

Atlante delle linee ferroviarie dismesse e Ferrovie turistiche

dott.ssa Claudia Cattani

Presidente RFI

Bologna, 8 giugno 2017

Le linee dismesse: una potenzialità per il Paese

Una ferrovia non più in esercizio resta potenzialmente attiva all'interno di un sistema di "reti di percorsi", in cui deve essere ripensata per trovare la sua migliore riqualificazione.

Una "rete di binari inutilizzati" a sua volta si interseca ad una "rete di sentieri", una "rete di vie d'acqua", una "rete di alzaie", o di "strade secondarie a basso traffico".

Tipologia di dismissione delle linee ferroviarie

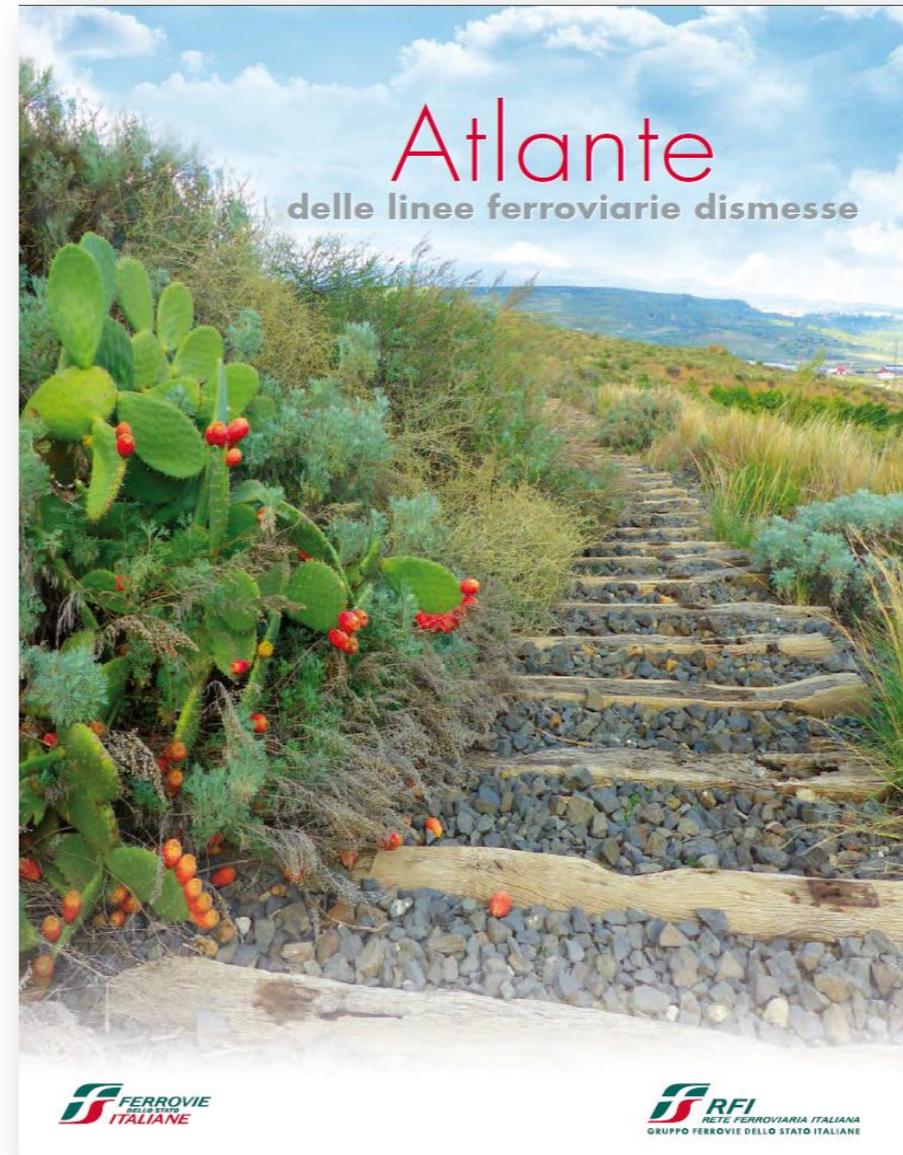
Linee ferroviarie dismesse, disponibili per il riuso 1.473 km, dei quali:

- ❑ **LINEE DEFINITIVAMENTE DISMESSE CON DECRETO** **920 km**
Linee dismesse con procedura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, espletata fino all'emanazione di apposito decreto
- ❑ **TRATTE DISMESSE PER VARIANTE DI TRACCIATO** **554 km**
Tratti di linee dismessi a seguito della realizzazione di nuovi tratti di linea in parallelo, sui quali si sposta l'esercizio ferroviario



L'Atlante delle linee dismesse

L'Atlante delle linee ferroviarie dismesse (disponibile su fsitaliane.it e rfi.it) descrive, con schede corredate di dati tecnici, storici, fotografie e mappe dettagliate, quanto è ancora di proprietà del Gruppo FS Italiane, al fine di avere un elemento di chiarezza rispetto ad altre linee concesse, non di Ferrovie dello Stato Italiane.

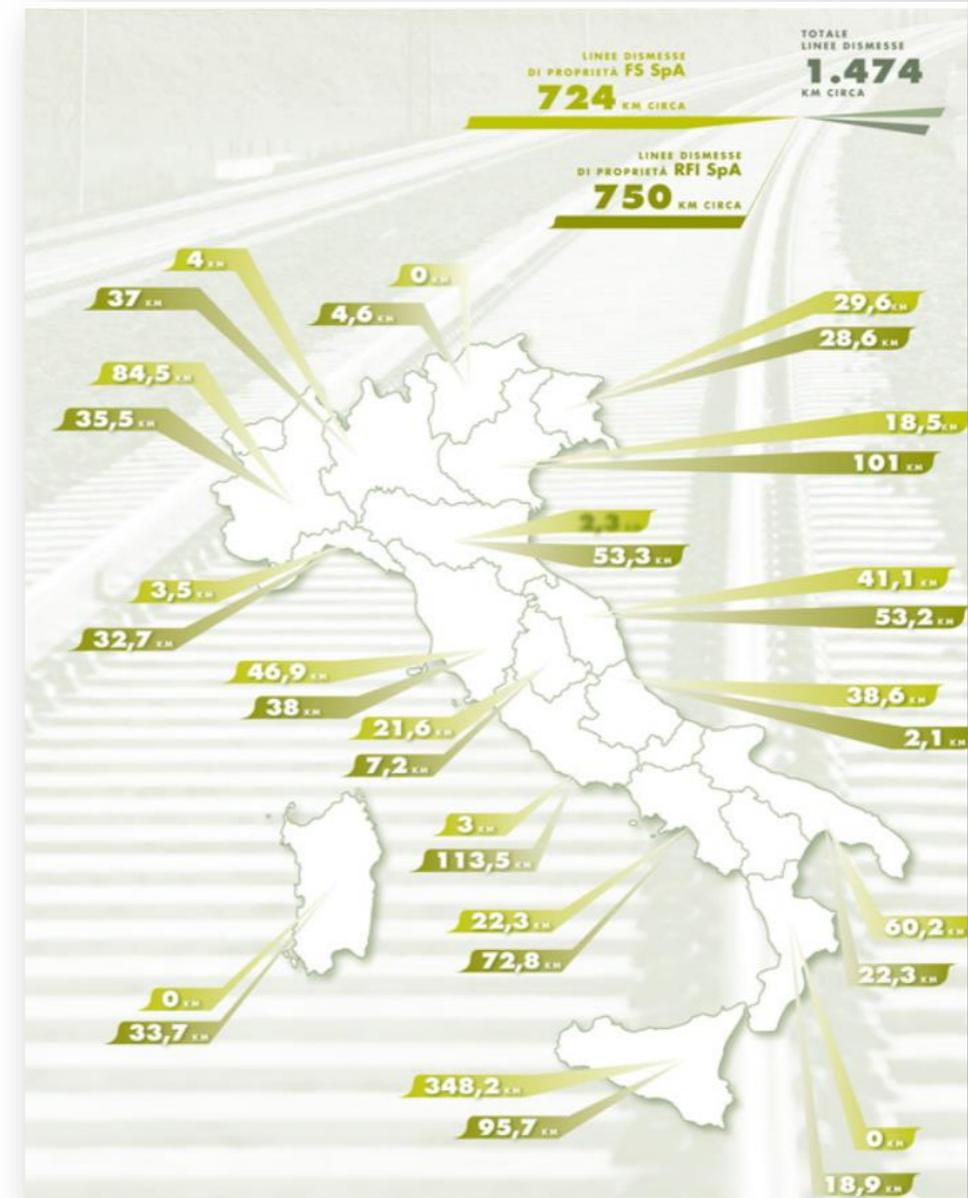


Le linee dismesse nelle Regioni

Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A. e Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono oggi proprietarie di un esteso patrimonio immobiliare dismesso:

- **circa 1.500 km di linee ferroviarie;**
- **più di 400 stazioni e migliaia di fabbricati.**

L'Atlante, descrivendo lo stato dell'arte dei beni del Gruppo FS, consentirà alle Associazioni interessate, alle Amministrazioni pubbliche, ai Ministeri competenti di individuare e valutare al meglio le innumerevoli opportunità offerte da questi ex tracciati ferroviari.



