Agrigento, a Magazzolo sulla linea dismessa Castelvetrano - Porto Empedocle.
La linea era a supporto dell'attività mineraria diffusa nelle zone di Lercara Friddi e Cianciana, sia per il trasferimento dello zolfo, sia per il trasporto dei lavoratori pendolari delle miniere che si spostavano dai vari paesi.
La concorrenza degli autoservizi portò prima, nel 1959, alla chiusura all'esercizio e poi alla dismissione definitiva avvenuta nel 1961.
Il sedime della linea è disarmato ed è stato in parte trasformato in un sentiero sterrato carrabile.
Sono state alienate varie parti, tra le quali le stazioni di Santo Stefano Quisquina, Bivona, Vicari e Lercara. Restano oggi di proprietà di RFI circa 40 km di tracciato.



Il territorio

La linea collega la zona centrale della Sicilia, tra Palermo e Agrigento, con il mare a sud, attraversando nei primi chilometri una zona un tempo caratterizzata dalla presenza di numerose zolfare, per poi proseguire attraverso un territorio particolarmente accidentato fino a raccordarsi in corrispondenza di Magazzolo, in una zona a vocazione agricola, alla linea costiera Castelvetrano - Porto Empedocle. Partendo dalla stazione di Lercara Bassa, sulla linea a scartamento ordinario Palermo-Agrigento, la linea si inerpica verso l'abitato di Lercara Friddi, raggiungendo la stazione cittadina di Lercara Alta.
Prosegue sempre in salita superando con tornanti e viadotti le diverse asperità del territorio collinare (si viaggia all'incirca lungo lo spartiacque tra il fiume San Leonardo, che sfocia nel Tirreno, e il fiume Platani, che termina nel Canale di Sicilia), costeggiando le pendici del monte Caracaci e lambendo l'omonima Riserva Naturale Orientata, per poi cominciare la discesa verso Bivio Filaga, da dove si stacca la diramazione per Palazzo Adriano.
Dopo Filaga la linea piega verso sud. Correndo tra i Pizzi Catena e Stagnataro, costeggia il lago Pian del Leone, per poi salire verso l'arida Sella Contuberna prima di scendere a Santo Stefano Quisquina; nel territorio di questo centro abitato si trova l'incantevole struttura eremitica del Santuario di Santa Rosalia alla Quisquina.
Il tracciato continua successivamente la discesa verso Bivona, per poi risalire verso Alessandria della Rocca lambendo il Lago di Magazzolo e tra tornanti e viadotti giungere alla stazione di Cianciana. Da qui inizia la discesa e il percorso, a tratti ripido, vira a ovest verso la valle del fiume Magazzolo.
Gli ultimi chilometri si sviluppavano a ridosso dell'alveo fluviale, in mezzo a campi caratterizzati da enormi macchie di ginestra, fino alla ex stazione di Magazzolo sulla linea dismessa Castelvetrano - Porto Empedocle.

Provincia di Palermo	Riserva Naturale M. Carcaci
Santo Stefano Quisquina (AG)	Santuario S. Rosalia alla Quisquina
Santo Stefano Quisquina (AG)	Riserva Nat. M. Cammarata
Bivona (AG)	Riserva Nat. Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio



- LERCARA BASSA
  KM 0,0
- LERCARA ALTA
  KM 3,5
- S.LUCA fermata
  KM 11,2
- DEPUPO-CASTRONUOVO
  KM 13,0
- FILAGA
  KM 21,3
- CONTUBERNA
  KM 29,7
- S. STEFANO QUISQUINA
  KM 33,6
- ANTINORI
  KM 37,9
- BIVONA
  KM 39,8
- ALESSANDRIA DELLA ROCCA
  KM 48,9
- CIANCIANA
  KM 53,2
- QUATTRO FINAITE
  KM 58,7
- BALATA
  KM 63,8
- MAGAZZOLO
  KM 67,2

Lunghezza e Proprietà	40 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	1 FV - 1 CC
Fabbricati minori	3 FV - 40 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

Antinori (PA)



FV 120 mq

Antinori (PA)





Lungolinea (AG)

CC km 57+638 80 mq

SICILIA

FILAGA-PALAZZO ADRIANO

La linea

La linea dismessa Filaga-Palazzo Adriano, lunga circa 14 km, collegava Palazzo Adriano con la linea Lercara Bassa-Magazzolo, oggi dismessa, dalla quale si diramava presso il bivio di Filaga. Dagli anni '50 dello scorso secolo la linea cominciò ad essere sempre meno frequentata per la concorrenza degli autoservizi. La linea fu definitivamente dismessa nel 1961.
Oggi la linea è completamente disarmata e priva di impianti, il sedime risulta quasi tutto percorribile in automobile o a piedi. Le stazioni di Prizzi e Sosio sono state vendute a i privati; quella di Palazzo Adriano all'omonimo Comune.
Il ponte al km 5,7 sulla nazionale per Corleone è stato recentemente ricostruito in cemento armato a seguito dell'allargamento della sede stradale, ottenendo così anche il mantenimento della continuità del tracciato ferroviario ancorché dismesso. I comuni interessati dal tracciato sono Palazzo Adriano e Prizzi, ambedue in provincia di Agrigento.



Il territorio

La linea si sviluppa tutta nella zona montana interna della Sicilia, nell'agrigentino, con un tracciato tortuoso che offre il tipico paesaggio delle colline brulle dell'entroterra siciliano. Partendo dal bivio di Filaga, la linea procede con lievi dislivelli e andamento piuttosto sinuoso fino alle pendici del colle sul quale sorge il borgo di Prizzi (importante centro posto a 1.000 metri di altuitudine), la cui stazione è posta in basso a valle dell'abitato.
Da Prizzi inizia il percorso in discesa, un tratto del quale era attrezzato con una cremagliera che, con i suoi 5 km, era la più lunga della rete siciliana; il tracciato, con uno stretto tornante, giunge nella zona del fiume Sosio alla omonima fermata; sorpassata quest'ultima, si giunge in corrispondenza del vallone Migliotta, che si supera con un bel viadotto in curva. Si prosegue poi seguendo la costa delle alture e superando due contrafforti montuosi con brevi gallerie, per arrivare infine alla stazione di Palazzo Adriano. Quest'ultima parte del tracciato è caratterizzata da un bel panorama dominato da ulivi, mandorli, vigneti e coltivazioni cerealicole.

