

# ATLANTE

delle linee ferroviarie dismesse



a cura di Ilaria Maggiorotti

◀ In copertina, linea Motta Santa Anastasia-Regalbuto  
Sede ferroviaria dismessa tra le stazioni di Mandarano-Centuripe e Carcaci





Viadotto sulla linea Formia Sparanise



## I BINARI DI UN TEMPO PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

Anna Masutti

Presidente di Rete Ferroviaria Italiana

La valorizzazione degli asset è un impegno che Rete Ferroviaria Italiana e il Gruppo FS Italiane promuovono ormai da diversi anni. Si tratta di rendere disponibili a Enti e Associazioni binari su cui un tempo viaggiavano treni a vapore e che ora non sono più funzionali per il sistema ferroviario, con l'obiettivo di destinare a questa infrastruttura una seconda vita e accrescere al tempo stesso il suo valore storico, contribuendo così allo sviluppo di un network di mobilità sostenibile lungo tutto il Paese.

Il loro "riuso" incentiva una nuova mobilità, ricuce e valorizza i territori e genera opportunità per il turismo, proprio in quei luoghi che un tempo erano raggiunti dalla ferrovia e che oggi potrebbero risultare difficilmente accessibili.

L'affermazione e l'attuazione di strategie sostenibili ha reso negli ultimi anni ancora più rilevante questo impegno. L'attuale contesto richiede una crescita economica e allo stesso tempo rispettosa dell'ambiente per favorire le condizioni di uno sviluppo che soddisfi i bisogni della generazione presente e crei i presupposti per le generazioni future.

La sostenibilità è un elemento portante della strategia di RFI, è un carattere distintivo e intrinseco, è parte del suo essere ed è finalizzata a creare valore per la collettività e per l'intero sistema nazionale, nel rispetto per l'ambiente. Il Gestore dell'infrastruttura ha come missione quella di promuovere l'utilizzo del treno, realizzare nuovi collegamenti e connettere sempre più capillarmente le diverse aree del Paese sfruttando il suo fitto reticolo di linee e di stazioni.

Con questa pubblicazione "l'Atlante delle linee ferroviarie dismesse" giunge alla sua quarta edizione. Un volume di successo, un best seller che ha saputo rinnovarsi negli anni e che oggi ho l'onore di introdurre per la prima volta. Merito di tale successo è riconducibile alla sinergia con gli Enti e le Amministrazioni locali, stakeholder - o meglio "attori" - fondamentali nella buona riuscita di questo progetto. Senza di loro non avremmo potuto trasformare circa 500 chilometri di ex linee ferroviarie dismesse in greenways, oggi riconvertite per usi sociali e attività ricreative, a vantaggio dei territori attraversati. Percorsi immersi nel verde, alcuni in prossimità del mare, altri in collina, da vivere a piedi, in bicicletta o sulla sella di un cavallo. Natura ma anche monumenti, siti archeologici, borghi storici, siti UNESCO, parchi, oasi protette. Saranno valorizzati edifici in disuso, ancora oggi rappresentativi, che si prestano a diventare potenziali strutture ricettive o di servizi connessi, contribuendo così a rilanciare il turismo e l'economia locale.

Un patrimonio culturale e paesaggistico che rende unici questi luoghi, rimasti intatti negli anni, dove un tempo circolavano treni e viaggiavano persone. Territori dalle mille risorse che vanno incontro alla crescente richiesta di contatto con la natura

espressa dalla collettività.

Proseguono intanto le attività di studio, ricerca, raccolta ed elaborazione del materiale allo scopo di completare il complesso mosaico di informazioni e dati anagrafici e fornire delle carte di identità sempre più dettagliate per ciascuna linea, utili per valutare il migliore riuso per ogni tracciato.

In un mondo dove le ferrovie sono diventate sinonimo di velocità, tecnologia e riduzione delle distanze esorto a non dimenticarci dei binari del passato, oggi funzionali a una mobilità slow: quella del futuro.

Buona lettura.



## **UNA NUOVA VITA PER LE FERROVIE DISMESSE: DA RAILWAYS A GREENWAYS**

Vera Fiorani

Amministratrice delegata e direttrice generale di Rete Ferroviaria Italiana

Esistono in Italia centinaia di chilometri di linee ferroviarie che, pur avendo dismesso da anni la loro originaria funzione, possono ancora rappresentare un'incredibile risorsa per i territori attraversati. Massicciate e binari ricchi di vissuto e di memorie locali che, insieme ai vecchi edifici di stazione, alle case cantoniere che un tempo ospitavano il personale addetto alla manutenzione e ai magazzini merci, ormai in disuso, possono trovare una nuova vita, acquisire funzioni in origine imprevedibili, in una logica di economia circolare che sa valorizzare e convertire l'esistente a beneficio del territorio e delle comunità locali. Una riconversione in chiave turistica, che trasforma i tracciati ferroviari in percorsi verdi, greenways, dedicati alla mobilità dolce e che conferisce agli immobili presenti sul percorso funzioni a supporto di un approccio alla conoscenza del territorio lenta, profonda e in sintonia con l'ambiente naturale. Del resto, quei tracciati hanno due peculiarità che li rendono congeniali alla trasformazione in greenways: sono separati dalla viabilità ordinaria, quindi estremamente sicuri, e, in virtù delle loro modeste pendenze, anche molto agevoli

da percorrere. Il fatto poi che molto spesso raggiungano o sfiorino alcuni degli innumerevoli beni naturalistici e storico-artistici disseminati sul nostro territorio nazionale costituisce un ulteriore fattore di forte attrattività turistica. Tutto questo va inquadrato in quell'ampia e sempre più condivisa strategia di sviluppo fondata sui principi della sostenibilità, che trova espliciti riferimenti negli obiettivi dell'Agenda 2030 dell'ONU, nel Green Deal Europeo e da ultimo nel NextGenerationEU, che stanno orientando gli stili di vita e i piani industriali di grandi aziende, come il Gruppo FS Italiane. Il recupero in chiave turistica e naturalistica di circa 1.200 chilometri di linee dismesse e di centinaia di fabbricati, oggi proprietà di Ferrovie dello Stato Italiane e di Rete Ferroviaria Italiana è funzionale e coerente con le strategie che il Paese intende perseguire e rientra a pieno titolo tra gli obiettivi di RFI. Diverse leggi negli ultimi anni hanno previsto e stanziato risorse per lo sviluppo delle ciclovie turistiche nonché per investimenti in progetti di rigenerazione urbana, di sviluppo sostenibile, infrastrutturali e di reti ciclabili urbane. A tali risorse si sono aggiunte quelle del PNRR, destinate alla transizione ecologica. Il Gruppo FS e RFI sono sostenitori di questo processo che sarà necessariamente accompagnato da una contestuale trasformazione etica e culturale, unita a una visione che punta a promuovere nei trasporti lo shift modale a favore della mobilità collettiva e condivisa, incentivando l'integrazione del treno con vettori a basso impatto ambientale. Tra le tante iniziative promosse da RFI, il Protocollo d'Intesa siglato con l'associazione per la mobilità dolce A.Mo.Do, finalizzato alla creazione di un Atlante della mobilità dolce, formula di geografia collaborativa basata sulle tecnologie digitali, per mappare e mettere in relazione le stazioni

ferroviarie con le ciclovie, i cammini, i sentieri e le greenways, al fine di promuovere un'efficace integrazione tra queste infrastrutture e favorirne l'uso in chiave turistica, ricreativa e sportiva. Motore di questa iniziativa è la nuova concezione di stazione che, oltre ad arricchirsi di funzioni e servizi utili alla vita quotidiana di cittadini e viaggiatori, si presenta come hub di interscambio tra mezzi di trasporto ecologicamente virtuosi. Affinché ciò accada occorre offrire servizi efficienti, comodi e sicuri che possano andare dal semplice parcheggio per le biciclette alle più attrezzate velo-stazioni. Ed è quanto persegue anche un altro protocollo, firmato in questo caso con la FIAB (Federazione italiana ambiente e bicicletta) che punta, tra l'altro, a migliorare l'accessibilità delle stazioni per chi usa le due ruote, facilitandone gli spostamenti con interventi su marciapiedi e sottopassaggi. Questo progetto editoriale, pubblicato in versione aggiornata, è in sintonia con la strategia di RFI, proponendosi come strumento di conoscenza e di stimolo per le Amministrazioni locali e, più in generale, per tutti coloro a vario titolo interessati a veder trasformare le linee ferroviarie dismesse, tanto singolari quanto ricche di valori da riscoprire, in opportunità di sviluppo per valorizzare i territori attraversati e le economie locali.



## UN'OPPORTUNITÀ PER IL PAESE

Ilaria Maggiorotti

Responsabile Asset Immobiliari, Rete Ferroviaria Italiana

Accanto alle linee ferroviarie ad alta velocità, che hanno modificato in modo significativo le abitudini di mobilità fra le principali città italiane, e alle linee convenzionali, dedicate al traffico regionale e di media-lunga percorrenza, che consentono di scoprire le bellezze italiane lontane dai principali circuiti turistici e rappresentano un'importante alternativa all'utilizzo dei mezzi di trasporto privati, Rete Ferroviaria Italiana offre al Paese un ulteriore network, costituito da vecchi sedimi ferroviari non più funzionali alle esigenze di trasporto su ferro, ma che per caratteristiche orografiche, altimetriche, e continuità di tracciato possono offrire un'alternativa di mobilità lenta.

Un network di primaria importanza, considerando le esigenze legate alla sostenibilità e alla ricerca di nuovi modelli di sviluppo maggiormente diffusi sul territorio e sospinti dai recenti stili di vita in cui rappresentano elementi di valore il contatto con la natura, l'esercizio fisico all'aria aperta, il viaggio lento, la ricerca di itinerari turistici insoliti su percorsi di particolare bellezza naturalistica e culturale.

Non tutti i sedimi dismessi hanno le caratteristiche per essere trasformati in greenways e occorre considerare che la trasformazione richiede investimenti economici a volte significativi. Si tratta di un processo che va attuato in stretto coordinamento e accordo

con le Amministrazioni locali. Le ex linee ferroviarie diventano nuovi assi viari dedicati alla mobilità dolce, capaci di contribuire allo sviluppo delle economie locali e al miglioramento della qualità della vita dei cittadini. In sinergia con gli Enti locali interessati è fondamentale cogliere le peculiarità di ogni ex linea ferroviaria, comprendere a quali usi potrebbero essere destinate (mobilità su gomma o dolce), il loro valore storico, paesaggistico, naturalistico, turistico, e i costi che il loro recupero comporterebbe per la comunità. Una attenta valutazione dei costi e dei benefici consente di stabilire quale sia il migliore riutilizzo per ciascuna linea dismessa. È altresì necessario cogliere il valore proprio di una ex linea: l'importanza di avere una proprietà indivisa, che permette all'Amministrazione interessata al recupero di rapportarsi con un unico proprietario, evitando le lunghe procedure di esproprio per ottenere i sedimi necessari alla realizzazione della greenway; la presenza di opere d'arte, gallerie e ponti, ma anche rilevati e trincee che altrimenti andrebbero realizzati dal soggetto interessato all'infrastruttura; il sedime su cui una volta erano posizionati i binari, pronto per ospitare la nuova greenway, gli edifici posti lungo la linea o le stazioni dismesse che hanno un grande valore, storico culturale ma anche economico.

Il network delle linee ferroviarie dismesse che RFI mette a disposizione può essere quindi considerato come un patrimonio che gli Enti locali potrebbero ridare in uso al territorio e rigenerare, con un investimento in termini di costo decisamente inferiore se raffrontato con la realizzazione di una greenway ex novo.