Infrastrutture per la mobilità dolce

La trasformazione e il riuso delle linee ferroviarie dismesse e dei fabbricati che le accompagnano diventa il paradigma di un sistema di mobilità rigenerabile attraverso:

- *trasformazioni in infrastrutture viarie che riconnettano porzioni di territorio, in precedenza unite dal treno, ma ancora fisicamente collegabili;*
- *riconversione dei sedimi in infrastrutture per la mobilità dolce da connettere alla rete delle piste ciclabili e dei cammini già esistenti, utili a valorizzare un modello di fruizione locale e turistica di tipo “slow”.*



Le macroaree dell'Atlante

Questo insieme di beni può diventare un volano per iniziative di valorizzazione del territorio, una vera opportunità per il nostro Paese, per l'economia e per il ricco patrimonio culturale, storico, architettonico e paesaggistico che si dispiega lungo le linee stesse.

Area Nord

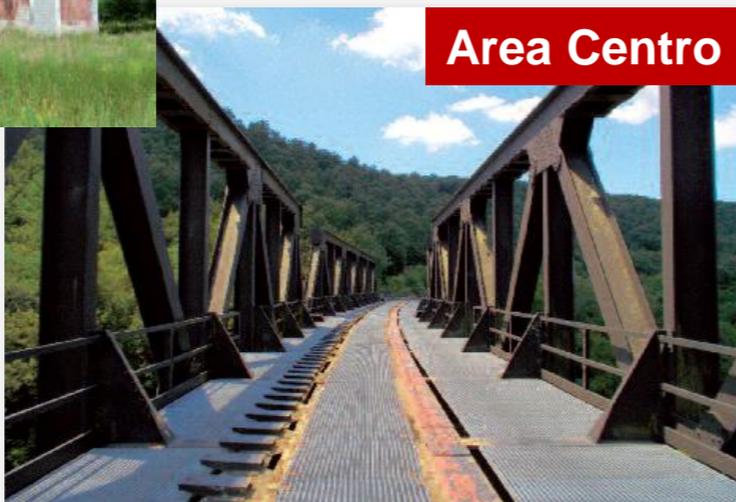


**L'Atlante è stato
diviso in 4 aree**

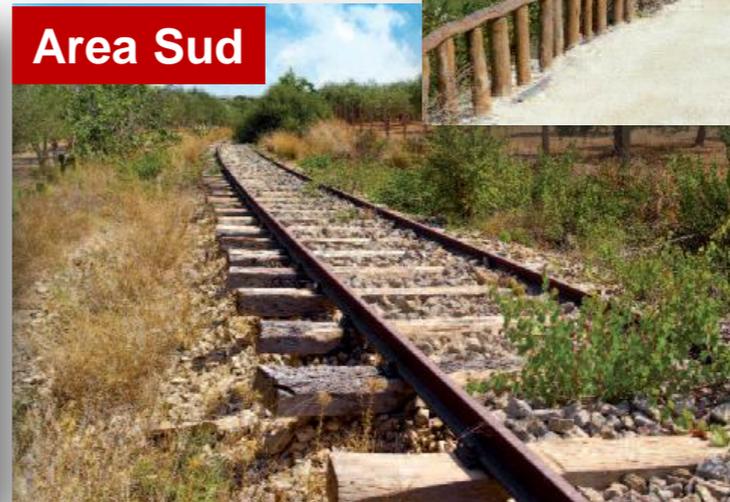
Area Isole



Area Centro



Area Sud



Pagina tipo dell'Atlante

Collocazione regionale

LINEA DISMESSA

Busca-Dronero

PROPRIETÀ
FS SpA



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

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

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

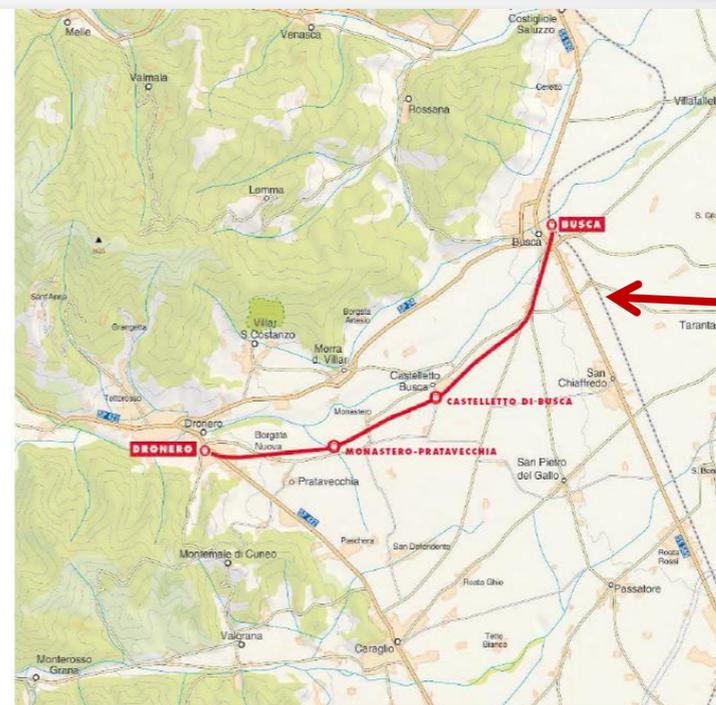
Foto, dall'alto in basso

La stazione di Dronero

La rimessa locomotive di Dronero

La casa cantoniera a Busca

32



Inserimento tracciato ferroviario nel territorio

Breve storia e situazione attuale della linea

- BUSCA
km 0,0
- CASTELLETO DI BUSCA
km 4,2
- MONASTERO-PRATAVECCHIA
km 9,1
- DRONERO
km 12,0

SCHEDA TECNICA

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

Scheda tecnica (lunghezza, numero di fabbricati, ecc.)

Gli edifici da riqualificare



Stazione di Villafranca Piemonte

**Gli edifici situati
lungo le linee
dismesse
possono essere
riutilizzati a scopi
turistici e sociali**



Stazione di Volterra

Edifici riqualificati ad uso sociale

La superficie totale di fabbricati e terreni già concessa da RFI per il riuso è di circa 2,4 milioni metri quadri situati in 900 Comuni

Cotignola: Teatro Binario



Il teatro da 90 posti è stato realizzato all'interno dell'ex magazzino merci della stazione, concesso in comodato al Comune di Cotignola che l'ha ristrutturato e lo gestisce.

I locali sono stati destinati a Centro di documentazione ambientale, sala riunioni e laboratorio didattico.

La Ecostazione di Ceccano



Da ferrovie dismesse a *Greenways*: **PERCHE'?**

Pendenza regolare e modesta, consente la mobilità "dolce"

Interconnessione con altri servizi di trasporto pubblico

Disponibilità di una infrastruttura continua di proprietà unica

Opportunità di percorsi fisicamente separati dalla rete stradale

Possibilità di recupero degli immobili presenti lungo il tracciato

Valorizzare il patrimonio storico e ambientale connesso al percorso

Impulso allo sviluppo delle economie locali



Da ferrovie dismesse a *Greenways*: il processo di trasformazione

1. Tracciato armato con traversine e binari



2. Sedime dopo una prima pulizia



3. Operazioni di frantumazione del ballast



4. Tracciato pronto per l'utilizzo

ESEMPI DI RIUSO: piste ciclabili di interesse naturalistico

Treviso - Ostiglia



L'ex linea Treviso – Ostiglia della lunghezza complessiva di circa 118 Km è la linea dismessa più lunga d'Italia.

Veneto e Lombardia, Provincia di Treviso, e Provincia di Mantova

Lunghezza: 50 Km ca. di pista ciclopedonale realizzata

Gestore: Parco naturale regionale del fiume Sile

Segnaletica dedicata: presente

**GREEN
TOUR**
Verde in movimento

RFI
RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

- Asse strategico di penetrazione ciclistica attraverso tutto il Veneto; opportunità di sviluppo per imprenditori locali
- La porzione di Linea Grisignano di Zocco – Ostiglia, di 67 km ancora di proprietà di RFI, ricadente nei territori delle provincia di Vicenza, di Verona e del Comune di Treviso, attraverso un Protocollo di Intesa con la Regione Veneto, è stata affidata in comodato d'uso alla Regione per la successiva acquisizione a cura dei Comuni
- Previsti percorsi misti, ciclovie e ippovie.