Palazzo Adriano (PA)	Chiesa di Maria Santissima Assunta
Palazzo Adriano (PA)	Chiesa di Maria Santissima del Lume
Palazzo Adriano (PA)	Monte delle Rore
Provincia di Palermo	Riserva Naturale M. Carcaci
Santo Stefano Quisquina (AG)	Santuario S. Rosalia alla Quisquina
Santo Stefano Quisquina (AG)	Riserva Nat. M. Cammarata
Bivona (AG)	Riserva Nat. Monti di Palazzo Adriano e Valle del Sosio



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

Lunghezza e Proprietà	13,8 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	-
Presenza di binari e/o tecnologie	No

SICILIA

CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE

La linea

Si tratta della linea dismessa, a scartamento ridotto e lunga circa 123 km, che realizzava il collegamento Castelvetrano - Selinunte - Porto Palo - Menfi - Sciacca - Ribera - Magazzolo - Porto Empedocle. La linea venne aperta all'esercizio tra il 1910 e il 1923. La stazione di Castelvetrano è ancora attiva sulla linea Trapani - Palermo. Il tratto tra Porto Empedocle e Ribera fu chiuso nel 1978 e definitivamente dismesso nel 1985. Il tratto tra Ribera e Castelvetrano, invece, fu chiuso nel 1986 e dismesso definitivamente nel 2004.



Il territorio

La linea si sviluppa nella parte sud-ovest della costa siciliana e collega la zona costiera della provincia di Trapani con Agrigento. Partendo dalla stazione di Castelvetrano (cittadina con un centro storico interessante e nella cui campagna sorge la chiesa normanno-bizantina della Santissima Trinità, detta la Cuba di Delia) la linea si dirige a sud, supera il fiume Modione e, affiancata da estesi uliveti, prosegue raggiungendo i templi e le rovine di Selinunte. Qui il tracciato piega a sinistra e, oltrepassato il fiume Belice con un ponte in ferro di 50 m, prosegue sinuosamente verso Porto Palo di Menfi, alternando paesaggi marittimi con puntate verso le brulle colline interne. Da qui la linea si dirige prima verso l'interno, in salita verso Menfi, e poi verso il mare, per proseguire poi lungo la costa in lieve discesa verso Capo San Marco. Da Porto Palo di Menfi fino al fiume Carboj, su un tratto di circa 15 km, è stata realizzata una *greenway*. Dopo due tornanti la linea raggiunge Sciacca, popoloso centro abitato e località turistica rinomata per il suo patrimonio storico culturale e per le sue Terme. Superato il fiume Verdura, di nuovo la linea gira verso sinistra e si allontana dalla costa salendo verso l'abitato di Ribera, da qui la linea discende nella valle del Magazzolo, ricchissima di agrumeti e coltivazioni varie. Dopo l'omonima stazione, da cui parte la linea dismessa per Lercara Bassa con la diramazione per Palazzo Adriano, il tracciato con un'ampia curva aggira il Monte Sara, supera il fiume Platani e, nel contesto di un paesaggio brullo, giunge alla stazione di Cattolica Eraclea. Il centro abitato sorge ai piedi del Monte Sorcio, mentre la famosa area archeologica di Eraclea Minoa si trova sul mare, alla foce del fiume Platani, insieme a bellissime spiagge ed ambienti naturali. La linea prosegue poi in direzione della costa, che raggiunge in prossimità della Riserva Naturale Orientata Torre Salsa. Superata Realmonte, sempre più vicina al mare, la linea giunge a Porto Empedocle.

I progetti in corso

Il tratto che va da Castelvetrano a Porto Palo di Menfi è stato inserito nell'elenco delle "tratte ferroviarie ad uso turistico" della recente legge 128/2017 recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico". La riapertura della linea alla circolazione di treni turistici potrà avvenire solo previa attuazione di un intervento di ripristino dell'infrastruttura che dovrà trovare i necessari finanziamenti.

Castelvetrano (TP)	SS Trinità di Delia
Castelvetrano (TP)	Parco Archeologico di Selinute
Menfi (AG)	Porto Palo
Sciacca (AG)	Porto di Sciacca
Cattolica Eraclea (AG)	Zona archeologica Eraclea Minoa
Agrigento	Città di Agrigento





Lunghezza e Proprietà	94 km FS SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	5 FV
Fabbricati minori	6 FV - 69 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	Binari in parte si Tecnologie no


CASTELVETRANO
KM 0,0
S. TERESA SELINUNTINA
KM 7,0
LATOMIE
KM 9,3
SELINUNTE
KM 13,1
BELICE MARE fermata
KM 15,4
PORTO PALO
KM 22,1
MENFI
KM 28,1
CAPO S. MARCO
KM 42,1
SCIACCA
KM 49,1
BELLAPIETRA
KM 60,3
VERDURA
KM 61,7
RIBERA
KM 71,2
MAGAZZOLO
KM 77,7
MONTE SARA
KM 88,3
CATTOLICA ERACLEA
KM 90,8
MONTALLEGRO
KM 97,2
SICULIANA MARINA
KM 106,2
SICULIANA
KM 109,2
REALMONTE
KM 114,6
PUNTA PICCOLA
KM 118,6
PORTO EMPEDOCLE CANNELLE
KM 121,7
PORTO EMPEDOCLE SUCCURSALE
KM 122,4
PORTO EMPEDOCLE
KM 123,7
RIBERA
MAGAZZOLO
BELLAPIETRA
Ribera
MONTE SARA
CATTOLICA ERACLEA
SPIAGGIA BONSIGNORE
ZONA ARCHEOLOGICA ERACLEA MINOA
SPIAGGIA FRAC. FA MINOA
MONTALLEGRO
SICULIANA MARINA
SICULIANA
REALMONTE
SPIAGGIA PORTO EMPEDOCLE
AGRIGENTO
Porto Empedocle
PARCO ARCHEOLOGICO VALLE DEI TEMPLI
PORTO EMPEDOCLE
PUNTA PICCOLA
PORTO EMPEDOCLE CANNELLE
PORTO EMPEDOCLE SUCCURSALE

Ribera (AG)



FV 360 mq

FV 250 mq

Selinunte (TP)





Cattolica Eraclea (AG)

FV 160 mq



Cattolica Eraclea (AG)



FV di Gesso Linea Terme Vigliatore-Messina Scalo



Realmonte (AG)

FV 360 mq

FV 100 mq



Punta Piccola (AG)