Questo volume, che ripropone in versione aggiornata l'edizione del 2016, offre un quadro completo delle linee dismesse di proprietà del Gruppo FS Italiane, per fornire una

utile guida necessaria a formulare diverse ipotesi di riutilizzo.

Una linea dismessa può essere recuperata per ampliare l'offerta turistica del territorio, per valorizzare il paesaggio attraversato, per realizzare un'infrastruttura ludico-sportiva o funzionale alla viabilità locale. La linea potrà così essere nuovamente valorizzata generando effetti positivi in termini di sostenibilità sui territori attraversati.



Torrente Pellice, linea Bricherasio-Barge

## NOTA METODOLOGICA

Paola De Stefano e Sandro Buccione  
Asset Immobiliari, Rete Ferroviaria Italiana

Era il 2016 quando Rete Ferroviaria Italiana decise di avviare una attività di censimento e di comunicazione per far conoscere al grande pubblico e agli stakeholders il tema delle linee dismesse, con l'obiettivo di raccontare l'esistenza di questo patrimonio di interesse nazionale. Linee che, terminata la loro funzione di assi ferroviari, si prestavano agevolmente ad essere rigenerate come assi di mobilità dolce.

Nacque questo volume dove per ogni linea dismessa sono riportate delle puntuali schede descrittive con testi sulla storia delle linee, immagini, dati tecnici e rappresentazioni geografiche.

Per le sue caratteristiche, e perché ambiva ad essere un testo utile a orientarsi in un mondo fino ad allora non descritto in modo puntuale, decidemmo di chiamare la pubblicazione Atlante, evidentemente per la sua efficacia evocativa: immagini con disegnati i percorsi delle ex linee e i contesti che le circondano, che diventa metafora di un ideale muoversi attraverso il territorio seguendo lo snodarsi dei tracciati.

A quella originaria pubblicazione ne sono seguite altre due: una che valorizza maggiormente il territorio attraversato dalle linee dismesse e una seconda dedicata alle linee che sono state già trasformate in greenways.

Tutte le pubblicazioni sono oggi disponibili sul sito web di RFI.

A sei anni di distanza abbiamo ritenuto utile proporre ad appassionati e stakeholder una versione rivista e aggiornata del primo Atlante, in modo da confermarsi come punto di riferimento in materia di infrastrutture dismesse. Le linee ferroviarie continuano a esistere anche quando vengono poste "fuori esercizio", ovvero quando non sono più funzionali al servizio di trasporto ferroviario. L'Atlante che presentiamo in versione aggiornata è una sorta di catalogo di infrastrutture e beni immobili dismessi che sono ancora proprietà del Gruppo FS. Dalla pubblicazione sono escluse le ex linee ferroviarie appartenenti ad altri soggetti diversi da Ferrovie dello Stato (Regioni, ecc.).

Ancorché dismesse, le ex linee dell'Atlante richiedono una gestione adeguata che deve riguardare anche il loro futuro riutilizzo. Sono infatti al momento prive di funzioni in attesa di qualcuno che dia loro nuova identità e destinazione, come personaggi in cerca d'autore. Ecco perché l'Atlante si rivolge in particolare a chi si occupa di politiche del territorio, alle amministrazioni pubbliche, nonché a quelle associazioni che si fanno portavoce delle comunità interessate. Tutti sono chiamati ad essere parte attiva per contribuire alla rinascita di queste infrastrutture con una nuova identità.

Le schede relative alle singole linee raccolte nel volume sono raggruppate in quattro grandi macro aree geografiche - Nord, Centro, Sud e Isole – ciascuna suddivisa a sua volta per regioni, in un percorso ideale che attraversa l'Italia da Nord a Sud.

Le illustrazioni seguono due format in considerazione dell'importanza di ciascun tracciato: uno più esteso e dettagliato, che comprende anche un testo descrittivo sulla storia della linea, l'altro limitato alla sintesi dei dati essenziali. In tutte le rappresentazioni

geografiche sono presenti anche indicazioni sui collegamenti con le reti di trasporto circostanti. Per facilitare la comprensione è stato inserito in fondo al volume un glossario, con l'intento di spiegare alcuni termini specialistici e ferroviari anche a chi non ha dimestichezza con questo linguaggio.

## SIMBOLOGIA SCHEDE



TIPO DISMISSIONE



LUNGHEZZA LINEA











FABBRICATI PRESENTI



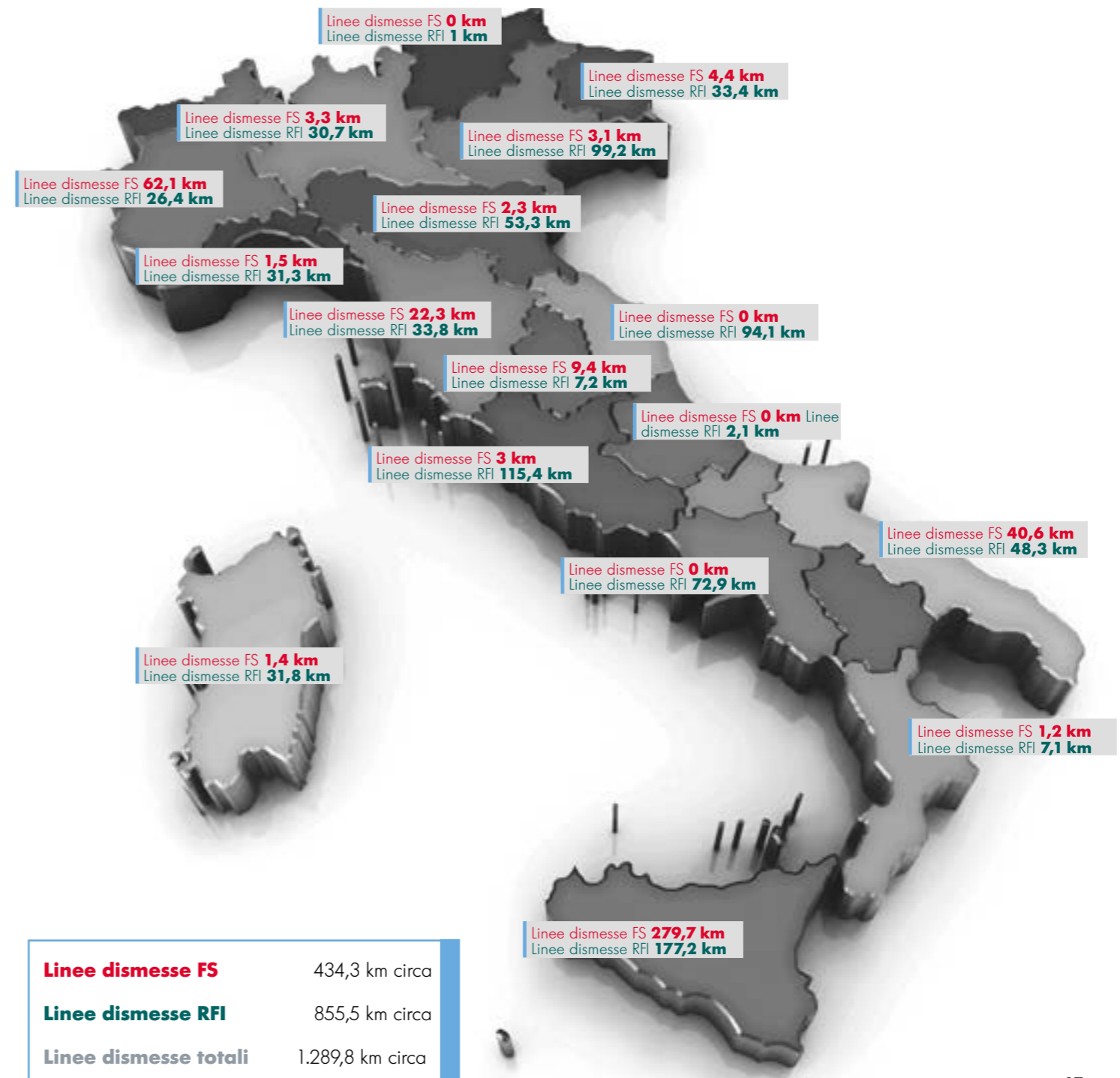
PRESENZA BINARI  
PRESENZA TECNOLOGIA

## LEGENDA MAPPE

-  STAZIONE/FERMATA DISMESSA FS/RFI
-  STAZIONE/FERMATA RFI IN ESERCIZIO
-  STAZIONE/FERMATA IN ESERCIZIO SU LINEA CONCESSA
-  LINEA FERROVIARIA FS/RFI DISMESSA
-  PORZIONE DI GREENWAY REALIZZATA SU LINEA FERROVIARIA DISMESSA
-  LINEA FERROVIARIA RFI IN ESERCIZIO
-  LINEA FERROVIARIA CONCESSA IN ESERCIZIO
-  LINEA FERROVIARIA EX-FS/RFI O CONCESSA DISMESSA

**LINEE DISMESSE IN ASSET**  
del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane

# ITALIA



## INDICE

---

<b>NORD Linee maggiori</b>	<b>42</b>
<b>PIEMONTE</b>	
Bricherasio-Barge	46
Airasca-Cavallermaggiore	50
Moretta-Saluzzo	54
Busca-Dronero	58
Tratta Brà-Narzole della linea Brà-Ceva	62
Tratta Narzole-Ceva della linea Brà-Ceva	66
Bastia Mondovì-Mondovì	70
Motta di Costigliole-Castagnole delle Lanze	74
<b>LOMBARDIA</b>	
Calolziocorte Olginate-Cernusco Merate	78
<b>VENETO</b>	
P.C. Dolcè-Domegliara Sant'Ambrogio	82
Dossobuono-Isola della Scala	86
<b>VENETO\LOMBARDIA</b>	
Grisignano di Zocco-Ostiglia	90
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA</b>	
Gonars-San Vito al Torre	94
Palmanova-San Giorgio di Nogaro	96
<b>LIGURIA</b>	
Finale Ligure (zona urbana di Finalpia)-Varigotti (frazione di Finale Ligure)	100
Andora-San Lorenzo al Mare	104
Cavi-Manarola	108
<b>EMILIA ROMAGNA\LOMBARDIA\VENETO</b>	
Nogara-Tavernelle	112
<b>EMILIA ROMAGNA</b>	
Modena-Rubiera	116
Citerna-Solignano	120

**NORD Linee minori****126**

## TRENTINO ALTO ADIGE

Bolzano-Bivio per l'Oltradige

126

## LOMBARDIA

Milano Rogoredo-Poasco-Sorigherio

126

San Cassiano Valchiavenna-Prata Camportaccio

126

Brescia-Iseo

127

Dormelletto-Sesto Calende

127

Desenzano del Garda Sirmione-Desenzano Porto

127

## VENETO

Perarolo di Cadore Viadotto Boite

128

Venezia Mestre-ex Bivio Orgnano

128

Isola della Scala-Buttapietra

128

Cerea-Bivio Nogara

129

Verona Porta Nuova Nodo-Bivio per Bologna

129

Montebelluna-Susegana

129

## FRIULI VENEZIA GIULIA

Pinzano-Casarsa

130

Tricesimo San Pelagio-Tarcento

130

Trieste (vecchia stazione)-Bivio Gretta

130

Monfalcone-Portorosega

131

Trieste Campo Marzio-Trieste Barcola Samistamento

131

Torviscosa-Cervignano

131

Codroipo-Casarsa

132

Cervignano del Friuli-Ponte per Grado

132

Sevegliano-Cervignano-Aquileia-Grado

132

Bivio Pradamano-Bivio Vat

133

San Giorgio di Nogaro-Porto Nogaro

133

## LIGURIA

Genova Voltri-Savona

133

Levanto-Monterosso

134

## EMILIA ROMAGNA

Bologna Bivio Agucchi-Bivio Battiferro

134

Soliera Modenese-Modena

134

Bologna-Borgo Panicale

135



Linea Fano-Urbino ponte sul Metauro

## CENTRO Linee maggiori

136

### TOSCANA

Santo Stefano di Magra-Villafranca Bagnone  
 Carrara San Martino-Carrara Avenza  
 Livorno Calambrone-Collesalveti  
 Volterra-Saline di Volterra  
 Poggibonsi San Gimignano-Colle Val d'Elsa