ESEMPI DI RIUSO: piste ciclabili di interesse turistico



San Lorenzo a Mare – Ospedaletti *Parco Costiero Riviera dei Fiori*

Liguria, Provincia di Imperia

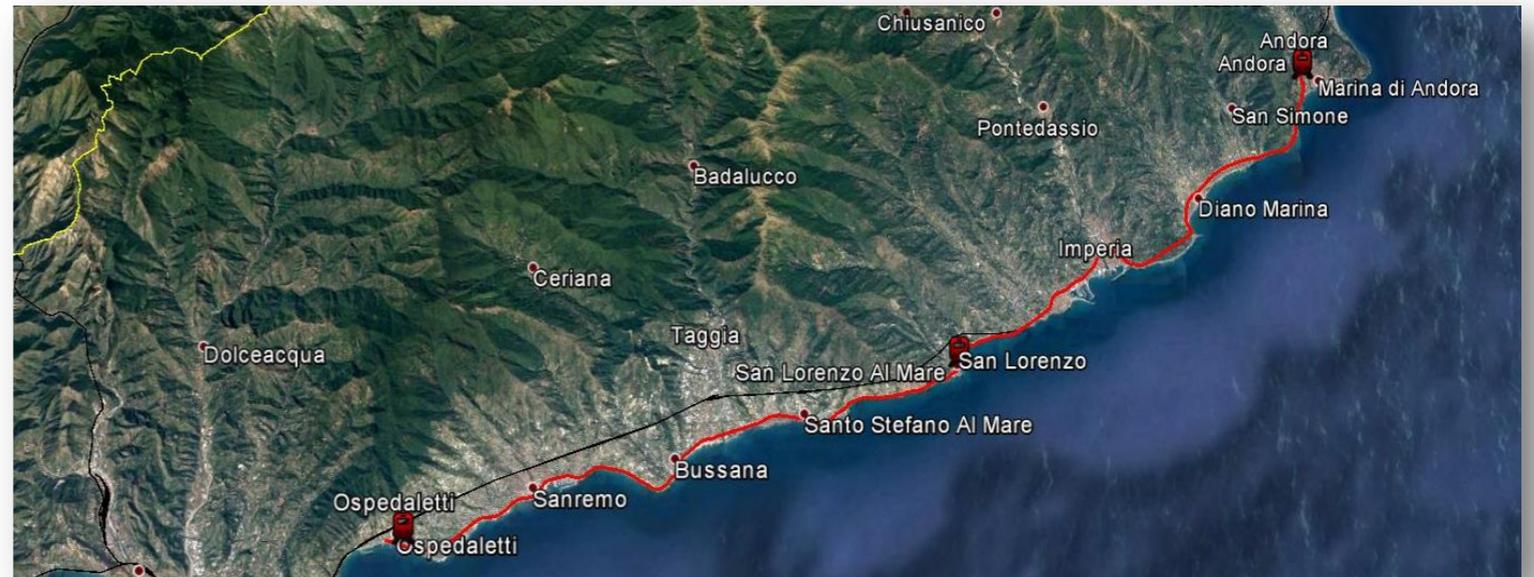
Lunghezza: 23,5 Km ca.

Gestore: Area 24 S.p.A. (Regione Liguria, Comune di Sanremo, Banca Carige)

Segnaletica dedicata: presente

Trattativa con la Regione Liguria per la cessione dei successivi 20 km dismessi nel 2016 (San Lorenzo al Mare–Andora).

Il tracciato è diviso in 5 tratte, ciascuna corredata da informazioni turistiche e descrizioni del percorso, con servizi, punti di accesso, posteggi e le altre strutture a disposizione.



ESEMPI DI RIUSO: piste ciclabili di maggior interesse turistico

Poggibonsi – Colle Val d'Elsa

Toscana, Provincia di Siena

Lunghezza: 7,8 Km ca. – pista ciclopedonale

Gestore: Comune di Poggibonsi e Colle val d'Elsa



Il vecchio tracciato ferroviario è stato recuperato con l'utilizzo di materiali **con ridotto impatto ambientale e paesaggistico**, al fine di non alterare il contesto naturale del percorso, quasi completamente immerso nel verde. Il fondo è costituito da macinato di terra e marmo di Siena compattato da rullo compressore formando la tipica strada "sterrata" bianca.

ESEMPI DI RIUSO: il sistema VELORAIL

Riutilizzo in chiave turistica delle ferrovie dismesse per mezzo di carrelli o veicoli a pedale, nei casi di presenza del binario. Si tratta di carrelli a quattro ruote a pedali originariamente utilizzati per la manutenzione lungo le linee e riutilizzati in tempi recenti per fini ricreativi.

Nel 2004 in Francia è stata fondata un'associazione nazionale, denominata Vélorail de France (www.veloraildefrance.com), che promuove questo tipo di riutilizzo; ad oggi sono stati attrezzati oltre 400 km di vecchie ferrovie per la circolazione dei *vélorail* su 90 percorsi.



*La Linea **Sicignano degli Alburni – Lagonegro** di 78 km (in foto la tratta **Auletta – Pertosa**, 6 Km) è da anni sospesa all'esercizio ferroviario, ma non ne è mai stata richiesta al Ministero la soppressione definitiva.*

*È allo studio un progetto di **riuso del tracciato ferroviario**, attraverso la realizzazione di un **percorso di cicloturismo "velorail"** sulla tratta **Auletta - Pertosa***

L'utilizzo del velorail in Italia è previsto nel **DISEGNO DI LEGGE N. 2670**, approvato dalla Camera dei deputati il 24 gennaio 2017

Greenways in Europa: l'EuroVelo

EuroVelo identifica un insieme di itinerari ciclistici che, una volta completato, attraverserà tutta l'Europa; attualmente comprende **15 percorsi** e la rete dovrebbe completarsi **entro il 2020**. Il principale obiettivo è quello di garantire che tutte le nazioni europee siano attraversate almeno da un itinerario ciclabile di qualità. In questo modo si garantisce un principio di **continuità territoriale** basato sul mezzo di trasporto più rispettoso dell'ambiente, la bicicletta.

Total network: Over 70.000 km



Greenways in Europa : *Vias Verdes*

Il programma Vias Verdes (Greenways) è stato realizzato in **Spagna** con l'obiettivo di sviluppare percorsi per il trasporto non motorizzato utilizzando le linee ferroviarie in disuso. Attualmente sono stati **recuperati oltre 2.200 km di binari in disuso**, che danno vita a 109 percorsi distinti, sparsi in tutto il territorio spagnolo.

Mapa de las Vías Verdes Españolas



<p><i>The Vasco-Navarro Railway</i> LE CHEMIN DE FER BASQUE-NAVARRAIS</p>  <p>85 Km.</p> 	<p><i>Montes del Hierro/Itsaslur</i> MONTS DE HIERRO/ITSASLUR</p>  <p>42 Km.</p> 	<p><i>Bidasoa</i> VOIE VERTE DU BIDAASSOA</p>  <p>44 Km.</p> 	<p><i>Plazaola-Leitzarán</i> VOIE VERTE DU PLAZAOLA-LEITZARAN</p>  <p>45 Km.</p> 
--	---	--	---

Greenways in Europa : *Le tour de Bourgogne à vélo*

Con 650 km oggi (e 800 previsti), la Borgogna propone una delle più importanti reti di piste ciclabili di tutta la **Francia**, un itinerario che, una volta completato, consentirà di fare l'intero giro della Borgogna : « Le Tour de Bourgogne à vélo ».

Il circuito, attrezzato **su una vecchia ferrovia** (« **La Voie verte** ») e sui cammini d'alzaia nonché lungo fiumi e canali attraversando anche i vigneti («**la Voie des Vignes** »)



La carte de la Bourgogne à vélo



Greenways in America: *The Great Trail*

In **Canada** verrà inaugurata la pista ciclabile più estesa del mondo: ben **22.770 chilometri**, un coast to coast che collegherà tra loro ben 15mila località canadesi, passando da laghi, montagne, zone selvagge, e riuscendo ad unire un paese vasto come il Canada.

Il finanziamento dell'opera arriva prevalentemente dai governi federali e provinciali canadesi, con contributi anche privati. Ad oggi è costata circa 31 milioni di euro, ma sono stati oltre 125 mila i canadesi che hanno contribuito alla costruzione di questo meraviglioso sentiero anche attraverso donazioni più o meno consistenti.



Greenways in U.S.A. : *The Empire State Trail*

Nello **stato di New York**, dal cuore di Manhattan arriverà fino al Grande Nord canadese il progetto **Empire State Trail**, che si concluderà nel 2020, e che prevede 1,200 Km di piste-sentieri per camminatori, ciclisti e corridori.

Il ritorno economico annuo in favore delle comunità attraversate da questa rete di sentieri si prevede intorno a 1,5 milioni di dollari.