SICILIA

SALAPARUTA POGGIOREALE-CASTELVETRANO

La linea

La tratta dismessa che va dalla stazione di Salaparuta-Poggioreale a Castelvetrano è lunga circa 28,5 km. Rappresenta il tratto iniziale dell'originaria linea Castelvetrano-Salaparuta-S. Carlo-Burgio, di complessivi 80 km circa. La tratta in questione venne aperta in fasi successive. Il tratto Salaparuta-Burgio venne definitivamente soppresso nel 1961 e successivamente ceduto in proprietà ai comuni interessati.
Sulla tratta Castelvetrano-Salaparuta, invece, il servizio rimase attivo fino al 1968, quando la catastrofe sismica che colpì la valle del Belice provocò danni irreparabili anche alla linea, che venne definitivamente dismessa nel 1972. I comuni interessati dal tracciato della linea sono: Castelvetrano, Partanna, Salaparuta e Poggioreale, tutti in provincia di Trapani. Dopo alcune cessioni ed espropri, restano di proprietà di RFI SpA 23 km di sedime. Gli eventi sismici hanno ridotto il numero dei fabbricati ancora esistenti.



Il territorio

La tratta dismessa si sviluppa nella valle del fiume Belice, sulla sua destra idrografica. Partendo dalla stazione di Castelvetrano, cittadina con un centro storico interessante e nella cui campagna sorge la chiesa normanno-bizantina della Santissima Trinità, detta la Cuba di Delia, la linea si dirige a nord inoltrandosi nella campagna verso la valle del Modione, che supera, per poi iniziare la salita verso Partanna, in un paesaggio che diviene via via più aspro, assumendo le caratteristiche tipiche dell'interno della Sicilia.
Il centro abitato di Partanna è adagiato sul costone che separa la valle del Modione da quella del Belice, per cui l'ex stazione è situata a circa 1 km di distanza dal paese. Superata Partanna, la linea scende a valle per risalire sul fianco opposto verso Santa Ninfa, tra coltivazioni a vigneto ed ulivi. Dopo la stazione di Santa Ninfa, da cui ha inizio l'altro ex tracciato ferroviario che interessa la zona, la Salemi-Santa Ninfa, la linea prosegue con alterne pendenze verso Gibellina e Salaparuta, in un paesaggio che si fa assai più aspro, anche per la scomparsa delle rigogliose colture che interessavano una volta il fondovalle, ma pur sempre caratterizzato dalla presenza di rinomati vigneti.
Vicino alla stazione di Gibellina è possibile ammirare il "Cretto di Gibellina", la rinomata opera di land art realizzata da Alberto Burri nel 1989 nel luogo in cui sorgeva la città vecchia di Gibellina, completamente distrutta dal terremoto del 1968; si tratta di un esteso monumento della morte che interessa le vie e vicoli della vecchia città, inglobando le macerie cementificate secondo l'idea creativa di Burri, che intendeva in qualche modo congelare la memoria storica della cittadina.

Gibellina (TP)	Cretto di Gibellina
Provincia di Trapani	Riserva Naturale Grotta di S. Ninfa
Castelvetrano (TP)	S.S. Trinità di Delia
Campobello di Mazara (TP)	Area Archeologica Cave di Cusa
Salemi (TP)	Castello del Grifeo
Salemi (TP)	Castello Normanno
Partanna (TP)	Duomo del Collegio dei Gesuiti



- CASTELVETRANO
  KM 0,0
- PARTANNA
  KM 10,8
- SANTA NINFA
  KM 16,5
- RAMPINZERI
  KM 18,8
- GIBELLINA
  KM 25,5
- SALAPARUTA-POGGIOREALE
  KM 18,6

Lunghezza e Proprietà	23 km RFI SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	7 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

SICILIA

SALEMI-SANTA NINFA

La linea

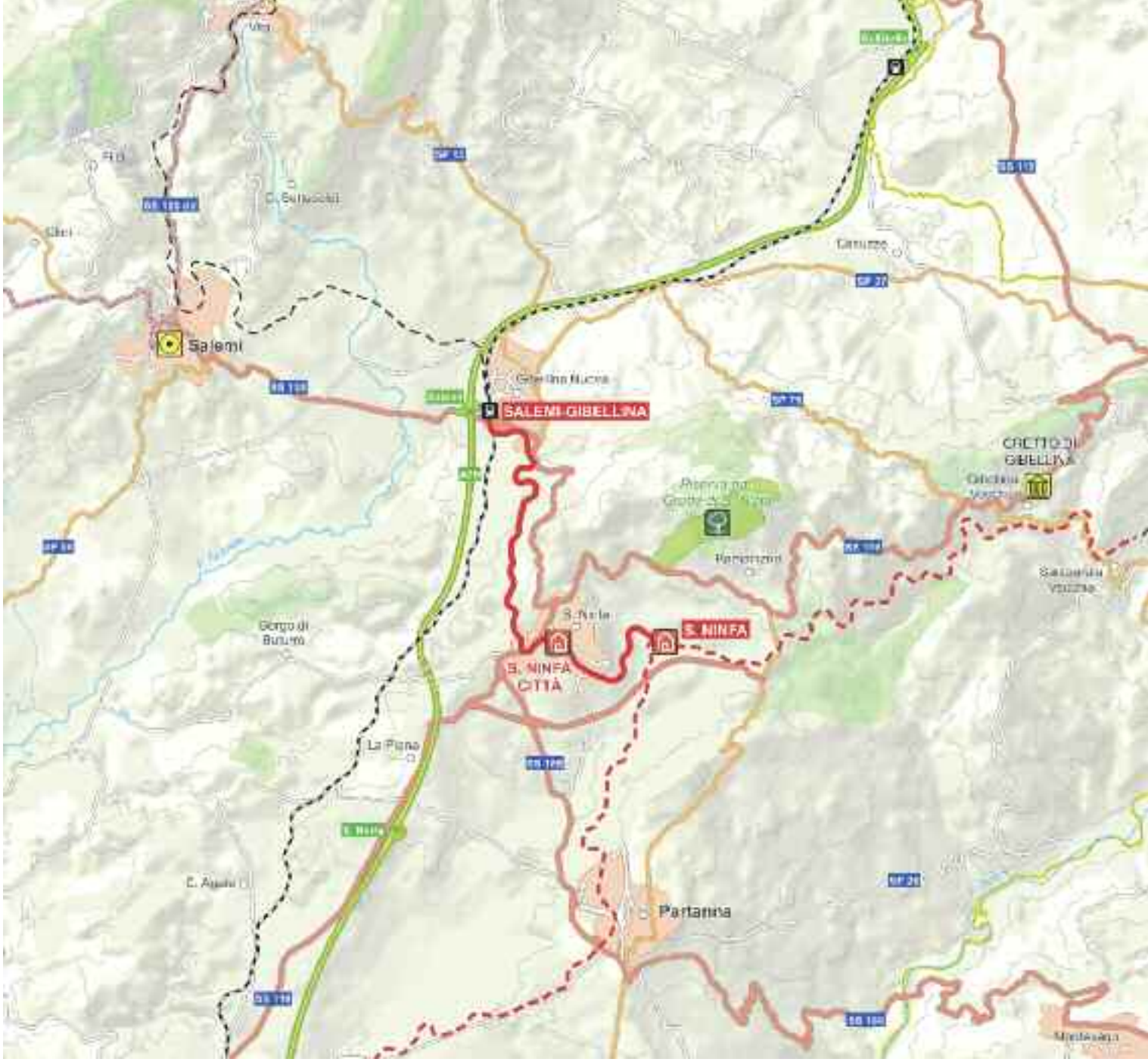
La linea dismessa Salemi-Santa Ninfa, lunga circa 10 km, è una breve linea a scartamento ridotto che collegava la stazione di Salemi, attualmente in esercizio sulla linea Palermo-Trapani (via Mazara), con la stazione di Santa Ninfa, sulla linea dismessa Castelvetrano-Salaparuta.
La linea aveva una pendenza media del 30 per mille, con conseguenti tempi di percorrenza insoddisfacenti; a ciò si aggiungeva una debole domanda passeggeri a carattere unicamente locale e pendolare.
Si arrivò quindi all'inevitabile chiusura della linea nel 1954 ed alla dismissione definitiva nel 1955.
Allo stato attuale la linea è priva di armamento e Tecnologia. Risulta percorribile solo in alcuni tratti, mentre altri sono stati trasformati in tratti di strade.