140  
 144  
 148  
 152  
 156

### MARCHE

Fano-Fermignano-Urbino  
 Fermignano-Pergola

160  
 164

### UMBRIA

Ellera-Tavernelle

168

### LAZIO

Capranica Sutri-Civitavecchia  
 Velletri-Priverno

172  
 176

### LAZIO\CAMPANIA

Formia-Sparanise

180



Linea Ortona-Vasto Località Acquabella

## CENTRO Linee minori

184

### TOSCANA

Pallerona-Aulla	184
Lucca-Pontedera Bagni di Casciana	184
Monte Amiata-Torrenieri	184
Populonia-Portovecchio di Piombino	185
Firenze Porta al Prato-Firenze Cascine	185

### MARCHE

Monte San Vito-Monte San Vito	185
Jesi-Jesi	186
Fabriano-P.M. 228	186

### UMBRIA

Campello-Trevi	186
----------------	-----

### LAZIO

Anzio-Nettuno	187
Albano Laziale-Campoleone	187
Velletri-Colleferro	187



Linea Bari S. Andrea -Acquaviva delle Fonti - FV Grumo Appula

## SUD Linee maggiori

188

### CAMPANIA

Cancello-Torre Annunziata

192

### PUGLIA

Margherita di Savoia-Margherita di Savoia Ofantino

196

Bari Sant'Andrea-Acquaviva delle Fonti

198

Gioia del Colle-Palagianello

202

Lesina-Apricena

206

### CALABRIA

Settingiano-Catanzaro Lido

210

## SUD Linee minori

214

### ABRUZZO

Pescara-Pescara

214

Tollo-Ortona

214

### CAMPANIA

Bivio Nocera-Bivio Grotti

214

Bivio Pollena-Pontile Acca

215

Torre Annunziata Centrale-Torre Annunziata Marittima

215

Telese Cerreto-Telese Bagni

215

Salerno-Salerno Porto

216

### PUGLIA

Bellavista-Nasisi

216

Taranto Nasisi-Taranto Arsenale

216

Bari Centrale-Bari Sant'Andrea

217

Brindisi Centrale-Brindisi Marittima

217

### CALABRIA

Reggio Calabria Lido-Reggio Calabria Marittima

217

Vibo Marina-Porto

218



Linea Targia-Siracusa Pista Ciclabile Rossana Maiorca

## ISOLE Linee maggiori

220

### SICILIA

Terme Vigliatore-Messina Scalo	224
Fiumefreddo di Sicilia-Catania Ognina	228
Randazzo-Alcantara	232
Regalbuto-Schettino Santa Maria di Licodia	236
Leonforte-Dittaino e Dittaino-Caltagirone	240
Noto-Pachino	244
Agrigento Bassa-Licata	248
Canicattì-Margonia Bivio	252
Lercara Bassa-Magazzolo	256
Filaga Bivio-Palazzo Adriano	260
Castelvetrano-Porto Empedocle	264
Salaparuta Poggioreale-Castelvetrano	268
Salemi-Santa Ninfa	272

### SARDEGNA

Pabillonis-Sanluri Stato	276
Bonorva-Campeda	280



Linea Castelvetrano-Porto Empedocle

## ISOLE Linee minori

284

### SICILIA

Trabia-Buonfornello	284
Pollina-Tusa	284
Fiumetorto-Cerda	284
Carini-Punta Raisi	285
Palermo Centrale-Palermo Porto	285
Trapani-Trapani Porto	285
Targia-Siracusa	286
Siracusa Centrale-Siracusa Marittima	286
Lentini Diramazione-Gela	286
Licata-Licata Porto	287
Mazara del Vallo-Mazara del Vallo Porto	287

### SARDEGNA

Olbia-Olbia Isola Bianca	287
Chirialza-Monte Telti	288
Assemini-Decimomannu	288
Decimomannu-Villasor	288

## GLOSSARIO

290

# NORD

Fabbricato Viaggiatori di Moretta ▶

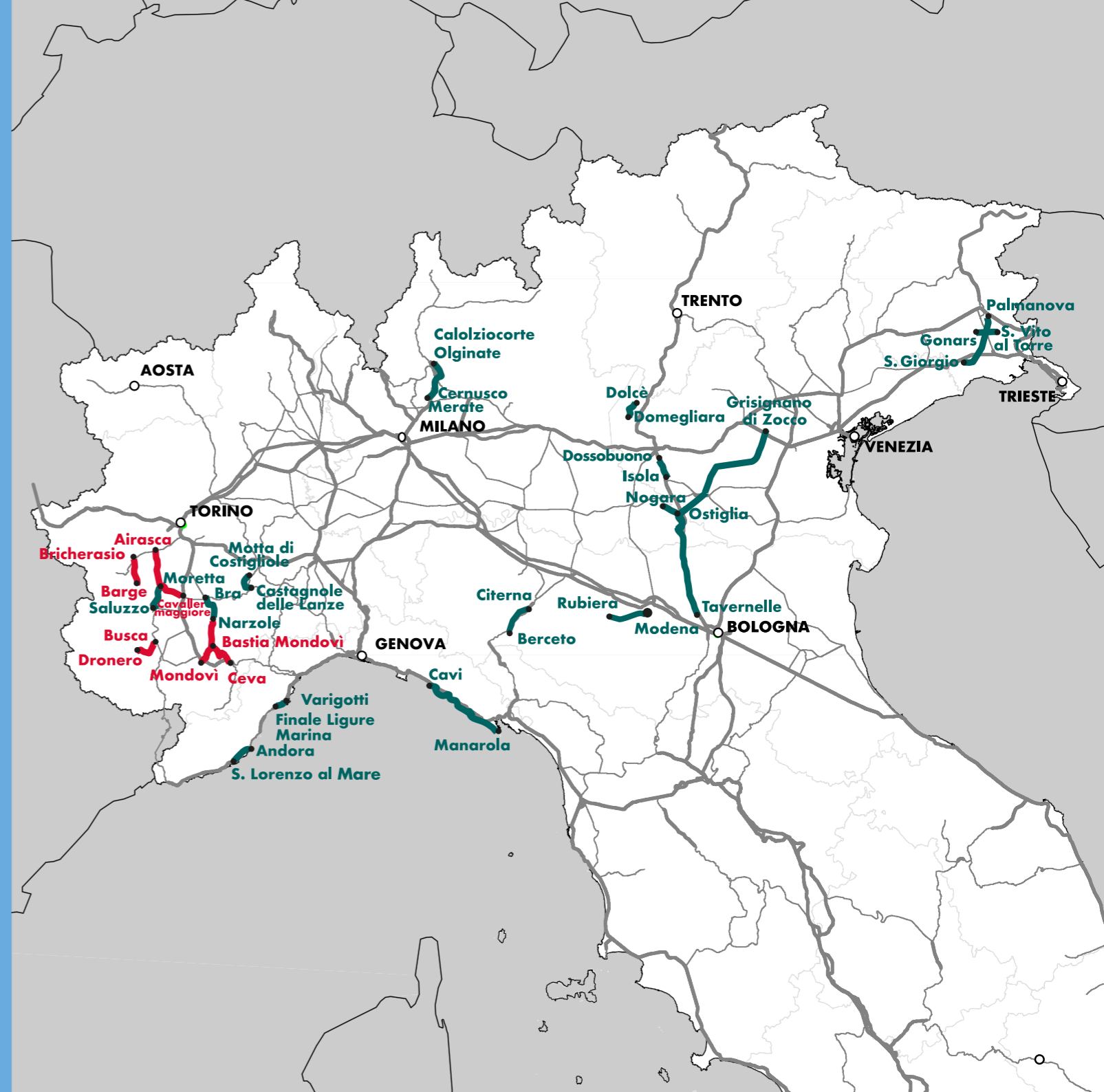


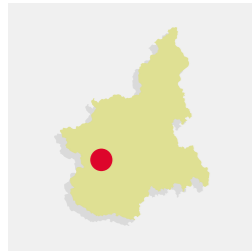
# NORD

Linee dismesse FS

Linee dismesse RFI

Linee in esercizio





## PIEMONTE

### BRICHERASIO-BARGE



LINEA  
DISMESSA



11,5 KM



1 FV  
5 CC  
1 MM



NO

#### LA LINEA

La linea ferroviaria Bricherasio-Barge, la cui realizzazione fu conclusa nel 1885, si diramava dalla stazione di Bricherasio, sulla linea Pinerolo-Torre Pellice attualmente in esercizio, per consentire alla località di Barge di avere un collegamento ferroviario diretto con Torino; l'esigenza era quella di provvedere al trasporto di materiali lapidei e minerali estratti nelle zone tra Barge e Bagnolo Piemonte.

Già dall'inizio del '900 l'entità del traffico sulla Bricherasio-Barge risultò essere appena discreta e nel 1966, non riuscendo a reggere il confronto con il servizio di trasporto offerto dalle autolinee, il servizio viaggiatori fu soppresso. Nel 1970, a seguito dell'esaurirsi anche della domanda di trasporto merci, la Bricherasio-Barge venne chiusa al traffico e dismessa con decreto nel 1984.

Il tracciato della linea è rettilineo, con pendenze medie, fino alla stazione di Bagnolo Piemonte, diventando poi tortuoso nel successivo tratto. L'armamento e l'impiantistica ferroviaria risultano completamente rimossi.

Sono molte le opere d'arte presenti lungo la linea, tra tutte si annoverano il ponte in muratura a 5 archi sul torrente Pellice, e il ponte a 3 archi sul torrente Grana. Circa 4 chilometri di sedime restano di proprietà di FS SpA.

#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Pinerolo-Torre Pellice

Rilevanti opere d'arte: 6 ponti

Proprietà: FS SpA - Provincia di Torino

Estesa Gruppo FS: 4,3 km

BRICHERASIO  
KM 0

CAMPIGLIONE-FENILE  
KM 2,6

BAGNOLO PIEMONTE  
KM 7,2

BARGE  
KM 11,5

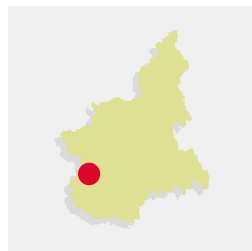


PIEMONTE **BRICHERASIO-BARGE**

CC al km 3+949

PIEMONTE **BRICHERASIO-BARGE**Pista ciclabile sul Canale Cavour  
km 1+329

CC al km 3+949



## PIEMONTE

### AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE



LINEA  
DISMESSA



33,9 KM



6 FV  
16 CC  
1 MM



NO

#### LA LINEA

La linea Airasca-Moretta-Cavallermaggiore collegava la Torino-Pinerolo alla linea Torino-Fossano-Savona; costituiva, nelle intenzioni originarie, una parte del collegamento ferroviario che si intendeva realizzare sul finire dell'800 tra Pinerolo e Alessandria.