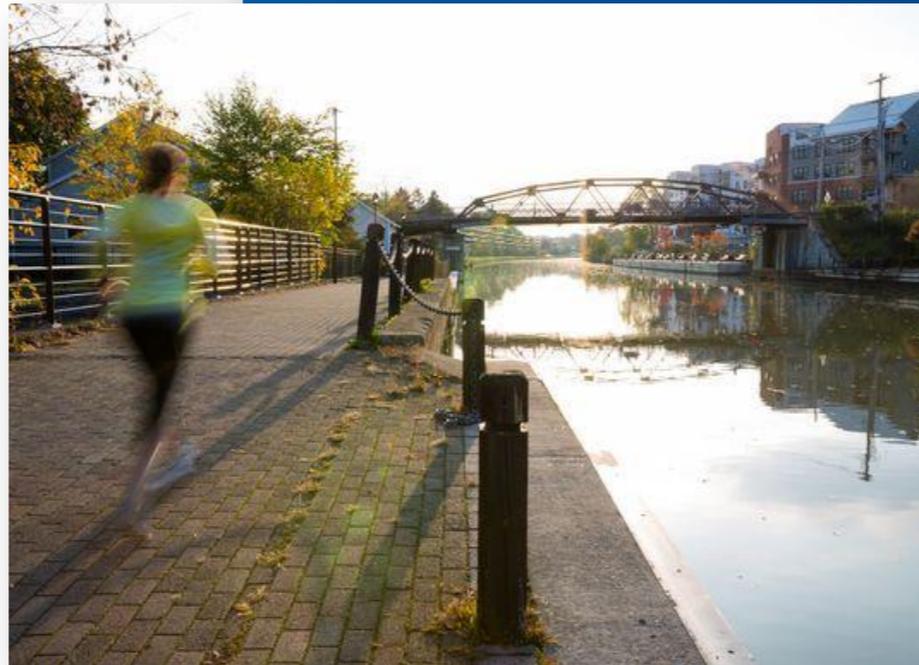
Anche in questo caso si parla di **«track to rail»**, ovvero **dalla rotaia al cammino**, in quanto una parte di questi sentieri vengono ricavati dalla riconversione di ferrovie abbandonate.

The New Empire State Trail

From Buffalo,
to Canada,
to Manhattan.

Buffalo

New York



un nuovo Atlante più «turistico»

Un nuovo **Atlante** è in redazione e sarà improntato a dare luce a tutto ciò che si può scoprire attorno ad una linea dismessa: il suo contesto storico, territoriale, turistico e paesaggistico.

Verranno inoltre descritti i numerosi fabbricati potenzialmente riqualificabili situati lungo la linea, così da poter immaginare anche un servizio completo per il turista.

Le mappe delle singole linee descriveranno, attraverso pittogrammi, i luoghi più belli, le riserve naturali, i servizi e tutto quanto possa contestualizzare la linea dismessa in un'ottica turistica.



La Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane

Una grande storia, fatta di capacità, originalità ed eccellenza tecnica : operativa da settembre 2013, ha lo scopo di valorizzare e consegnare integro un Patrimonio di storia e di tecnica simbolo - e assieme testimonianza reale - del processo di sviluppo industriale che ha contribuito all'unità ed alla crescita d'Italia.

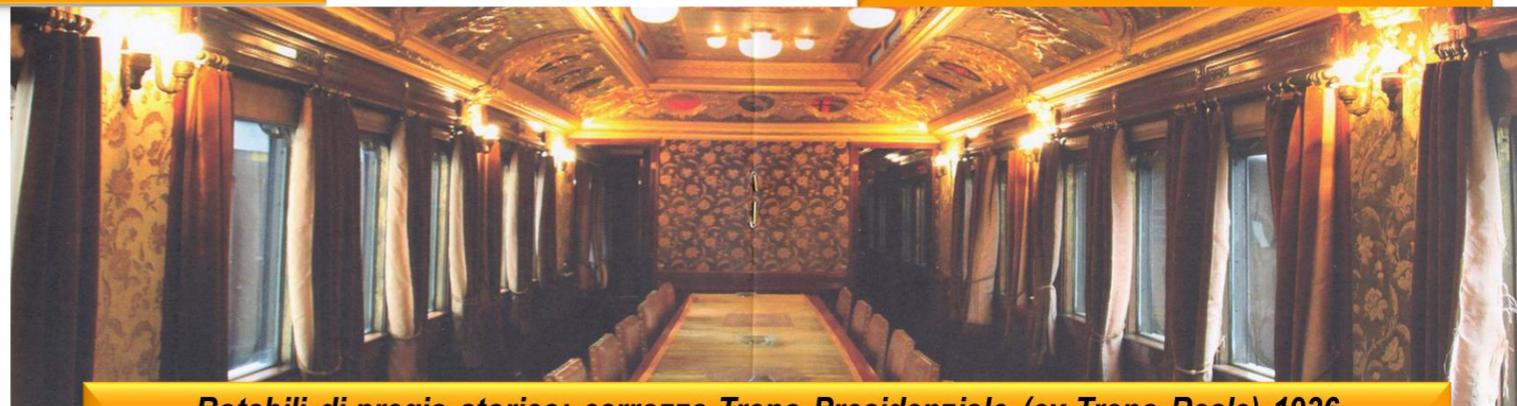
Promotori della Fondazione FS sono le tre principali Società del Gruppo: Ferrovie dello Stato Italiane, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia. Da dicembre 2015 il Ministero Beni Attività Culturali e Turismo è "aderente istituzionale" alla Fondazione FS. Le tre principali branche di attività sono: turismo ferroviario, musei ferroviari e biblioteca e archivi.



Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa



*Effettuazione di treni storico-turistici:
200 rotabili storici operativi*



Rotabili di pregio storico: carrozza Treno Presidenziale (ex Treno Reale) 1936

Linee di RFI in esercizio e sospese dall'esercizio ferroviario

Infrastruttura Ferroviaria Nazionale 16.700 km, dei quali:

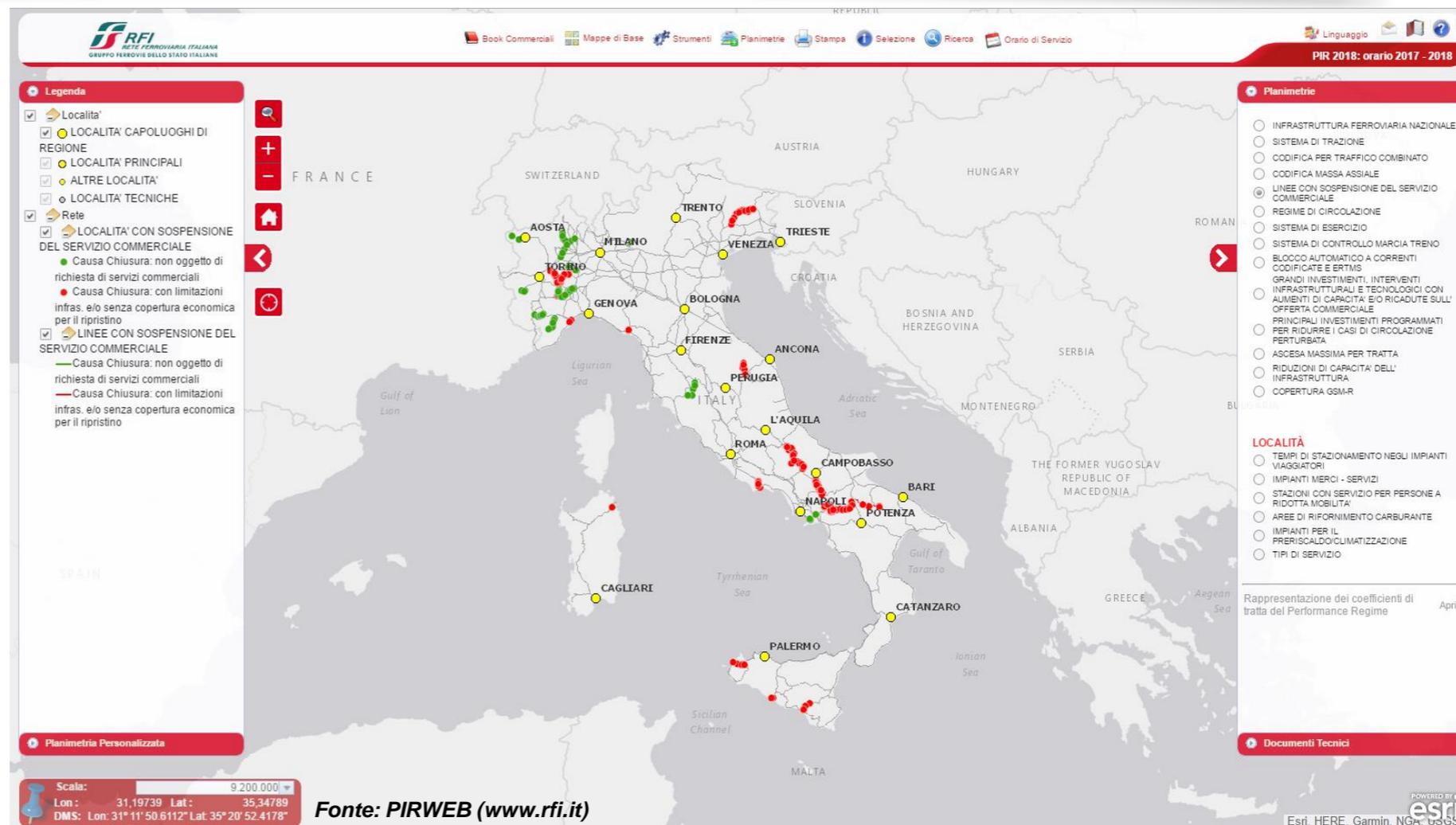
- LINEE IN ESERCIZIO** **15.420 km**
Linee attive con offerta di servizi per la circolazione dei treni

- LINEE SOSPESE DALL'ESERCIZIO COMMERCIALE** **1.280 km**
Linee al momento inattive con sospensione dell'offerta di servizi commerciali in orario (non sono da considerarsi dismesse)

Alcune linee sospese sono utilizzate dalla Fondazione per il progetto «*Binari senza tempo*»

Linee con sospensione del servizio commerciale

- sono riportate nel PIR, documento tramite il quale RFI comunica modalità e condizioni per l'accesso alla rete e l'erogazione dei servizi connessi;
- non sono previsti servizi commerciali programmati nell'orario di servizio per:
 - *manca di richieste commerciali*
 - *limitazioni infrastrutturali*
- se di interesse dal punto di vista storico/turistico e se sussistono le condizioni per la circolazione in sicurezza, si può provvedere alla loro **“apertura” finalizzata alla circolazione di alcuni treni straordinari.**



Il progetto “binari senza tempo”



Dal 2014, sette spettacolari linee ormai prive di servizio di trasporto pubblico locale che sono state individuate per entrare a far parte di un vero e proprio “museo dinamico”.