Il territorio

La linea dismessa Salemi-Santa Ninfa nasce come diramazione della linea Castelvetrano-Salaparuta, anch'essa dismessa. Il tracciato ha origine dalla stazione di Salemi, oggi denominata Salemi-Gibellina.
Salemi è una cittadina situata sulle pendici del Monte delle Rose ed ha un'impronta arabo-medievale; dopo il terremoto del 1968 ed un periodo di relativo abbandono, il centro storico è stato oggetto di interventi di recupero, quali quello che ha interessato in particolare i resti dell'antica "Madrice" (la Chiesa Madre) e la piazza Alicia, sulla quale si affaccia assieme al castello, su progetto dell'architetto portoghese Alvaro Siza, considerato tra i migliori esempi a livello mondiale di riqualificazione urbanistica.
Lo sviluppo della linea è inizialmente in salita, con un tracciato ad andamento tortuoso necessario per far fronte all'orografia del territorio, che avanza tra vigneti e coltivazioni inframmezzate da brulle colline, fino alla zona dove si trova l'abitato di Santa Ninfa, che lambisce, per poi virare decisamente verso est e procedere in discesa verso la stazione di Santa Ninfa (il cui fabbricato viaggiatori è stato distrutto dal terremoto del 1968), dove si innesta sulla linea dismessa Castelvetrano-Salaparuta.
I Comuni interessati sono Salemi e Santa Ninfa, entrambe in provincia di Trapani

Gibellina (TP)	Cretto di Gibellina
Provincia di Trapani	Riserva Naturale Grotta di S. Ninfa
Salemi (TP)	Ambito riqualificato di piazza Alicia e della "Madrice"
Salemi (TP)	Castello Normanno
Salemi (TP)	Duomo del Collegio dei Gesuiti
Salemi (TP)	Castello del Grifeo



SALEMI-GIBELLINA
KM 0,0

SANTA NINFA CITTÀ *
KM 7,6

SANTA NINFA
KM 10,5

* (non più esistente)

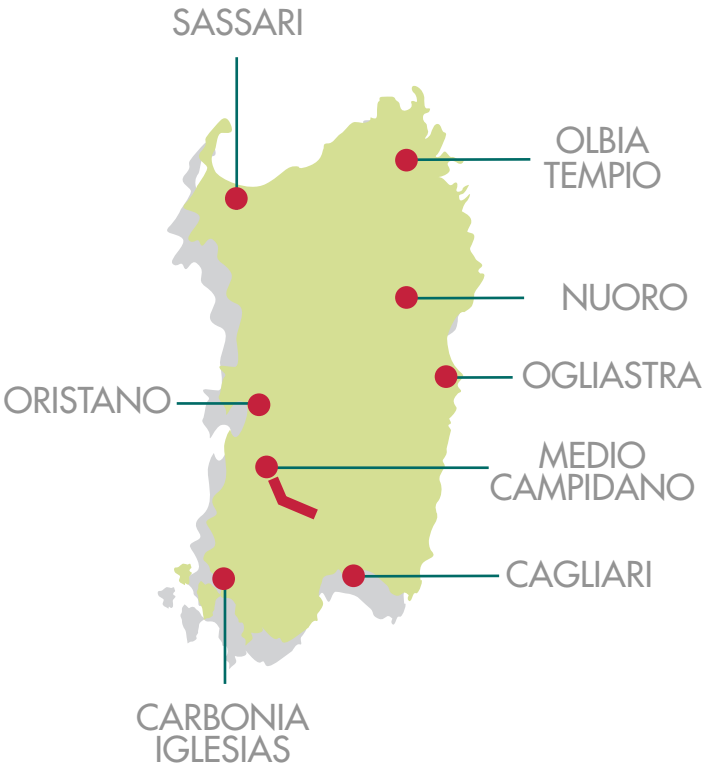
Lunghezza e Proprietà	10,5 km FS SpA
Tipo di dismissione	Linea dismessa
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	2 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