La linea fu attivata in tre fasi: nel 1884 da Airasca a Vigone, nel 1885 da Vigone a Moretta e nel 1886 da Moretta a Cavallermaggiore.

Il collegamento ferroviario fu però sempre caratterizzato da un basso livello di traffico, anche a causa della natura prettamente rurale del territorio attraversato. La dismissione definitiva della linea avvenne nel 1961 per il tratto Cavallermaggiore-Moretta e successivamente nel 1987 per il tratto Moretta-Airasca.

L'armamento è stato completamente rimosso su tutta la linea. Sono presenti numerosi fabbricati e opere d'arte; tra queste ultime la più imponente è rappresentata dal ponte a 5 archi, a sesto ribassato e con luce di 17 metri, che attraversa il Torrente Pellice.

Il sedime in larga parte pianeggiante tra Airasca e Moretta è passato in proprietà delle Province di Torino e Cuneo ed è stato trasformato in una greenway. Il tratto restante tra Moretta e Cavallermaggiore, di circa 18 chilometri, è di proprietà di FS SpA.

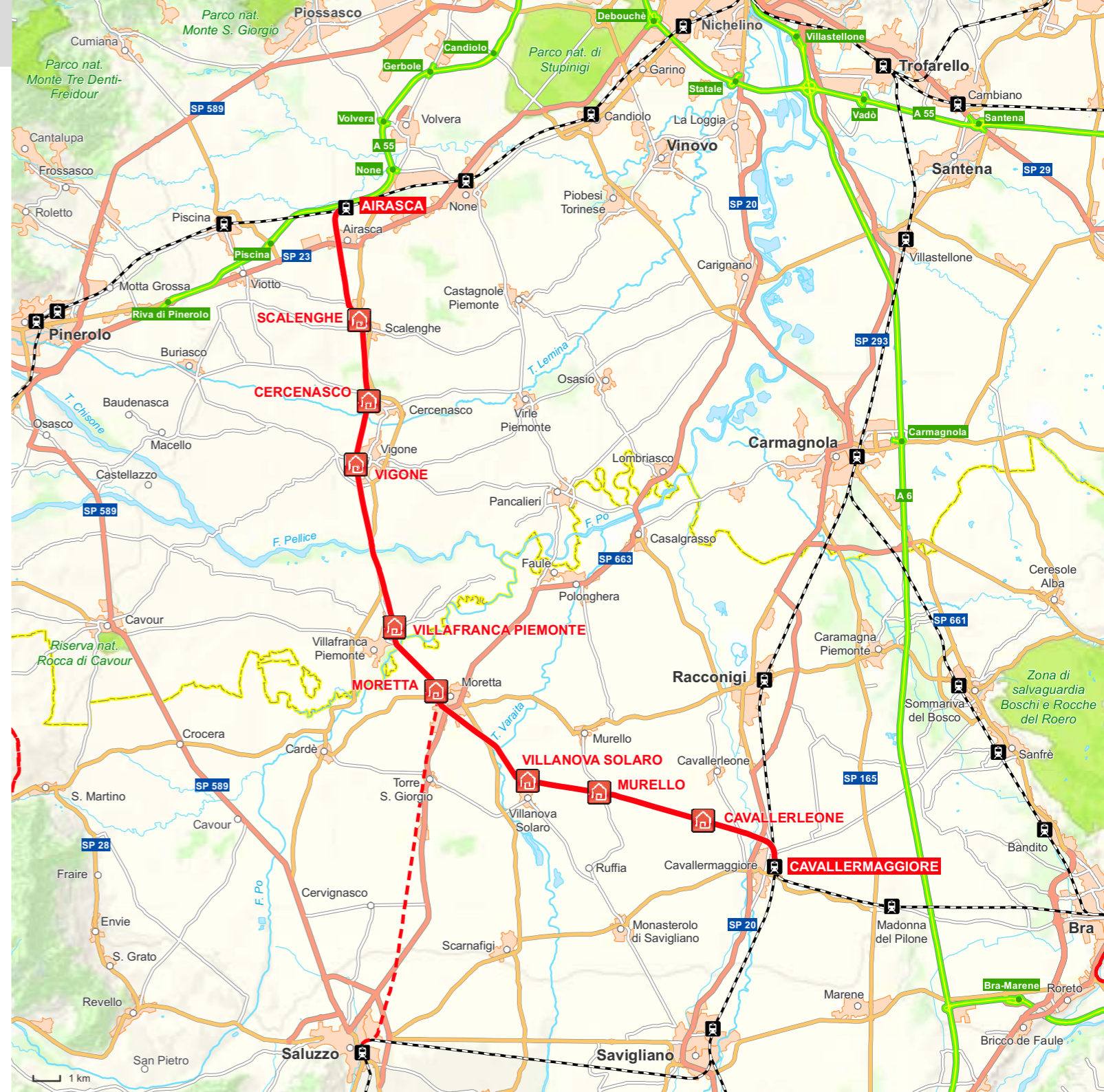
#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Airasca-Moretta-Cavallermaggiore

Rilevanti opere d'arte: 6 ponti

Proprietà: FS SpA - Provincia di Torino

Estesa Gruppo FS: 6,8 km



PIEMONTE **AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE**

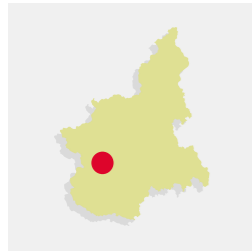
CC al km 12+837

PIEMONTE **AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE**

Pista ciclabile in località Airasca



Stazione di Villafranca di Piemonte



## PIEMONTE

### MORETTA-SALUZZO



LINEA  
DISMESSA



13,8 KM



1 FV  
5 CC



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

#### LA LINEA

La linea ferroviaria Moretta-Saluzzo venne realizzata tra il 1882 e il 1886, il tracciato presenta uno sviluppo prevalentemente rettilineo e pianeggiante.

La ferrovia si diramava dalla stazione di Moretta, sulla linea Airasca-Cavallermaggiore anch'essa dismessa, per innestarsi dopo circa 14 chilometri su Saluzzo, stazione appartenente alla linea attualmente in esercizio Savigliano-Saluzzo-Cuneo. L'idea originaria era quella di realizzare un collegamento ferroviario continuo tra la zona delle valli alpine e il mare.

A causa della natura del territorio attraversato, essenzialmente a vocazione agricola, la linea fu sempre caratterizzata da bassi livelli di traffico. Ne derivò la chiusura al traffico ferroviario commerciale avvenuta nel 1986, nonché la dismissione definitiva nel 1987.

La linea fu utilizzata successivamente unicamente come raccordo, per l'inoltro di materiale rotabile da Saluzzo alle officine della Meccanica Moretta, a loro volta collegate all'ex stazione di Moretta e specializzate nella riparazione di rotabili ferroviari. La linea, di proprietà di RFI SpA, è armata per tutta la sua estensione, mentre non vi sono più impianti tecnologici né passaggi al livello. Sono presenti fabbricati e opere d'arte generalmente in buone condizioni di efficienza.

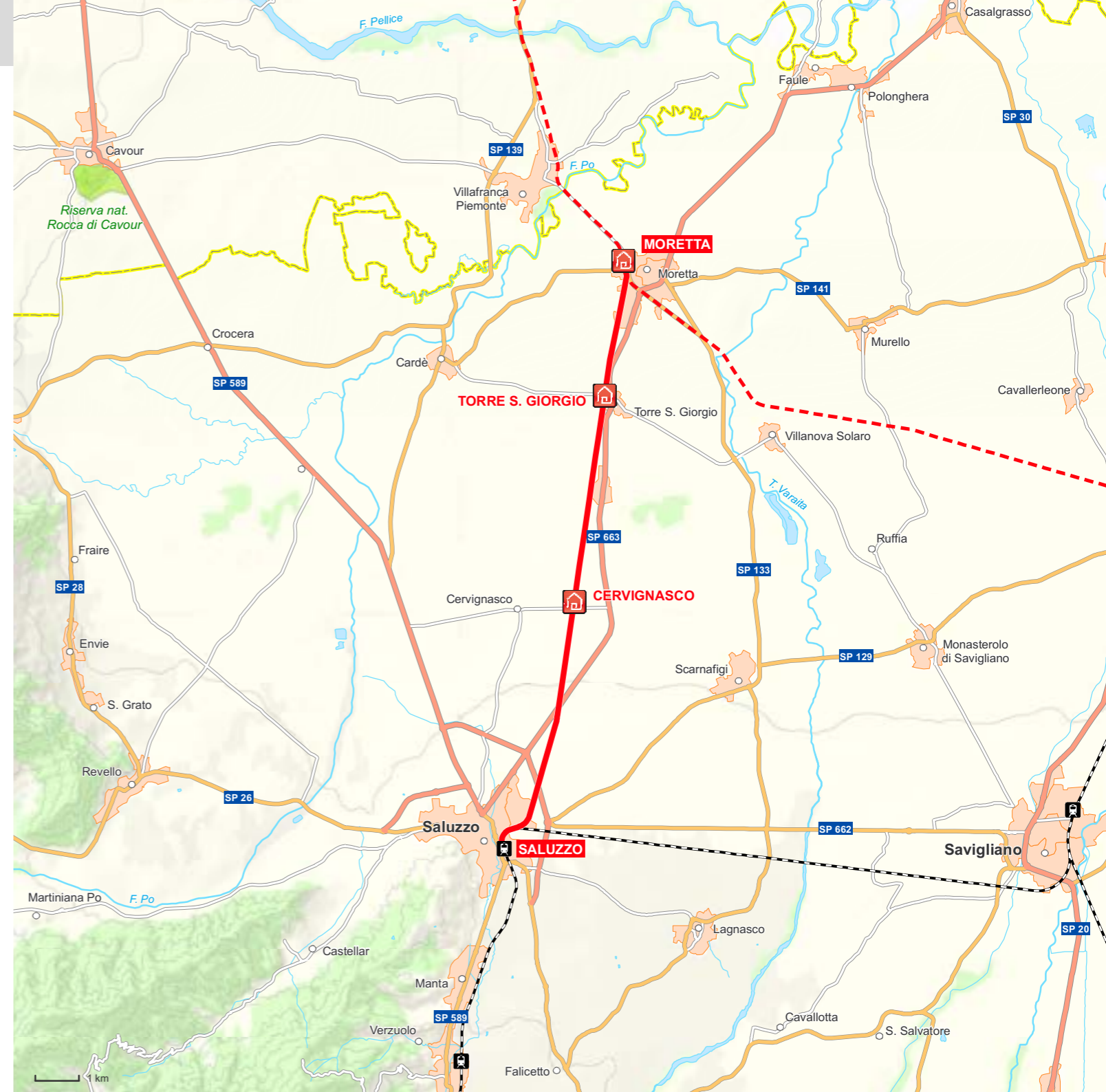
#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Airasca-Saluzzo

Rilevanti opere d'arte: 4 ponti

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 13,8 km



PIEMONTE **MORETTA-SALUZZO**

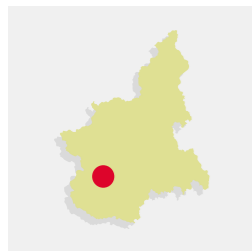
Stazione di Torre S. Giorgio

PIEMONTE **MORETTA-SALUZZO**

Ponticello presente lungo la linea



CC al km 1+195



## PIEMONTE

### BUSCA-DRONERO



LINEA  
DISMESSA



12 KM



3 CC



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

#### LA LINEA

La linea ferroviaria che collegava Busca a Dronero, aperta all'esercizio nel 1912, fu fortemente voluta dal comune di Dronero per realizzare un collegamento con la stazione di Busca, facente parte della linea Cuneo-Saluzzo tuttora in esercizio. L'intento era rimediare all'isolamento trasportistico della zona della Val Maira per favorirne lo sviluppo economico. Caratterizzata da un traffico mai rilevante, dal 1966 non fu più effettuato il servizio viaggiatori; rimase l'utilizzo della linea per il trasporto merci e a scopi militari, fino alla definitiva chiusura al traffico della linea nel 1982 e la successiva dismissione con decreto nel 2014.