1. la “Ferrovia del Lago”
2. la “Ferrovia della Val d’Orcia”
3. la “Ferrovia del Parco”
4. la “Ferrovia dei Templi”

Dal 2015:

5. la “Ferrovia della Valsesia”

Dal 2016:

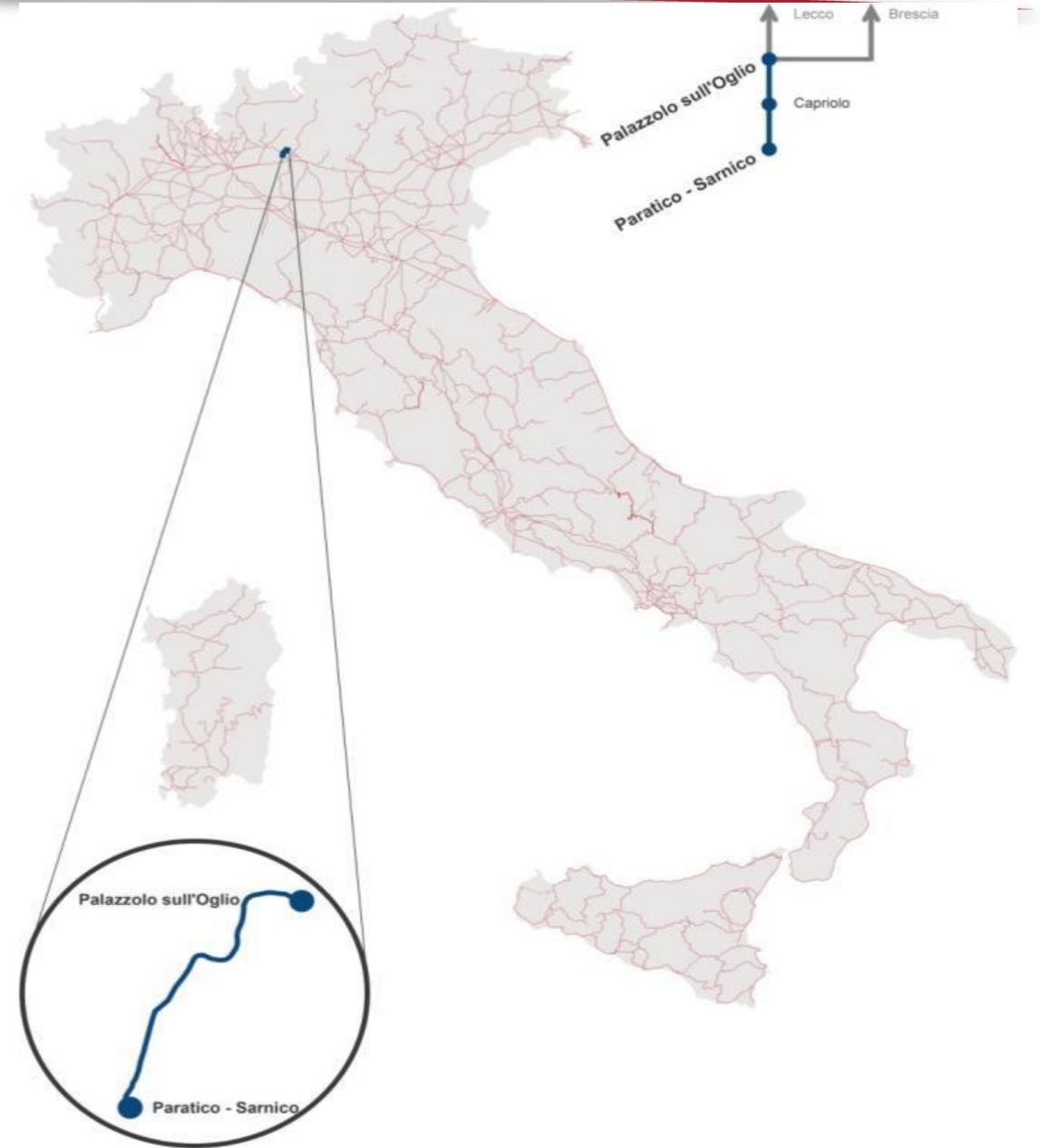
6. la “Ferrovia del Tanaro”
7. Avellino–Rocchetta Sant’Antonio

Fino ad oggi sono stati riaperti 394 km di linee ferroviarie sospese

La “ferrovia del lago”

Da Palazzolo sull'Oglio a Paratico/Sarnico sulle rive del Lago d'Iseo.

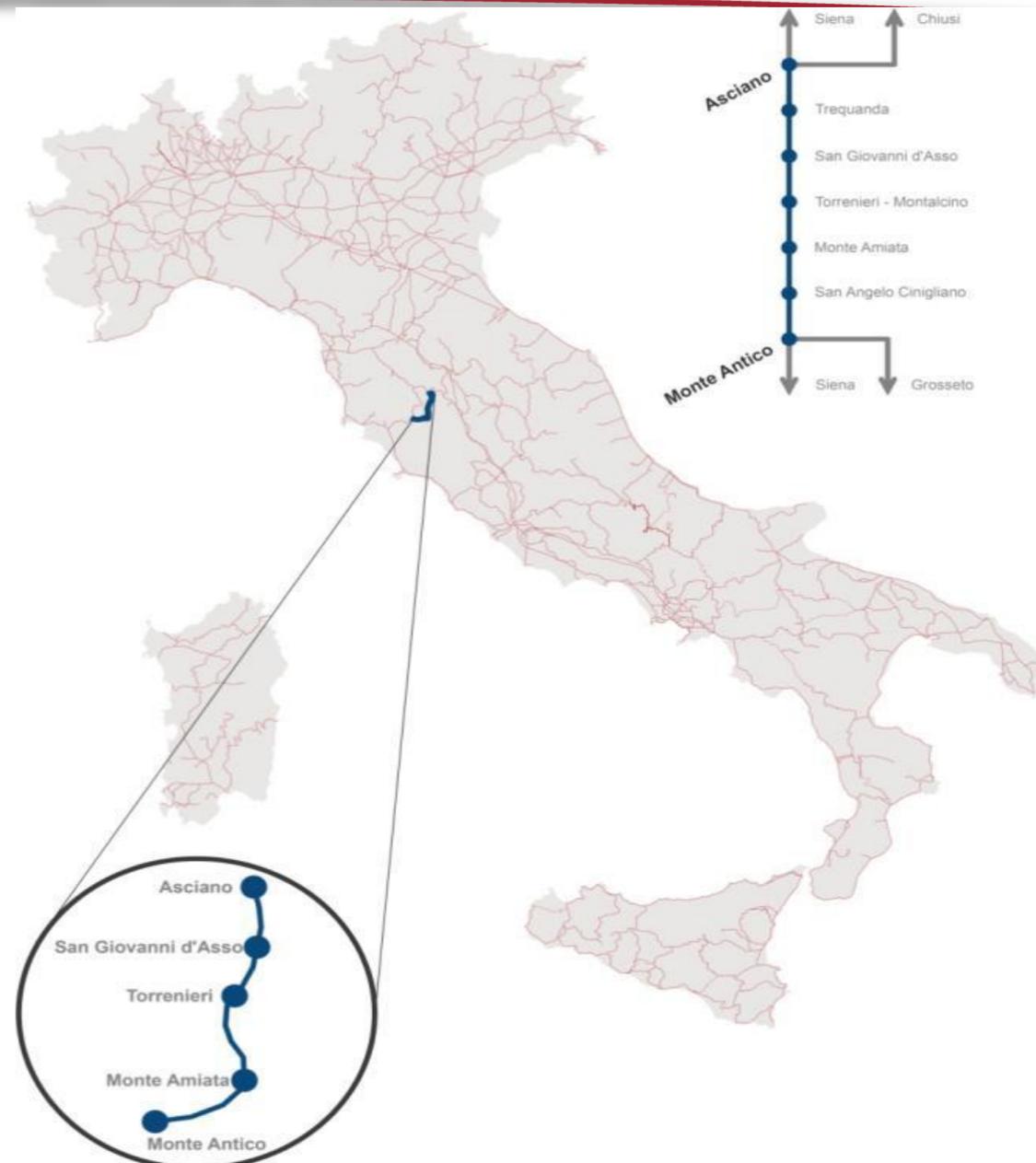
- lunghezza **10 km**
- tempo di percorrenza **20'**



La “ferrovia della Val d’Orcia”

Da Asciano a Monte Antico Nell’incantevole paesaggio delle “Crete Senesi”.