SARDEGNA

PABILLONIS-SANLURI

La linea

La variante di tracciato Pabillonis-Sanluri, di 9,3 km, è parte della linea Cagliari-Oristano-Golfo Aranci, cosiddetta Dorsale Sarda, inaugurata nel 1880 per collegare il capoluogo con i principali porti del nord dell'isola attraversando tutte le provincie sarde. La linea è stata interessata negli anni 2000 da vari interventi finalizzati al raddoppio ed alla velocizzazione, che hanno previsto anche la realizzazione di nuove parti di ferrovia in variante, con conseguente dismissione dei vecchi tratti corrispondenti. Nell'ambito dell'intervento, nel 2007 è entrata in esercizio una variante, che è a doppio binario fra Sanluri e San Gavino, e a binario singolo fra San Gavino e Pabillonis. Ne è risultata la dismissione del tratto in questione, che inizia 2,7 km dopo la stazione di Pabillonis e termina 2,1 km prima di Sanluri (ambedue quindi in esercizio), il quale comprende la vecchia stazione di San Gavino (sostituita dalla nuova posta sulla variante di tracciato). La sede ferroviaria è priva di traversine e binari, quest'ultimi con l'eccezione di tratti di intersezione con la viabilità stradale. Il tracciato è ancora chiaramente visibile, inclusa la stazione di San Gavino con i suoi tre edifici e l'ampio piazzale. Il tratto dismesso interessa per intero il comune di San Gavino Monreale.



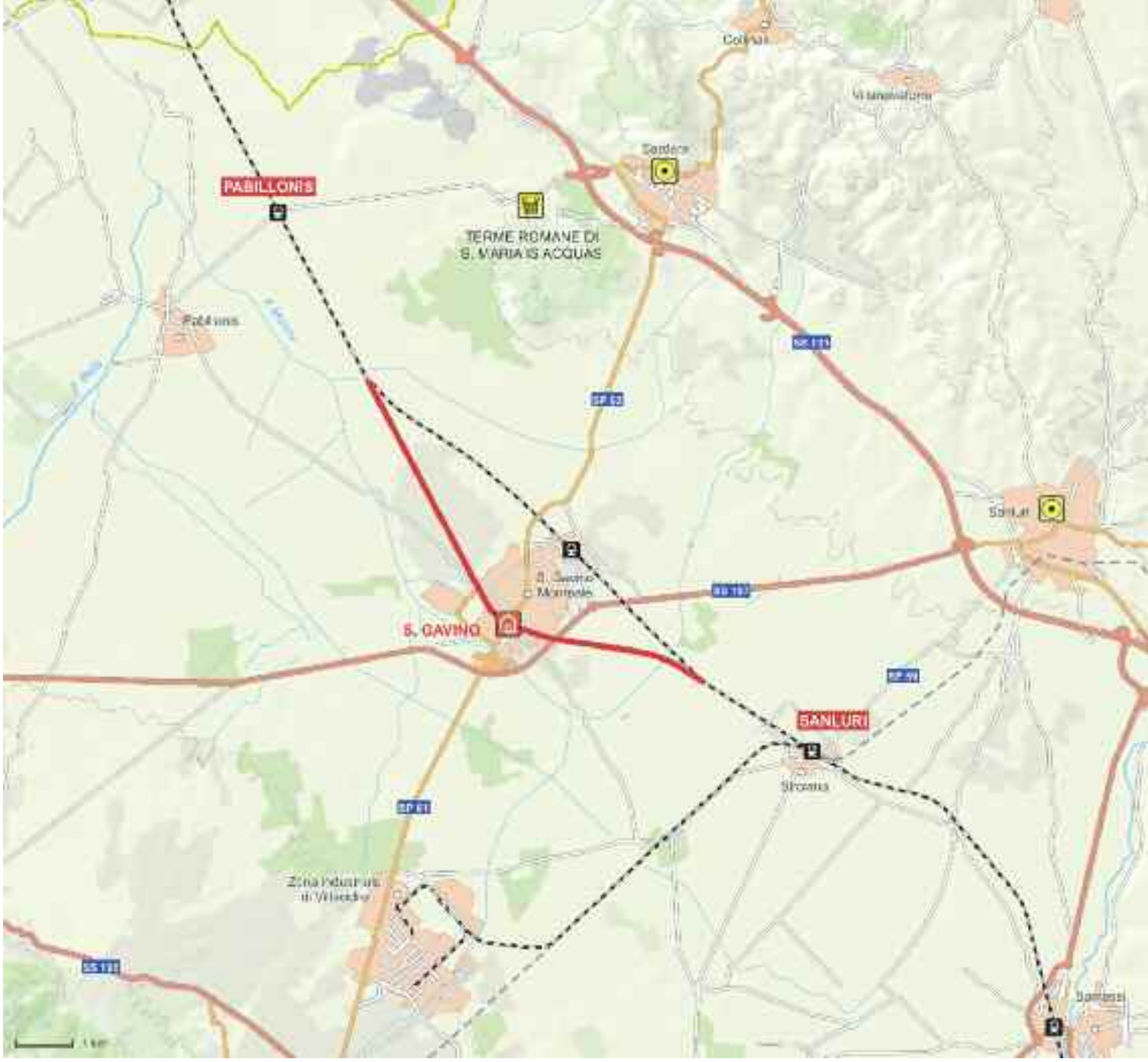
Il territorio

Il percorso si sviluppa prevalentemente nel comune di San Gavino Monreale, che è attraversato per circa 4 km dal tracciato da nord-ovest verso sud-est. Il comune di San Gavino, nel centro del Campidano, è stato sede nel passato di un importante fonderia; oggi è un centro prevalentemente agricolo fra i maggiori produttori nazionali di zafferano. Da nord verso sud, il tracciato rettilineo attraversa l'area agricola a nord dell'abitato; poi compie una curva verso est in corrispondenza della ex stazione di San Gavino per dirigersi poi, ancora con un percorso lineare verso sud-est verso Sanluri fino a confluire nella linea attiva. Subito a nord del tracciato, oltre il Colle di Monreale è situato l'abitato di Sardara, centro agricolo e termale, nei cui pressi si trova l'antico centro termale romano di Santa Maria de is Aquas (Santa Maria delle Acque). Interessante è l'omonima festa religiosa (la più importante dell'intero medio/alto Campidano) con grande affluenza nell'area cultuale che si trova accanto agli stabilimenti termali: come veniva fatto millenni fa dalle popolazioni nuragiche, si continua oggi a festeggiare il culto delle acque, oggi cristianizzato.