La linea è quasi per intero ancora di proprietà di FS SpA. L'armamento è stato in buona parte asportato; in precedenza erano presenti 23 passaggi a livello, ora totalmente rimossi. 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 (in Italia denominati ferrocicli), guidati, come le carrozze ferroviarie, dalle rotaie su cui poggiano, sfruttando i tratti di binario che risultano ancora integri e in opera sul sedime della linea.

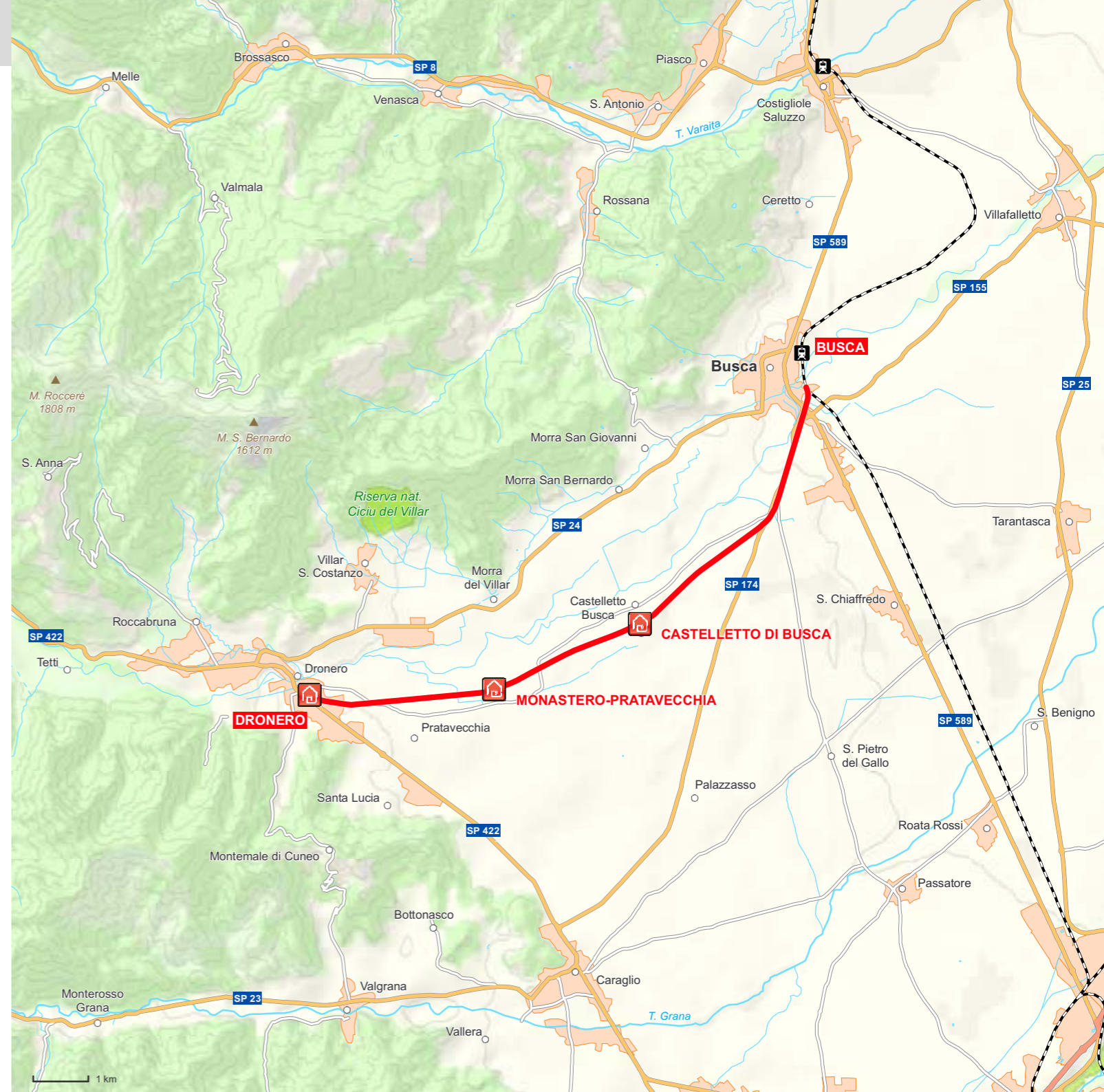
#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Savigliano-Saluzzo-Cuneo

Rilevanti opere d'arte: 1 ponte-1 sottovia

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 12 km



PIEMONTE **BUSCA-DRONERO**

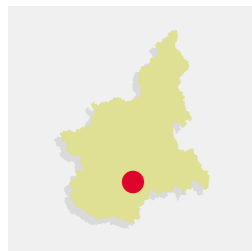
CC al km 4+749

PIEMONTE **BUSCA-DRONERO**

Stazione di Dronero



CC in località Busca



## PIEMONTE

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

LINEA  
DISMESSA

13,5 KM

1 FV  
1 MMBINARI SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

La linea dismessa Brà-Ceva, della lunghezza di circa 50 chilometri, era parte dell'itinerario ferroviario Carmagnola-Brà-Ceva-Savona, che alla fine dell'800 collegava Torino al mare percorrendo la Val Tanaro. Nel 1933 l'apertura di un nuovo collegamento più diretto tra Torino e Savona, tramite una nuova variante tra Fossano e Mondovì, fece perdere importanza al vecchio itinerario ferroviario escluso dai principali collegamenti. La Brà-Ceva fu così relegata al rango di linea a carattere locale. A seguito degli eventi alluvionali del 1994, il servizio sulla linea fu sospeso. La Brà-Ceva fu dismessa definitivamente con decreto ministeriale nel maggio del 2001. La linea viene qui analizzata in due tratte distinte rispettivamente di proprietà di RFI SpA e FS SpA. La prima tratta Brà-Cherasco-Narzole, di circa 14 chilometri, è di proprietà di RFI SpA. La stazione di Brà è in esercizio, situata all'intersezione tra le linee Carmagnola-Brà e Cavallermaggiore-Brà-Cantalupo-Alessandria. I primi 7 chilometri di linea tra Brà e Cherasco sono saltuariamente utilizzati come raccordo ferroviario merci e presentano quindi un'infrastruttura ferroviaria completa. L'opera d'arte più rilevante è costituita dall'attraversamento del fiume Stura di Demonte, tramite un ponte in muratura a sei archi di 20 metri di luce ciascuno. Tra la stazione di Cherasco e quella successiva di Narzole si trova la galleria più lunga, la Trifoglietto di 519 metri. I binari risultano presenti su tutta la lunghezza del tracciato.

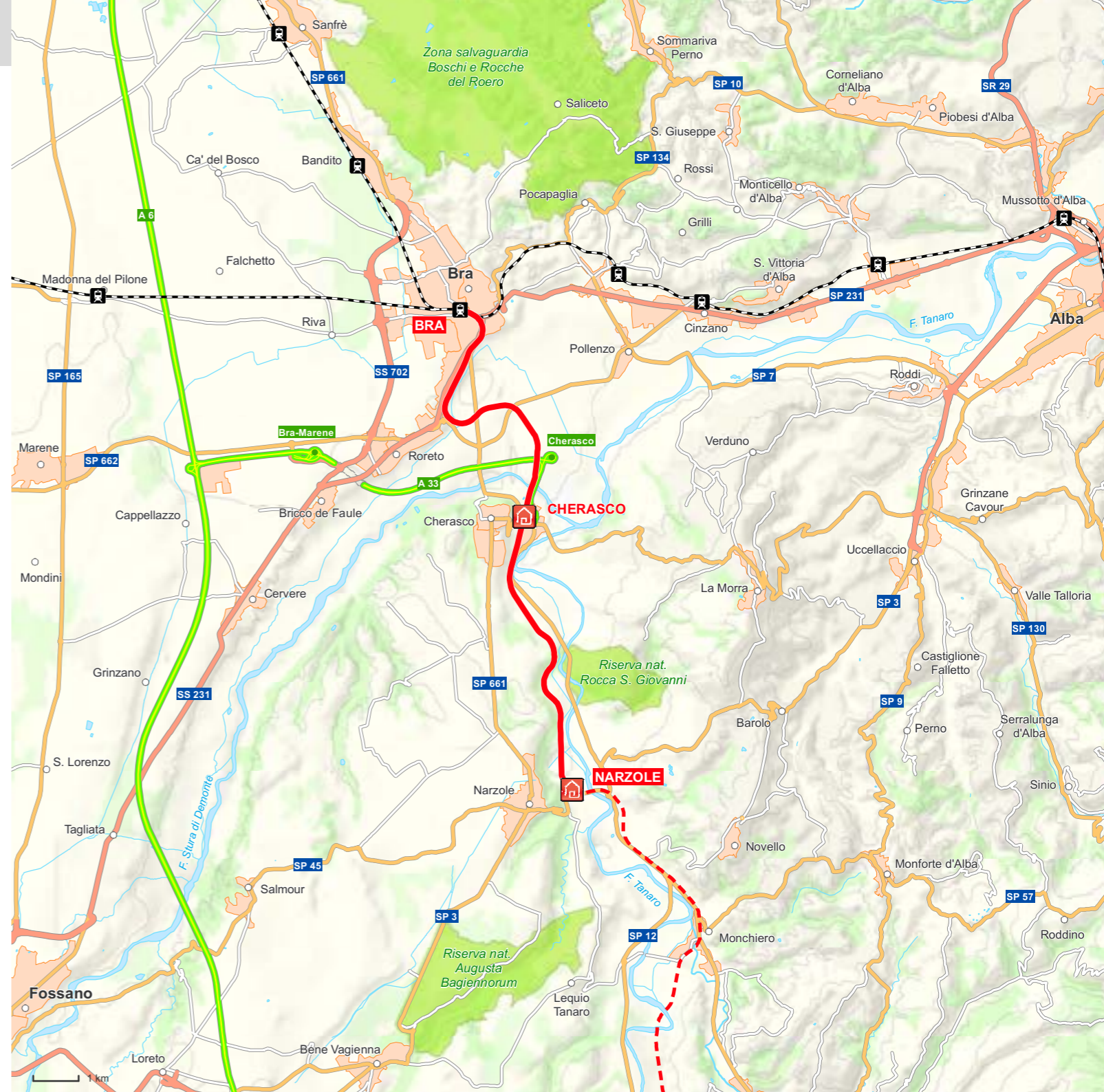
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Brà-Ceva

Rilevanti opere d'arte: 2 ponti - 3 gallerie - 1 sottovia

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 8 km

BRA  
KM 0CHERASCO  
KM 7NARZOLE  
KM 13,5

PIEMONTE **TRATTA BRA'-NARZOLE DELLA LINEA BRA'-CEVA**

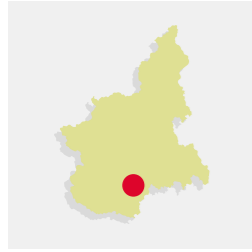
Ingresso alla stazione di Cherasco

PIEMONTE **TRATTA BRA'-NARZOLE DELLA LINEA BRA'-CEVA**

Tracce dell'armamento



MM nella stazione di Narzole



## PIEMONTE

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

LINEA  
DISMESSA

36,2 KM

8 FV  
17 CC  
4 MM

NO

## LA LINEA

La seconda tratta Narzole-Ceva della linea dismessa Brà-Ceva, di circa 36,2 chilometri, attualmente di proprietà di FS SpA, è la prosecuzione verso sud del tratto Brà-Narzole di proprietà di RFI SpA. I due tratti assieme compongono la linea dismessa Brà-Ceva e sono qui analizzati separatamente in ragione della diversa proprietà.