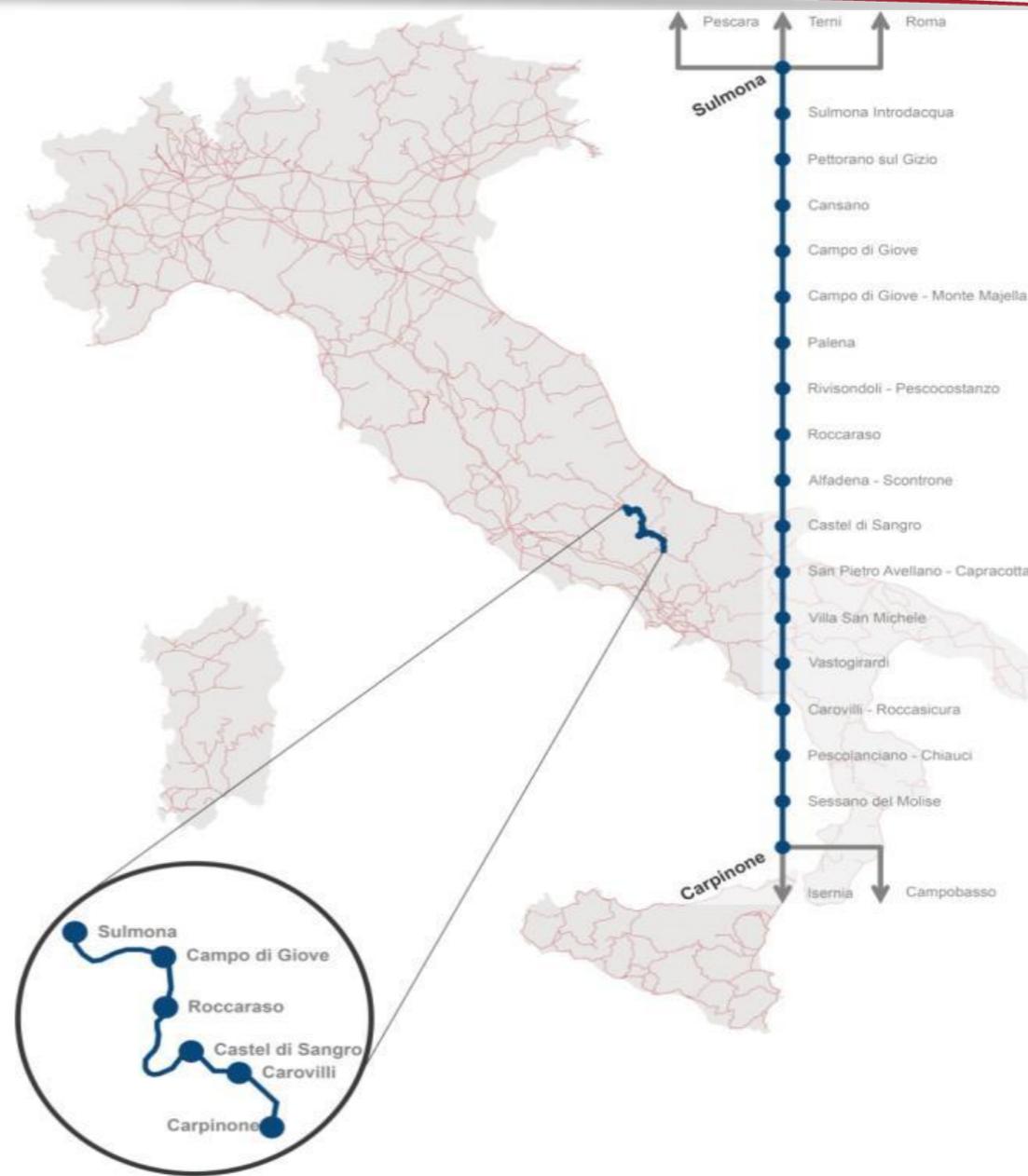
- lunghezza **51 km**
- tempo di percorrenza **70’**



La “ferrovia del parco”

Da Sulmona a Carpinone, passando per Roccaraso e i boschi della Majella.

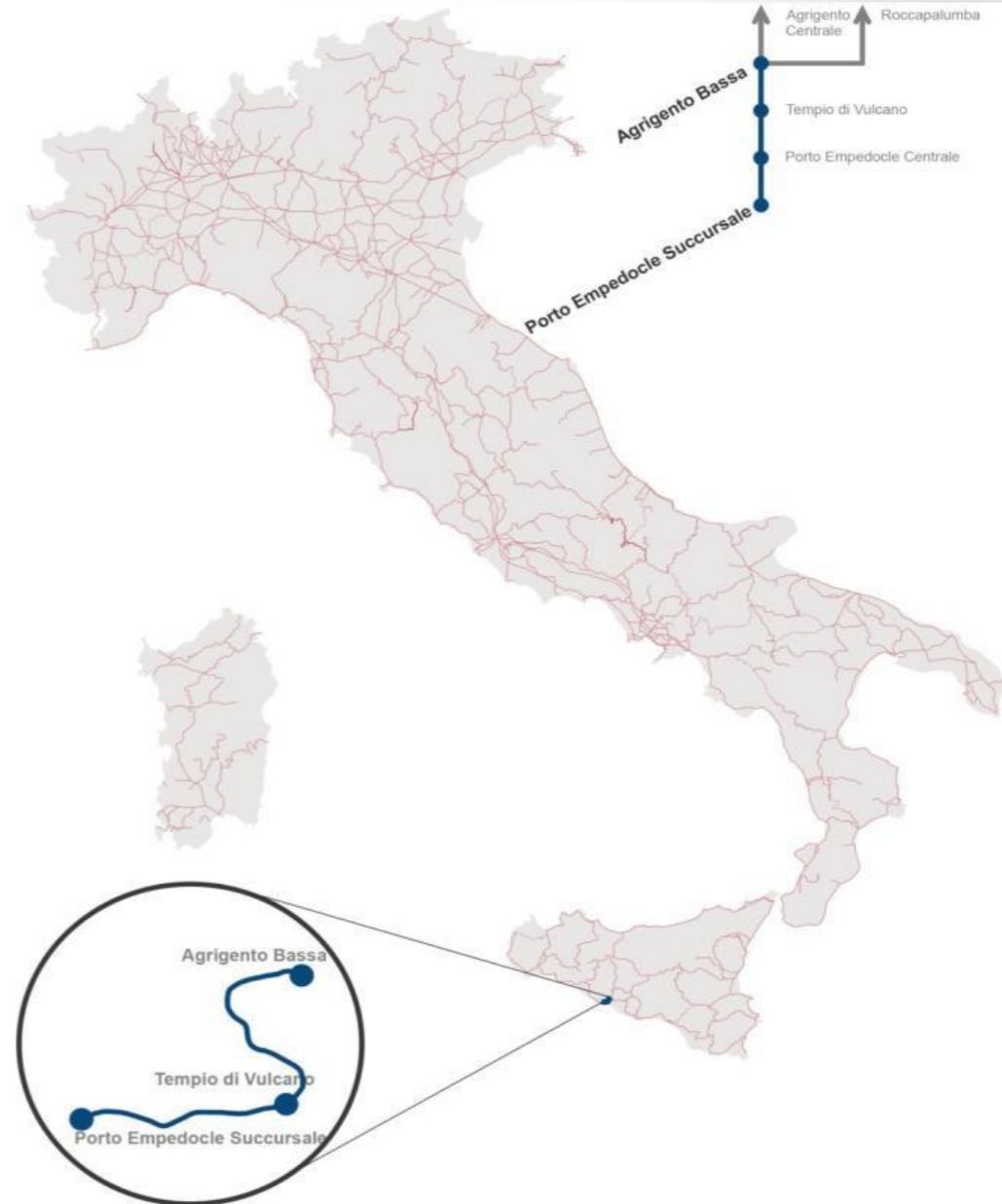
- lunghezza **118 km**
- tempo di percorrenza **180'**



La “ferrovia dei Templi”

Da Agrigento Bassa a Porto Empedocle, tra i Templi della Magna Grecia, Patrimonio Unesco.