I progetti in corso

Si è proceduto con la cessione in uso in comodato per cinque anni al Comune di San Gavino Monreale dell'intero tratto dismesso, inclusi i fabbricati dell'ex stazione. Recentemente la Giunta della Regione Sardegna ha approvato gli interventi e adottato lo studio della grande Rete degli itinerari e dei sentieri, ciclabile ed escursionistica, con l'obiettivo di rendere la Sardegna agevolmente percorribile a piedi e in bici, utilizzando anche i tracciati delle ferrovie dismesse. Di queste sono interessate soprattutto le ex concesse; una porzione delle previste greenway dovrebbe interessare anche il tracciato della variante Pabillonis-Sanluri.

Sardara (OR) Terme Romane di S. Maria de Is Acquas



PABILLONIS
KM 0,0

SAN GAVINO
KM 3,5

SANLURI
KM 9,3

Lunghezza e Proprietà	9,3 km FS SpA e RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	1 FV
Fabbricati minori	2 altri fabbricati - 3 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No



Viadotto Linea Messina Villafranca-Tirrena



San Gavino (SU)

FV 845 mq



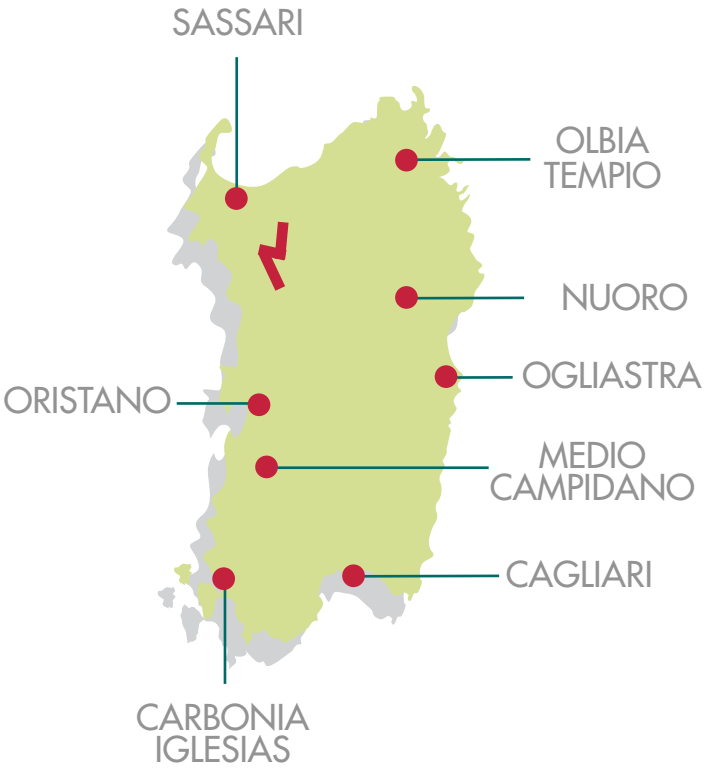
San Gavino (SU)

SARDEGNA

BONORVA-CAMPEDA

La linea

La variante di tracciato Bonorva-Campeda, di circa 17 km, è parte della linea Cagliari-Oristano-Golfo Aranci, denominata Dorsale Sarda, inaugurata nel 1880 per collegare il capoluogo con i principali porti del nord dell'isola. La Dorsale Sarda è stata interessata negli anni 2000 da vari interventi per il raddoppio e velocizzazione, che hanno dato luogo alla realizzazione di nuove parti di ferrovia in variante, con conseguente dismissione dei vecchi tratti corrispondenti. Nell'ambito degli interventi di velocizzazione, fu realizzata, ed entrò in servizio nel 2001, una variante quasi completamente in galleria fra l'altopiano di Campeda e la stazione di Bonorva, per sostituire il tortuoso tracciato ottocentesco. La corrispondente tratta di linea dismessa non comprende le stazioni di estremità; inoltre non attraversa centri abitati e lungo il suo tracciato si trova solo la ex stazione di Semestene, già a suo tempo, prima dell'apertura della variante, declassata a fermata e poi soppressa in quanto situata in una zona aperta pienamente rurale. Il tracciato disarmato è ancora leggibile, utilizzato in parte come strada interpoderale. I Comuni interessati sono Macomer, Semestre e Bonorva, ricadenti nelle province di Nuoro e Sassari.



Il territorio

La ex linea, con le sue quattro gallerie e il tracciato tortuoso che si sviluppa a mezza costa sulle alture (necessario per il superamento di notevoli dislivelli) attraversa in parte una zona ricca di vegetazione e interessante dal punto di vista paesaggistico. Uscendo dalla stazione di Bonorva, il tracciato si distacca subito dal tratto in esercizio e comincia la salita verso l'altopiano di Campeda con due ampie curve, fino ad affiancarsi al percorso della strada statale 131 *Carlo Felice*. Procedendo verso sud, superata la fermata di Semestene, posta in aperta campagna, la vegetazione si fa più fitta e ricca e il tracciato si sviluppa a mezza costa e in galleria per superare il dislivello e l'andamento irregolare del terreno. Giunto poi sull'altopiano di Campeda, il percorso diventa più regolare e attraversa i campi fino a ricongiungersi con il nuovo tracciato 1,5 km circa prima della stazione di Campeda, posta anch'essa in aperta campagna e in esercizio sulla linea Cagliari-Golfo Aranci. Subito a nord della tratta dismessa è da segnalare la Valle di Nuraghi, ricca di testimonianze dell'antica civiltà sarda, e ad est di Bonorva la Necropoli ipogea di S. Andrea Priu. A sud troviamo l'interessante abitato di Sindia (in provincia di Nuoro), dal nucleo medievale. Nei pressi di Sindia si trovano i resti dell'abbazia cistercense di Santa Maria di Corte, in località *Cabu abbas* (o *Caput aquae*, il cui nome deriva dalla presenza nel posto di diverse fonti).

I progetti in corso

Recentemente la Giunta della Regione Sardegna ha approvato gli interventi e adottato lo studio della grande Rete degli itinerari e dei sentieri, ciclabile ed escursionistica, con l'obiettivo di rendere la Sardegna agevolmente percorribile a piedi e in bici, utilizzando anche i tracciati delle ferrovie dismesse (con particolare riferimento alle ex linee concesse che sono di notevole estensione).