Attivata nel 1874, quale parte del primo collegamento ferroviario nord-sud tra Torino e Savona, la Brà-Ceva perse progressivamente di importanza dopo la realizzazione di un nuovo collegamento ferroviario più veloce tra Torino e Savona tramite la variante passante per Fossano e Mondovì.

L'interruzione definitiva dei servizi ferroviari fu conseguente all'alluvione del 1994, cui seguì la dismissione definitiva con decreto ministeriale nel maggio 2001.

La stazione di Ceva è oggi in esercizio sulla linea Torino-Fossano-Mondovì-Savona.

Le opere d'arte tuttora esistenti sono numerose, nonostante alcune di esse siano state demolite, ricostruite o crollate a seguito degli eventi alluvionali.

Nelle otto stazioni e fermate oggi dismesse, i fabbricati viaggiatori si trovano in buone condizioni.

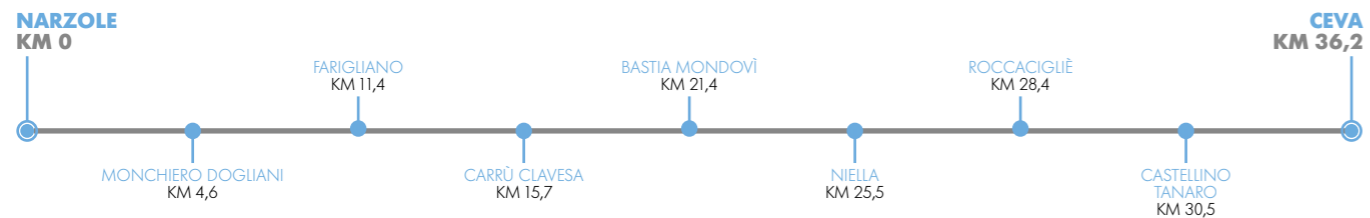
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Brà-Ceva

Rilevanti opere d'arte: 21 ponti - 8 gallerie - 1 viadotto - 11 cavalcavia

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 27,1 km



PIEMONTE **TRATTA NARZOLE-CEVA DELLA LINEA BRA'-CEVA**

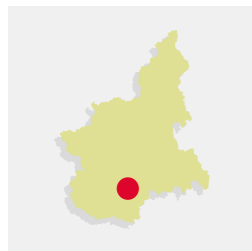
Viadotto Braia

PIEMONTE **TRATTA NARZOLE-CEVA DELLA LINEA BRA'-CEVA**

Stazione di Monchiero-Dogliani



Galleria Guglielmini Greuse



PIEMONTE

**BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ**LINEA  
DISMESSA

11,9 KM



0

BINARI SI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

La linea ferroviaria Bastia Mondovì-Mondovì, lunga circa 12 chilometri, entrò in esercizio nel 1875 per collegare la città di Mondovì a Bastia Mondovì, stazione esistente della linea Brà-Ceva che era ricompresa nel vecchio itinerario tra Torino e Savona. Nel 1888 fu poi reso possibile il collegamento diretto da Bastia Mondovì a Cuneo, con l'entrata in esercizio della linea Cuneo Gesso-Mondovì. Nel 1933 fu attivata, sul collegamento Torino-Savona, la nuova e più veloce variante via Fossano e Mondovì, la linea Bastia Mondovì-Mondovì perse progressivamente di importanza, esclusa com'era dalle più importanti circolazioni di treni su quella direttrice e divenne di interesse solo per il traffico locale (come avvenuto per la linea dismessa Brà-Ceva). La scarsa domanda di trasporto portò alla definitiva chiusura al traffico ferroviario dal mese di gennaio del 1986; successivamente con il D.M. 73/T del 15 aprile 1987 furono sospesi i servizi viaggiatori e merci.

La linea è ancora per gran parte armata. La galleria di Mondovì è l'opera d'arte più imponente dell'intera tratta: si estende per 1,1 chilometri seguendo una traiettoria elicoidale.

Il fabbricato viaggiatori della stazione di Mondovì, in esercizio sulla linea Torino-Savona, è stato interamente ristrutturato, è sede di attività commerciali e il piazzale è adibito a parcheggio auto.

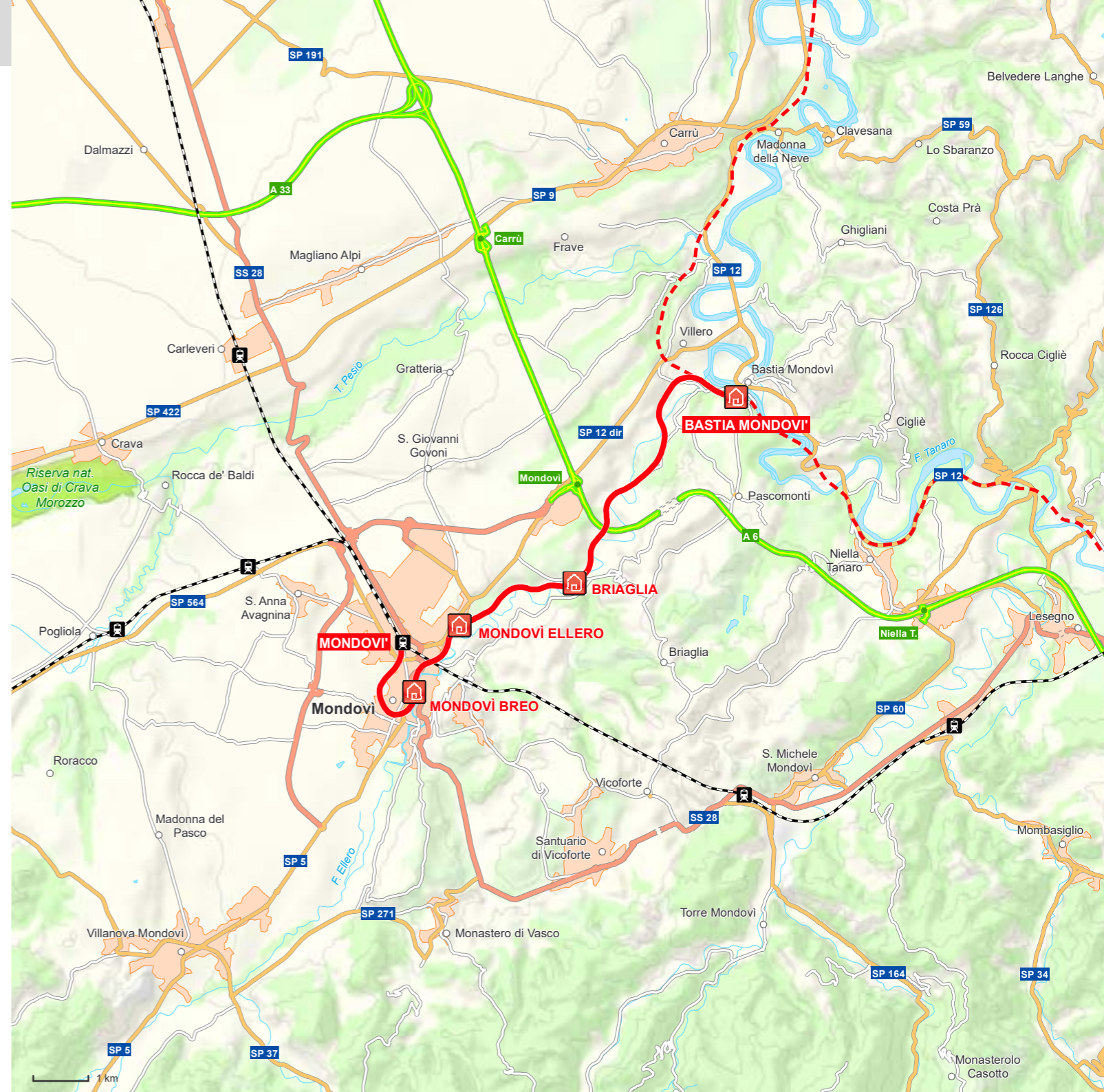
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Cuneo-Gesso-Mondovì Breo

Rilevanti opere d'arte: 3 ponti - 4 gallerie

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 11,9 km

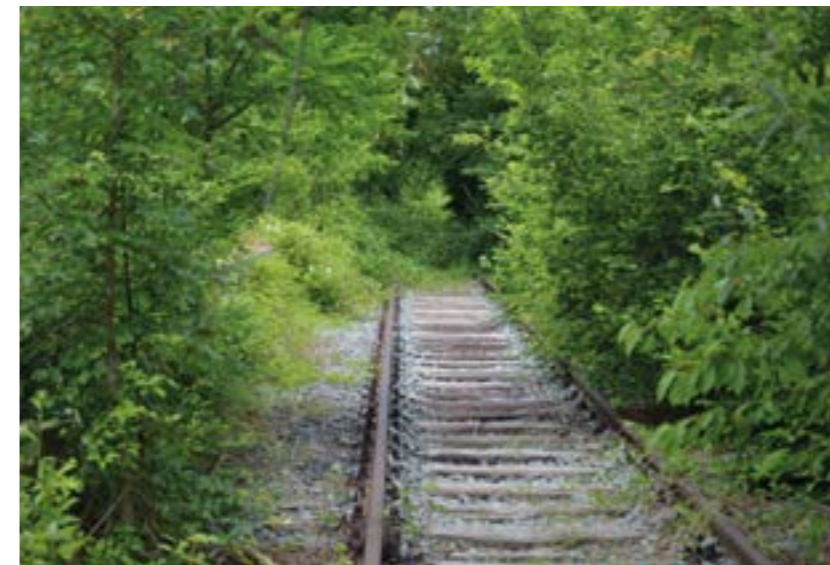
**BASTIA MONDOVÌ**  
KM 0

PIEMONTE **BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ**

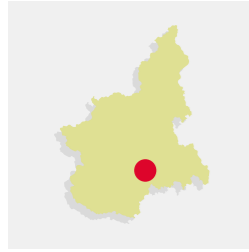
Ex casello in località Bivio Ellero

PIEMONTE **BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ**

Stazione di Mondovì Breo



Linea km 1+254



## PIEMONTE

## MOTTA DI COSTIGLIOLE-CASTAGNOLE DELLE LANZE



PER VARIANTE



4,6 KM



0



NO

## LA LINEA

La linea dismessa tra Motta di Costigliole e Castagnole delle Lanze costituiva parte del tracciato della linea ferroviaria Asti-Castagnole, attivata nel 1870.

Il tratto in questione, di circa 4,6 chilometri, fu dismesso nel 1988 a seguito dell'entrata in esercizio di una variante della Asti-Castagnole realizzata con un nuovo viadotto in calcestruzzo armato della lunghezza di circa 4 chilometri; la variante in quel tratto andava a sostituire il vecchio tracciato ormai non più efficiente in quanto afflitto storicamente da importanti movimenti franosi.