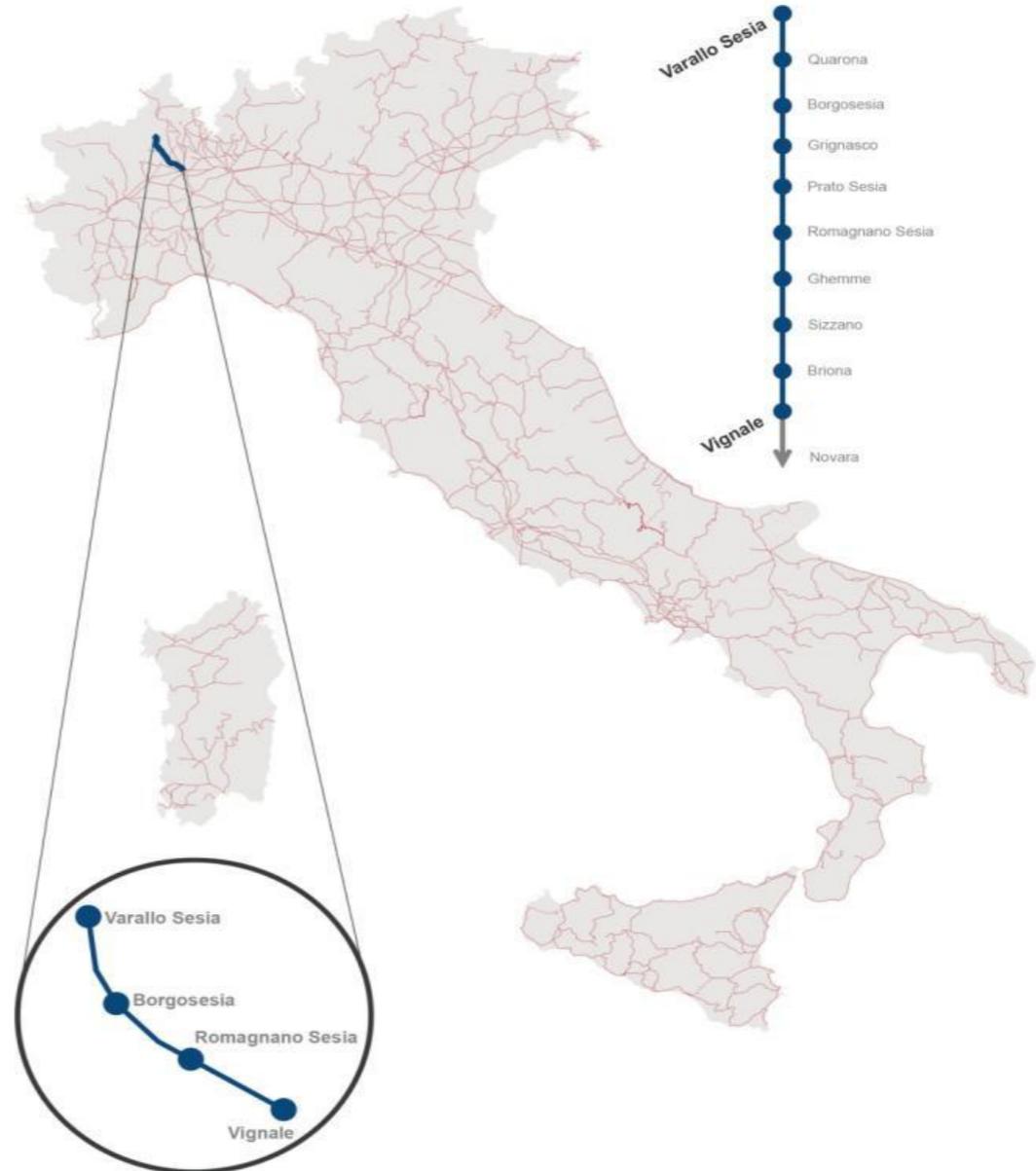
- lunghezza **10 km**
- tempo di percorrenza **20'**



La “ferrovia della Valsesia”

Da Vignale a Varallo, attraverso una delle valli alpine più pittoresche d'Italia, situata ai piedi del Monte Rosa.

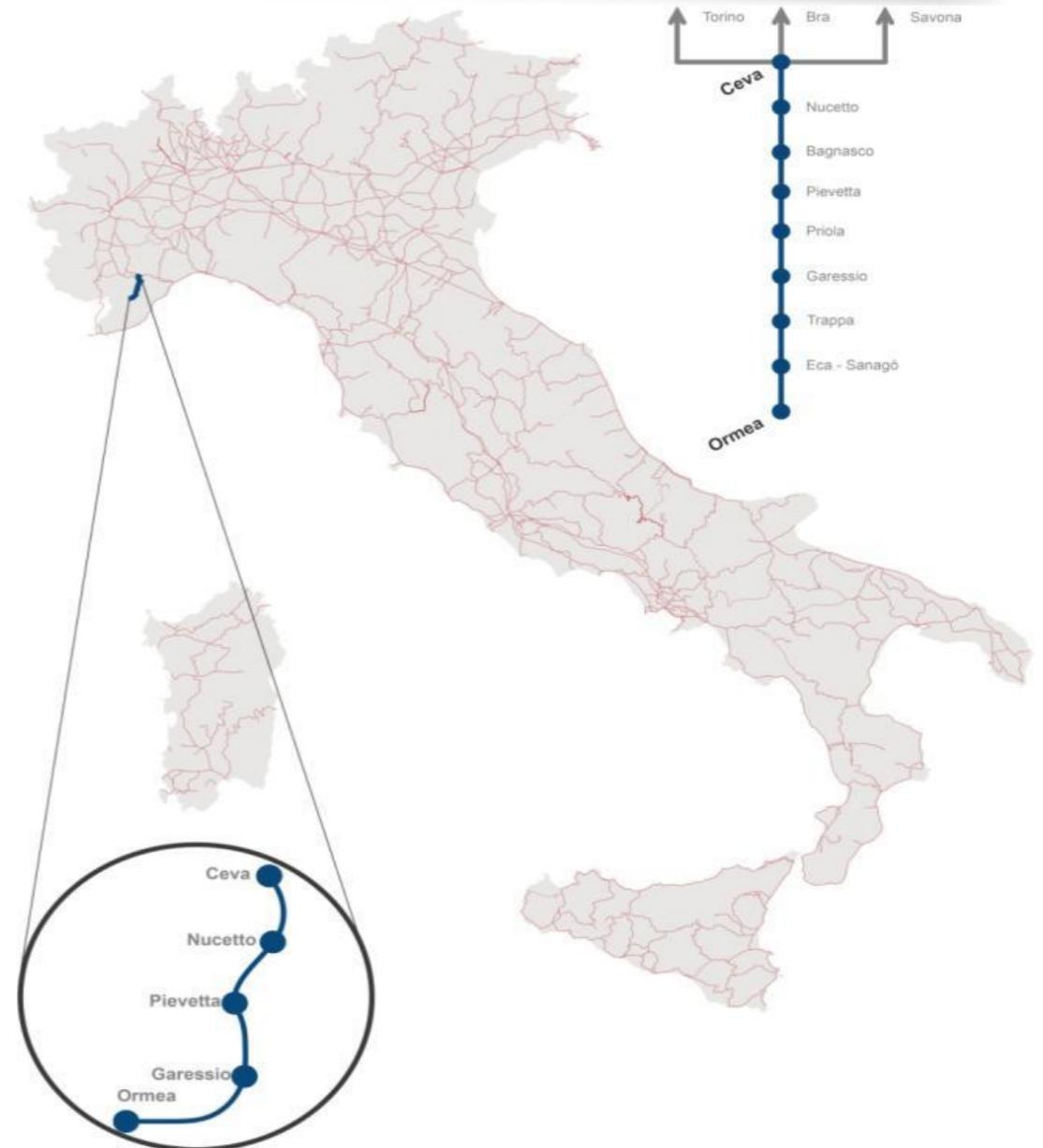
- lunghezza **51 km**
- tempo di percorrenza **75'**



La “ferrovia del Tanaro”

Da Ceva a Ormea, tra i boschi e le rive del Tanaro, su arditi ponti in mattoni e ferro che intersecano più volte il fiume.