Torralba (SS)	Reggia Nuragica Santu Antine
Provincia di Sassari	Valle dei Nuraghi
Provincia di Sassari	Monumento Nat. crateri vulcanici del Meilogu-Monte Annaru
Provincia di Sassari	Domus de Janas di S. Andrea Priu
Sindia (NU)	Chiesa S. Maria di Corte



BONORVA
KM 0,0

SEMESTENE
KM 7,4

CAMPEDA
KM 16,8

Lunghezza e Proprietà	16,8 km FS SpA e RFI SpA
Tipo di dismissione	Per variante
Fabbricati principali	-
Fabbricati minori	1 FV - 2 CC
Presenza di binari e/o tecnologie	No

SARDEGNA

Linea dismessa
Olbia-Olbia Marittima Isola Bianca

km 2,4

SARDEGNA

Tratta dismessa per variante
Chirialza-Monti Telti

km 1,3

SARDEGNA

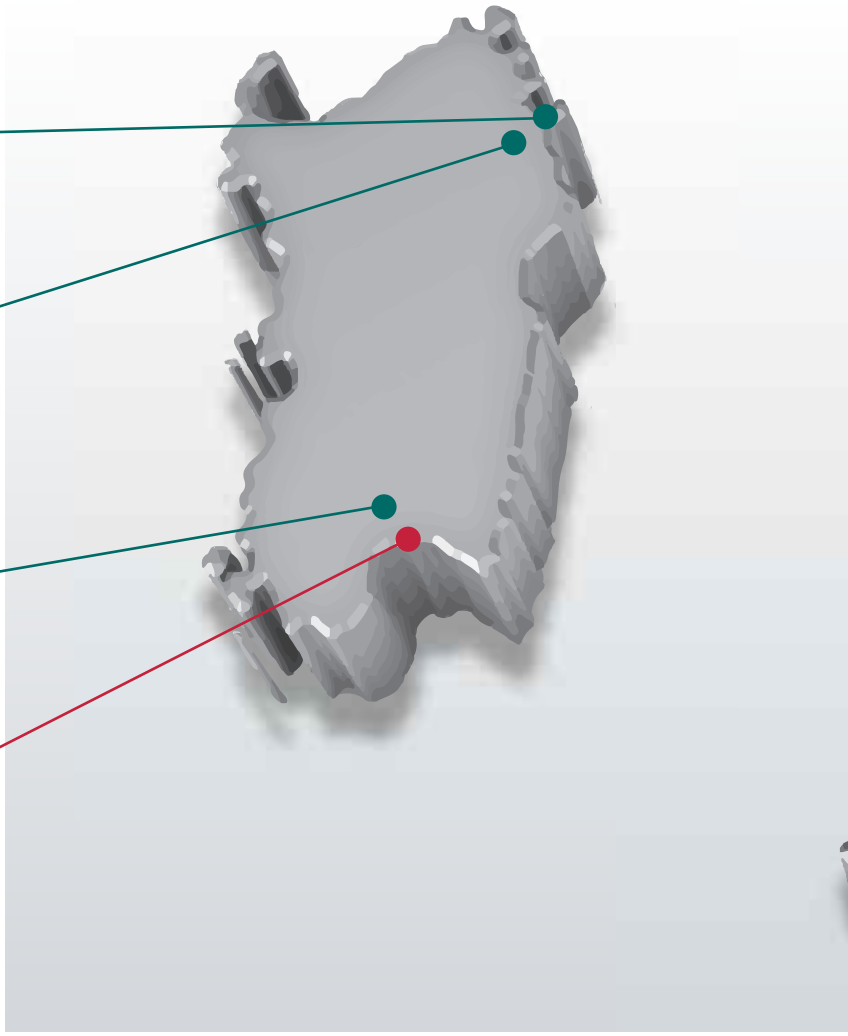
Tratta dismessa per variante
Decimomannu-Villasor

km 2

SARDEGNA

Tratta dismessa per variante
Assemini-Decimomannu

km 1,9



AREA ISOLE | LINEE DISMESSE MINORI

LINEE FS | LINEE RFI



SICILIA

Linea dismessa
Trapani-Trapani Porto

km 0,1

SICILIA

Linea dismessa
Carini-Punta Raisi

km 1,5

SICILIA

Linea dismessa
Bivio Madonna dell'Orto-Palermo Porto

km 0,4

SICILIA

Tratta dismessa per variante
Trabia-Buonfornello

km 3,4

SICILIA

Tratta dismessa per variante
Fiumetorto-Cerda

km 1,1

SICILIA

Tratta dismessa per variante
Pollina-Tusa

km 0,3

SICILIA

Tratta dismessa per variante
Targia-Siracusa

km 1

SICILIA

Linea dismessa
Siracusa Centrale-Siracusa Marittima

km 1,6

SICILIA

Tratta dismessa per variante
Mazara del Vallo-Mazara del Vallo Porto

k 0,2

SICILIA

Linea dismessa
Licata-Licata Porto

km 1,3

SICILIA

Linea dismessa
Lentini diramazione-Gela

km 1



Linea Pergola-Fermignano

Glossario

Armamento ferroviario

Complesso costruttivo costituito da uno o più *binari* (comunque conformati, inclusi i *deviatoi* o *scambi* di qualsiasi tipo, che collegano tra loro itinerari aventi binari differenti), dalle *traverse* o *piattaforme* sulle quali sono fissati i binari stessi, nonché da tutti i meccanismi occorrenti al montaggio, fissaggio e regolazione dei binari nella configurazione geometrica in cui devono trovarsi per essere percorsi regolarmente dai treni. L'armamento poggia generalmente su uno strato di pietrisco (*massicciata*), che a sua volta poggia sulla *piattaforma stradale* sottostante.

Bicitalia

Progetto di itinerari per l'uso della bicicletta di valenza sovraregionale, che si sviluppa in parte lungo ciclovie esistenti e in parte lungo strade ordinarie, previsto dalla proposta di rete ciclabile nazionale della Federazione Italiana Amici della Bicicletta (FIAB)

Binario

Infrastruttura di base di una ferrovia, costituita da due *rotaie* e cioè da profilati in acciaio appositamente conformati, montati in parallelo ad una distanza predeterminata e precisa, su una struttura portante detta *traversa* o anche *traversina* (in legno o calcestruzzo) o anche su una più estesa *piattaforma* (in calcestruzzo).

Cammini

Itinerari di interesse storico e religioso destinati agli spostamenti a piedi, che si sviluppano in parte lungo sentieri e in parte lungo strade ordinarie, riconosciuti dal Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo e dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Casa cantoniera (CC)
casello ferroviario

Edificio situato lungolinea generalmente a fianco dei binari, una volta adibito ad alloggio del personale ferroviario responsabile del controllo e della manutenzione della linea, oggi spesso locato ad uso abitativo.