La sovrastruttura ferroviaria originaria (armamento e ballast) è stata totalmente rimossa. Lungo il tracciato non sono presenti fabbricati, ma si trovano alcuni ponti e due importanti gallerie: la galleria Bongiovanni e la galleria di Francia, entrambe di forma ovoidale, realizzate in mattoni pieni. Solo nel 2012 l'intera linea ferroviaria Asti-Castagnole (comprendente il nuovo tratto in variante sopra descritto che aveva sostituito il tratto dismesso) fu definita a bassa frequentazione dalla Regione Piemonte e da qui la sospensione del servizio ferroviario sulla Asti-Castagnole, che al momento non è interessata da offerta di treni.

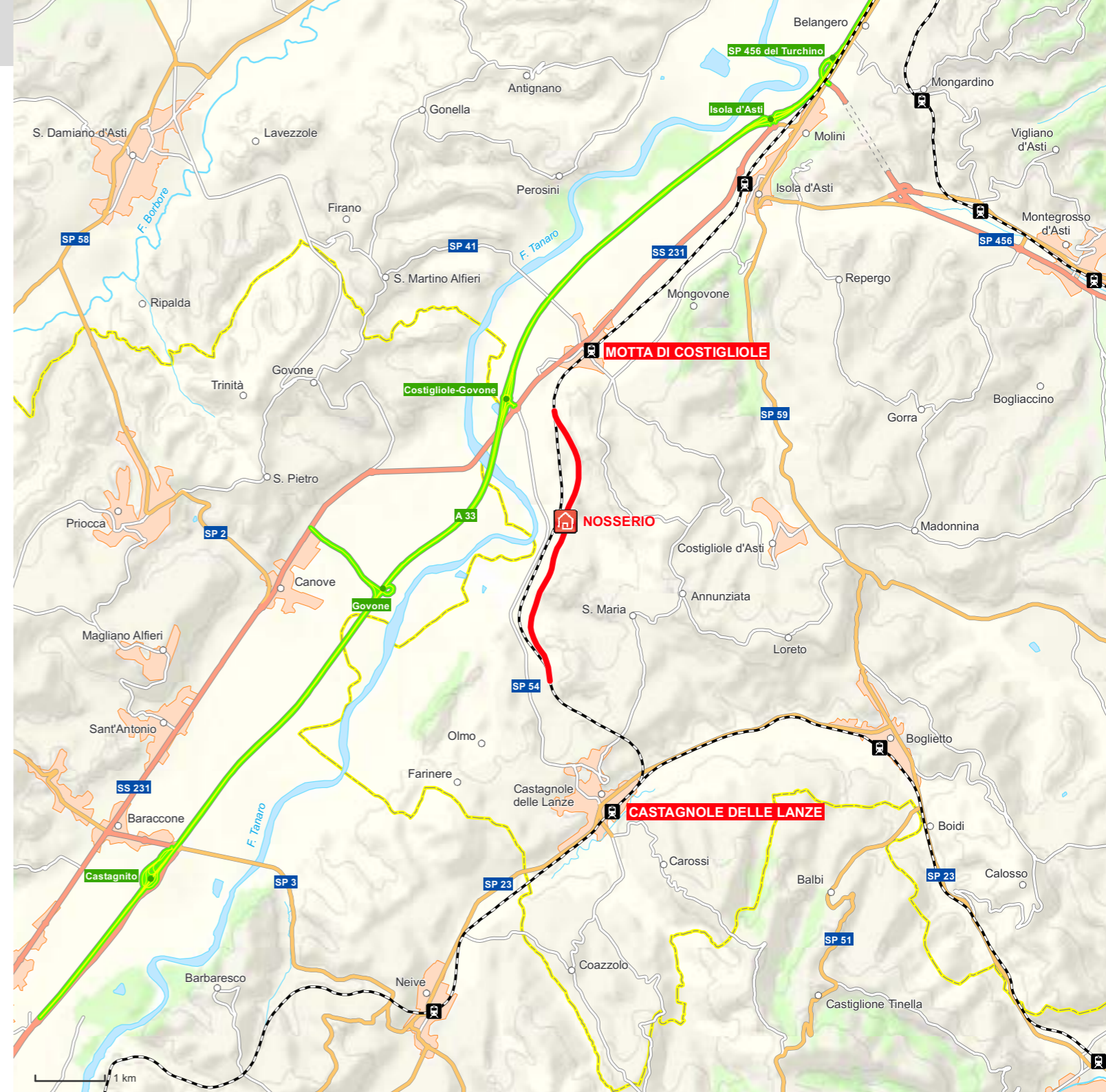
## SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Asti-Castagnole

Rilevanti opere d'arte: 2 ponti - 2 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 4,6 km

MOTTA DI COSTIGLIOLE  
KM 0CASTAGNOLE DELLE LANZE  
KM 4,6

PIEMONTE **MOTTA DI COSTIGLIOLE-CASTAGNOLE DELLE LANZE**

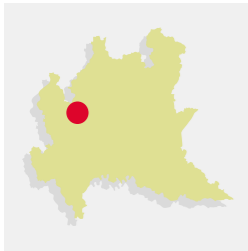
Viadotto a Castagnola delle Lanze

PIEMONTE **MOTTA DI COSTIGLIOLE-CASTAGNOLE DELLE LANZE**

Vista interna Galleria Bongiovanni



Galleria Bongiovanni



## LOMBARDIA

## CALOLZIOCORTE OLGINATE-CERNUSCO MERATE



PER VARIANTE



13,5 KM



0



NO

## LA LINEA

Si tratta di un tratto, della lunghezza di circa 8 chilometri, tra le stazioni di Calolziocorte-Olginate e Cernusco-Merate, dismesso per l'entrata in esercizio di una variante sulla linea Milano-Monza-Lecco, realizzata per tratte separate tra il 1990 e il 2008, e che presenta le medesime località di estremità rimaste in esercizio.

Il tratto da Monza a Lecco fu realizzato nel 1873 con l'intento originario di proseguire a nord per raggiungere la Svizzera, cui non si diede seguito essendo stato realizzato, nel 1876, il collegamento tra Milano e Chiasso verso il Gottardo. A Calolziocorte Olginate l'attuale linea in esercizio si interconnette con la linea Lecco-Bergamo-Brescia. Cernusco Merate è stata declassata da stazione a fermata. Il tracciato dismesso, di proprietà di RFI SpA, si sviluppa a mezza costa con un caratteristico andamento plano-altimetrico che presenta varie curve e pendenze lievi. Le opere d'arte sono tipiche del periodo di costruzione: sono presenti tratti in galleria, ponticelli in muratura, muri di sostegno in pietra e inoltre diversi attraversamenti a raso stradali e pedonali. Non sono presenti né armamento né impianti tecnologici. Interessante il ponte a travate metalliche sul fiume Adda, che è stato ricompreso nell'itinerario ciclabile Lecco-Merate, gestito dalla Provincia di Lecco. Nel tempo sono state inoltre realizzate opere di attraversamento con vari cavalcavia, funzionali allo sviluppo economico e demografico del territorio circostante.

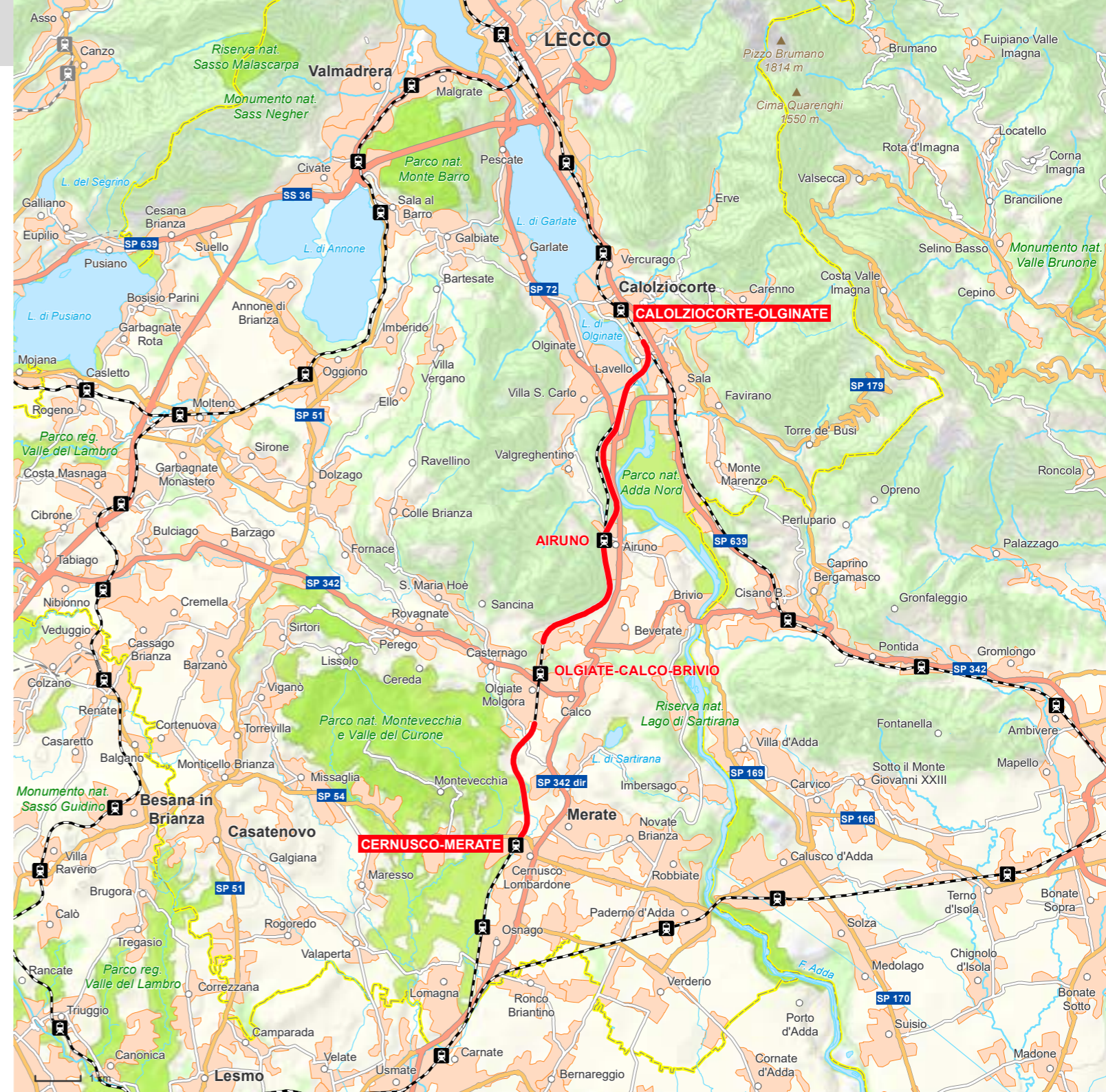
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Monza-Calolziocorte-Lecco

Rilevanti opere d'arte: 3 ponti - 2 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 7,8 km

CALOLZIOCORTE-OLGINATE  
KM 0CERNUSCO-MERATE  
KM 13,5

LOMBARDIA **CALOLZIOCORTE OLGINATE-CERNUSCO MERATE**



**Sedime lungo il tracciato**



**Tipica recinzione ferroviaria**

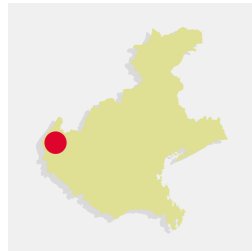
LOMBARDIA **CALOLZIOCORTE OLGINATE-CERNUSCO MERATE**



**Attraversamento dei nuclei abitati**



**Sedime dismesso a mezza costa**



VENETO

**P.C. DOLCÈ-DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO**

PER VARIANTE



7,8 KM



2 FV



NO

**LA LINEA**

Il tratto di linea tra Dolcè e Domegliara Sant'Ambrogio, attivato nel 1859, è stato dismesso nel 1998, a seguito della realizzazione di una variante di tracciato in galleria di circa 4,3 chilometri, nell'ambito degli interventi per l'ammodernamento e velocizzazione della linea Bologna-Verona-Brennero.