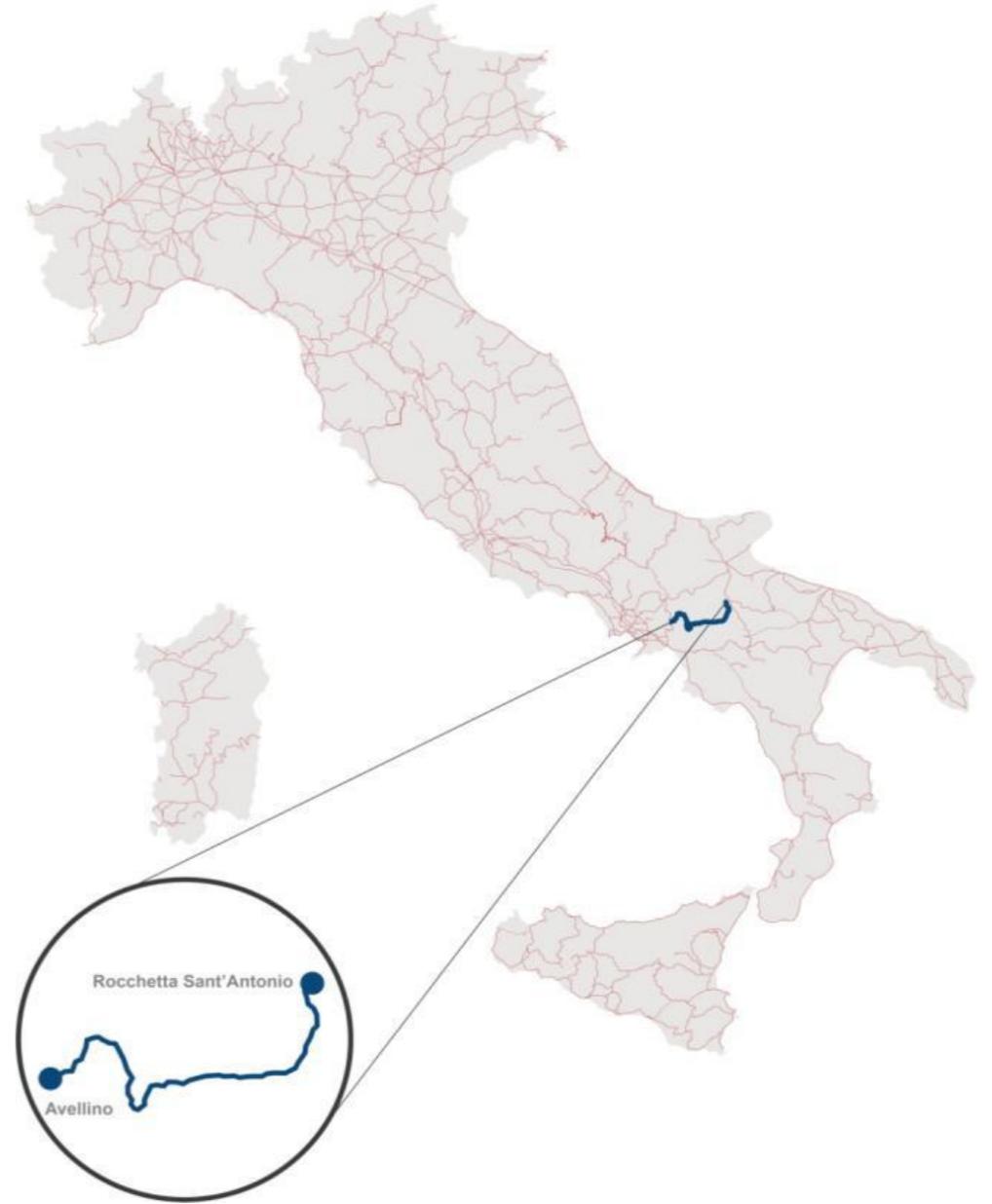
- lunghezza **35 km**
- tempo di percorrenza **60'**



La Avellino - Rocchetta Sant'Antonio

Lungo l'itinerario con 108 tra ponti e viadotti attraverso il Parco dei Monti Picentini, le Oasi del WWF del Lago di Conza e i siti di importanza comunitaria di Calitri e Monteverde.

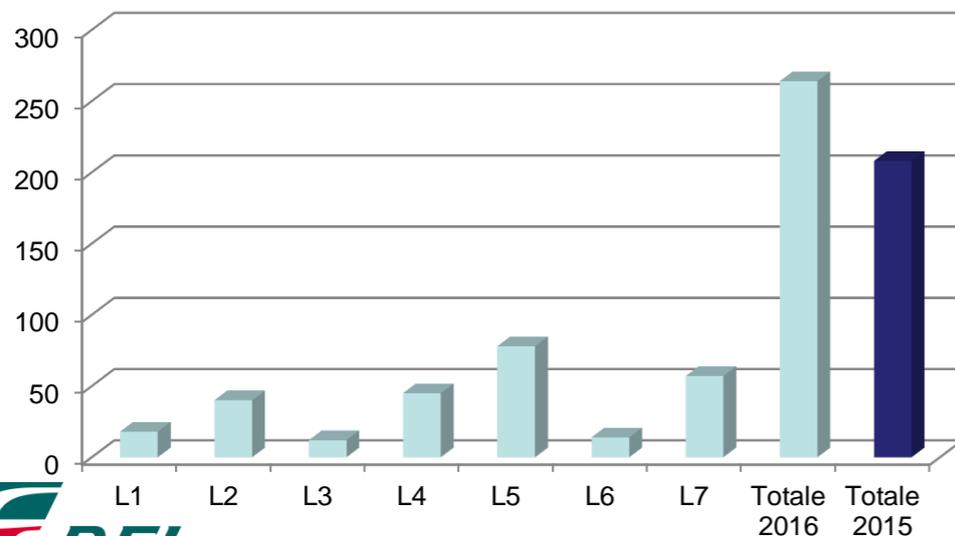
- lunghezza **119 km**
- tempo di percorrenza **180'**



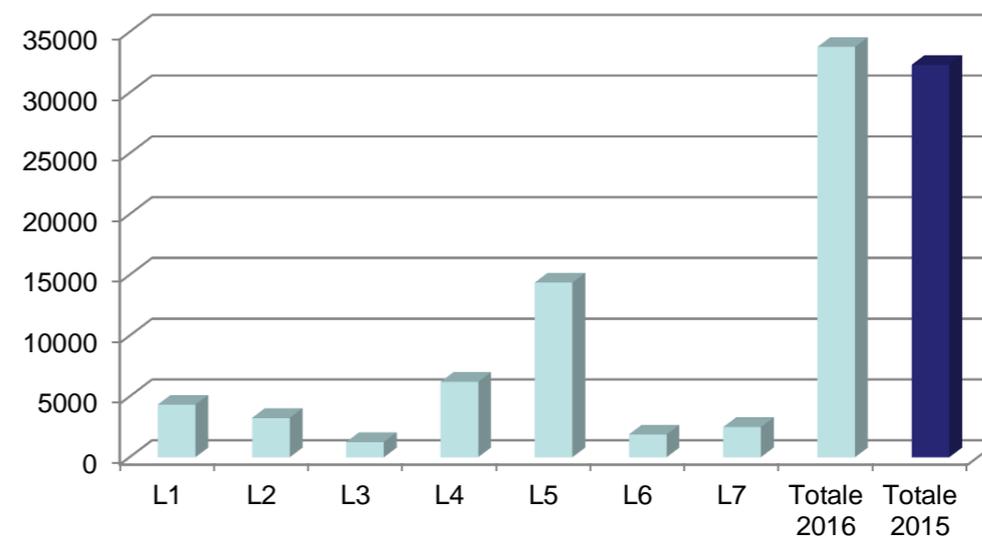
Dati e statistiche degli eventi in treno d'epoca sui «Binari senza tempo»

Linea	numero corse	num. Viaggiatori *
L1 - Palazzolo S.O. - Paratico Sarnico	18	4335
L2 - Vignale - Varallo Sesia	40	3236
L3 - Ceva - Ormea	12	1258
L4 - Asciano - Monte Antico	45	6199
L5 - Sulmona - Carpinone	78	14374
L6 - Avellino - Rocchetta S. Antonio Lacedonia	14	1877
L7 - Agrigento Bassa - Porto Empedocle	57	2483
Totale 2016	264	33762

Numero di corse



Numero di viaggiatori



Il trasporto delle bici su carri storici



Le carrozze ex bagagliai storici sono in ristrutturazione per accogliere le biciclette: sulla Sulmona-Carpinone verrà organizzato il trasporto bici per consentire di percorrere **l'Altopiano delle cinque miglia**.

Il disegno di legge per l'istituzione delle *ferrovie turistiche* - Generalità

Nel disegno di legge (approvato dalla Camera dei Deputati il 24/01/2017) viene proposto il reimpiego di linee sospese o dismesse situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico, tra cui di FS:

«Tratte ferroviarie ad uso turistico» di proprietà del gruppo FS

- **Sulmona–Castel di Sangro** (linea sospesa)
- **Castel di Sangro–Carpinone** (linea sospesa)
- **Agrigento Bassa–Porto Empedocle** (linea sospesa)
- **Avellino–Rocchetta S. Antonio** (linea sospesa)
- **Capranica–Orte** (linea sospesa)
- **Castelvetrano–Porto Palo di Menfi** (linea dismessa)
- **Fano–Urbino** (linea dismessa)
- **Asciano–Monte Antico** (linea sospesa)
- **Palazzolo sull'Oglio–Paratico** (linea sospesa)
- **Ceva–Ormea** (linea sospesa)
- **Sacile–Gemona** (linea sospesa)
- **Civitavecchia–Capranica** (linea dismessa)
- **Alcantara–Randazzo** (linea dismessa)
- **Noto–Pachino** (linea dismessa)

Il disegno di legge sulle *ferrovie turistiche* - I punti chiave dell'articolato

- ❑ È precisato che le linee già individuate sono da considerarsi classificate come «tratte ferroviarie ad uso turistico», a condizione che risultino **finanziate nell'ambito del contratto di programma** con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, o dalle Regioni.
- ❑ Si afferma però anche che le linee possono essere utilizzate e valorizzate per la finalità della legge **senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica**.
- ❑ Le linee ferroviarie «ad uso turistico» restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari; gli stessi sono **responsabili del mantenimento in esercizio**, nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle infrastrutture.
- ❑ Per garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria, a seconda delle caratteristiche delle diverse linee, dei rotabili e del tipo di servizi di trasporto previsti, **l'A.N.S.F. determina i livelli di sicurezza** che devono essere garantiti, indicando le possibili misure compensative o mitigative del rischio.

Bologna, 8 giugno 2017