Cavalcavia ferroviario
Cavalcaferrovia

Il primo è un manufatto (ponte o viadotto) con il quale la linea ferroviaria scavalca una sede viaria incrociante situata a un livello inferiore; il secondo è il manufatto di tipo analogo con il quale una sede viaria scavalca la linea ferroviaria.

Decreto ministeriale
di dismissione definitiva

Decreto emesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per autorizzare la dismissione definitiva di singole linee/tratte dell'infrastruttura ferroviaria nazionale in concessione a RFI (ai sensi dell'art. 2 del D.M. n. 138/T del 2000) con una procedura che prevede la valutazione, da parte del medesimo Ministero, sentite le Regioni interessate, dell'istanza di dismissione avanzata dal Gestore dell'infrastruttura, e la raggiunta intesa con il Ministero della Difesa e il Ministero dell'Economia e delle Finanze.

EuroVelo

Progetto di rete ciclabile europea dell'ECF (*European Cyclists' Federation*) che prevede 15 itinerari ciclabili di lunga percorrenza che si snodano attraverso tutto il continente europeo (fonte www.ecf.com)

Fabbricato di servizio

Edificio generico sede di un'attività strumentale all'esercizio ferroviario.

Fabbricato viaggiatori (FV)

Edificio principale di un impianto di stazione, dove sono allocate le funzioni connesse al servizio viaggiatori (atrio, biglietteria, sala di attesa, ecc.).

Garitta

Costruzione di ridotte dimensioni collocata lungo la linea ferroviaria, destinata a riparare dalle intemperie il personale addetto alla vigilanza.

Greenways

Termine inglese per definire un "*percorso piacevole dal punto di vista ambientale*" (Tom Turner, 1998). La Dichiarazione di Lille (2000), sottoscritta dalle principali associazioni europee che operano su temi legati allo sviluppo sostenibile e all'ambiente, precisa che le *greenways* "*devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantirne un utilizzo promiscuo in condizioni di sicurezza da parte di tutte le tipologie di utenti in qualunque condizione fisica. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways*". (fonte http://www.greenways.it)

Impianto di stazione

Località ferroviaria situata lungo le linee, in genere dotata di più binari, dove si trovano infrastrutture e fabbricati per l'accesso al trasporto ferroviario viaggiatori e merci, e dove vengono svolte le operazioni inerenti la circolazione dei treni (incroci, precedenze, formazione convogli, rifornimenti del treno, pulizia, piccole riparazioni). Una stazione ove non si effettua alcuna operazione di movimentazione dei treni ai fini della regolazione della circolazione, ma unicamente la sosta a servizio dei viaggiatori è denominata *fermata*.

Linee concesse

Linee ferroviarie per le quali, come origine storica, lo Stato, tramite l'istituto della concessione, affidava all'industria privata la realizzazione e l'esercizio ferroviario. Oggi risultano nella gran parte dei casi trasformate in ferrovie regionali, con infrastrutture affidate a specifici gestori ed esercizio affidato generalmente ad imprese ferroviarie tramite contratti di servizio.

Linea dismessa

Linea ferroviaria dismessa definitivamente a seguito dell'emanazione di uno specifico Decreto ministeriale.

Linea in via di dismissione

Linea ferroviaria per la quale risulta in corso l'iter previsto per la dismissione definitiva, che prevede la dichiarazione di non strumentalità da parte del Consiglio di Amministrazione di RFI e la presentazione dell'istanza di dismissione al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, cui segue l'espletamento della procedura per l'emanazione del Decreto di dismissione definitiva.

Magazzino merci (MM)

Edificio ferroviario situato nell'impianto di stazione dedicato al servizio di trasporto delle merci.

Materiale rotabile/rotabili

Veicoli su ruote in grado di circolare su una linea ferroviaria. Sono da distinguersi principalmente: le *locomotive* (o *locomotori*),veicoli attrezzati unicamente con i motori e con le cabine di guida, che consentono agli stessi di trainare gli altri veicoli di un treno; le *carrozze* e i *carri*, veicoli trainati dalle locomotive, destinati rispettivamente al trasporto viaggiatori e merci; le *automotrici*, convogli costituiti da uno o più veicoli che hanno generalmente funzione mista di trasporto e di trazione, essendo attrezzati singolarmente sia con gli ambienti per i viaggiatori sia con i motori e gli altri apparati per la trazione.

Rimessa locomotive (RL)

Edificio ferroviario situato nell'impianto di stazione attrezzato per il ricovero, la sosta e la piccola manutenzione delle locomotive.

Tratta dismessa per variante di tracciato

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



FV Casaleone Linea Grisignano di Zocco-Ostiglia

Ringraziamenti

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

L'Atlante non sarebbe stato cosí completo senza l'autorevole supporto degli specialisti dell'Associazione Italiana Greenways Onlus che hanno contribuito con il loro prezioso materiale grafico e i ricchi contenuti a comporre questo nuovo volume.

Un particolare ringraziamento ai colleghi delle direzioni territoriali Produzione che anche quest'anno hanno portato avanti con entusiasmo l'impegno aggiuntivo richiesto loro, per fornire le fotografie e le notizie sugli edifici che si trovano nell'Atlante; cito per tutti i quattro colleghi che hanno "scattato" le foto selezionate per la copertina e i separatori delle macro-aree: Teresa Boscarino, Calogero La Placa, Fiorella Santori e Mario Silvestri, perché ci hanno ricordato che i Ferrovieri hanno anche un lato artistico.

Un grazie infine ai colleghi di FS per il supporto fornito con competenza e grande disponibilità.

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

Note



Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse (2017)

Atlante delle linee ferroviarie dismesse (2016)

Disponibili su:

> fsitaliane.it

> rfi.it

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Centrale Brand Strategy e Comunicazione

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Direzione Produzione

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma

Fotografie
Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.
Associazione Italiana Greenways Onlus

FONDAZIONE FS ITALIANE

Archivio Fondazione FS Italiane
Pagine 6, 10, 18, 28, 56, 88, 100, 136, 146, 156, 174, 198, 202, 210, 226

Cartografia e parte dei testi

Realizzazione e progetto grafico

GRAFICANAPPA

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



LEGENDA DEI SIMBOLI NELLE PLANIMETRIE DELLE LINEE



fsitaliane.it

rfi.it