Il sedime dismesso ha inizio 1,7 chilometri dopo la stazione di Domegliara-Sant'Ambrogio e termina 1,5 chilometri prima della fermata di Dolcè (ambidue le località sono rimaste in esercizio). Il tracciato si estende per circa 8 chilometri a nord della città di Verona e, in quel tratto, risulta inserito nell'ampia e pregevole Val d'Adige, percorsa e modellata dal fiume Adige; sono interessate anche porzioni di territorio montagnoso caratterizzate da fenomeni franosi e annoverate tra le zone a rischio dissesto idrogeologico.

La sede è priva dell'armamento, mentre sono presenti varie opere d'arte, tra le quali muraglioni di sostegno, due ponti e la vecchia galleria di Ceraino, tutte in buono stato di conservazione.

Interna al tratto è presente un'unica stazione dismessa, Ceraino, i cui fabbricati non più utilizzati si presentano comunque in discrete condizioni. Nella zona di Ceraino il fiume percorre una spettacolare gola (Chiusa di Ceraino), che è caratterizzata da pareti di calcare oolitico, roccia particolarmente resistente all'erosione.

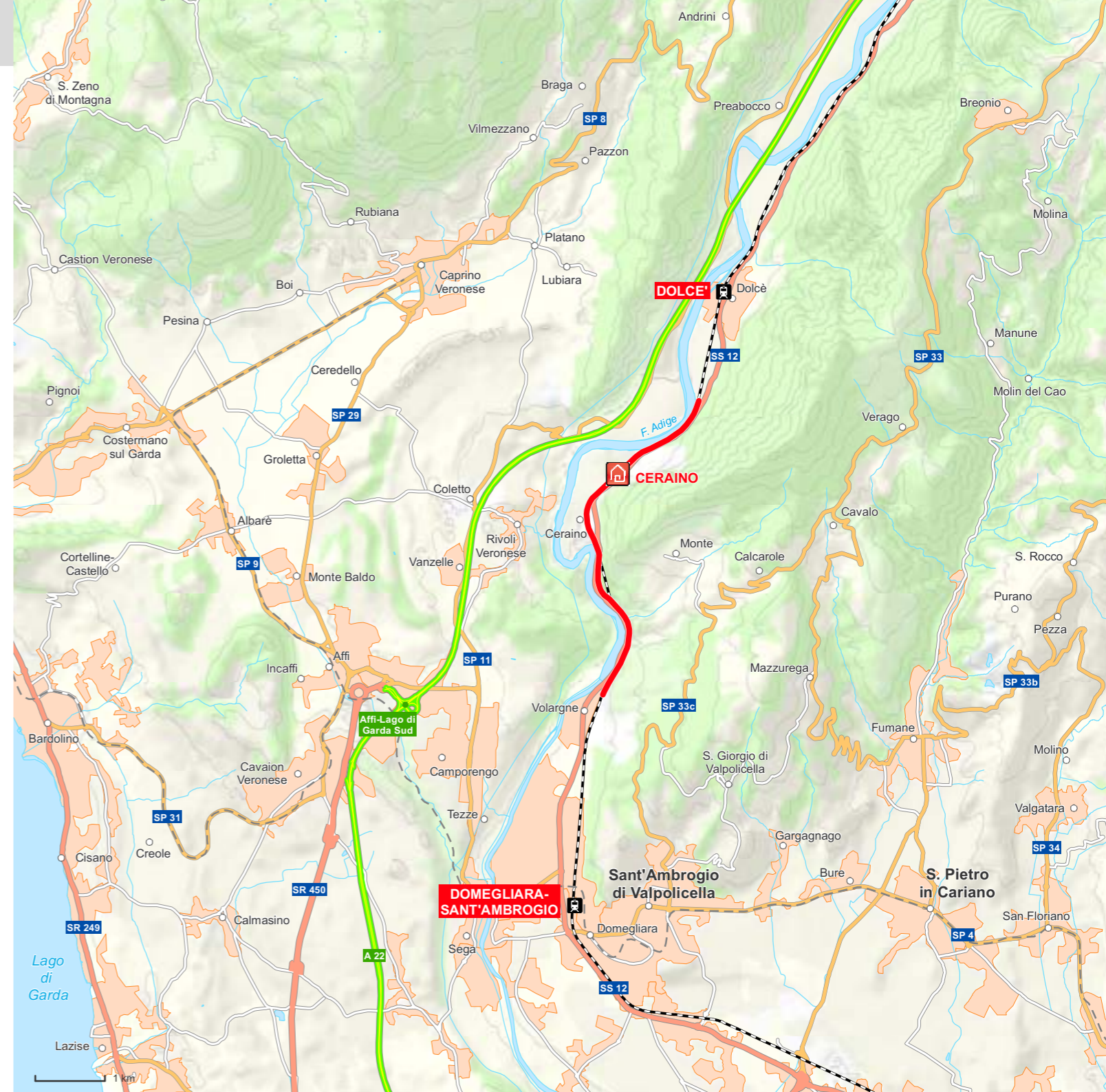
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Bologna-Verona-Brennero

Rilevanti opere d'arte: 2 ponti - 1 galleria

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 7,8 km

DOLCÈ  
KM 0DOMEGLIARA-SANT'AMBROGIO  
KM 7,8

VENETO **P.C. DOLCÈ-DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO**



Sedime dismesso adiacente alla Galleria Ceraino della Bologna-Verona

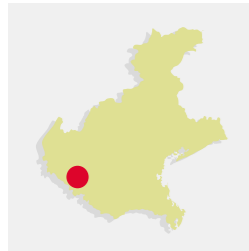
VENETO **P.C. DOLCÈ-DOMEGLIARA SANT'AMBROGIO**



Opera d'arte sovrastante il tracciato nei pressi di Dolcè



Opera d'arte sovrastante il tracciato



VENETO

**DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA**LINEA  
DISMESSA

17 KM

2 FV  
7 CC

NO

**LA LINEA**

La linea dismessa Dossobuono-Isola della Scala è lunga circa 17 chilometri. Fu attivata nel 1887 e costituiva parte dell'originario collegamento Verona-Rovigo-Bologna.

Nel 1924 fu aperta al traffico ferroviario la nuova linea diretta tra Verona e Isola della Scala, che consentiva di abbreviare la percorrenza fino a Rovigo; per raggiungere quest'ultima, infatti, non vi era più la necessità di percorrere la linea Verona-Mantova fino a Dossobuono, per poi raggiungere Isola della Scala attraverso questa linea oggi dismessa. Di conseguenza, con la nuova linea, l'instradamento più veloce dei treni portò alla drastica diminuzione delle circolazioni sulla Dossobuono-Isola della Scala, per insufficiente domanda di trasporto.

La Dossobuono-Isola della Scala rimase comunque in esercizio per anni, fino alla sospensione del traffico avvenuta il 31 dicembre 1985 e alla dismissione definitiva nel 1987. Le stazioni di estremità risultano regolarmente in esercizio sulle attuali linee Verona-Mantova e Verona-Bologna.

Il tracciato dismesso si sviluppa con un andamento rettilineo attraversando il vasto comprensorio agricolo pianeggiante a sud di Verona.

Il sedime risulta ancora quasi completamente armato, mentre non sono presenti tecnologie.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Verona-Rovigo

Rilevanti opere d'arte: 1 sottovia

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 17 km



VENETO **DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA**



Casello nei pressi della stazione di Dossobuono

VENETO **DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA**



Stazione di Castel d'Azzano lato strada



Stazione di Castel d'Azzano lato binari



VENETO\LOMBARDIA

## GRISIGNANO DI ZOCCO-OSTIGLIA

LINEA  
DISMESSA

67,5 KM



0

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

La linea dismessa Grisignano di Zocco-Ostiglia, della lunghezza di circa 67 chilometri, costituisce la porzione iniziale della ben più estesa ex linea Treviso-Ostiglia, per il resto ormai quasi interamente alienata, che con i suoi complessivi 118 chilometri può considerarsi come la linea ferroviaria dismessa più lunga d'Italia. La Treviso-Ostiglia fu realizzata per fini bellici di trasporto di truppe e merci verso l'Austria in diverse fasi tra il 1925 e il 1941. In realtà la linea fu poco sfruttata nella sua interezza, eccezion fatta per i trasporti militari, fino al verificarsi di gravi danni a seguito dei bombardamenti della Seconda guerra mondiale. Nel dopoguerra non fu più riattivato il tratto Treviso-Grisignano di Zocco, definitivamente dismesso nel 1959. Fu invece ripristinato il tratto Grisignano di Zocco-Ostiglia che, fino al 1967, con un discreto flusso di traffico passeggeri e merci, diede un contributo allo sviluppo del territorio agricolo attraversato. La linea fu poi dismessa definitivamente per singole tratte e in anni diversi, tra il 1972 e il 2014. Attualmente su circa metà della linea sono presenti binari, diverse opere d'arte e fabbricati viaggiatori in buono stato di manutenzione.

## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Treviso-Ostiglia

Rilevanti opere d'arte: 16 ponti

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 60,9 km

## GRISIGNANO DI ZOCCO

KM 0



VENETO\LOMBARDIA **GRISIGNANO DI ZOCCO-OSTIGLIA**

Stazione di Cologna Veneta

VENETO\LOMBARDIA **GRISIGNANO DI ZOCCO-OSTIGLIA**

FV di Orgiano



FRIULI VENEZIA GIULIA

**GONARS-SAN VITO AL TORRE**LINEA  
DISMESSA

12 KM



0



NO

**LA LINEA**

La linea dismessa Gonars-S. Vito al Torre costituisce una parte del tracciato di quella che doveva essere una ferrovia di circa 46 chilometri, la cui realizzazione non fu mai completata, concepita nel corso della prima guerra mondiale ed essenzialmente di interesse per i trasporti militari; la linea doveva attraversare in direzione ovest-est il Friuli Venezia Giulia, collegando tra loro le località di Teglio Veneto, Bertolino, Palmanova, S. Vito al Torre e Gorizia Savogna, fino ad attestarsi nella località di Sassetto (la slovena Saksid, nel comune di Capodistria).

Dal 1925 al 1953, in considerazione anche dell'evoluzione delle strategie militari, si succedettero diverse idee progettuali e vari ripensamenti sul tracciato che portarono, dopo la fine della seconda guerra mondiale, a dare priorità alla realizzazione di un differente collegamento: Teglio Veneto-Bertolino-Gonars-Palmanova-Udine.

Si giunse alla effettiva realizzazione di un tracciato di circa 29 chilometri che va da Bertolino al greto del torrente Torre, in prossimità dell'abitato S. Vito al Torre; furono realizzate la sede ferroviaria e le opere d'arte, senza giungere mai alla posa dell'armamento. Il sedime della linea incompleta ha già subito delle trasformazioni in tratti di viabilità; in parte è stato alienato. Resta ad oggi di proprietà di RFI SpA il tratto qui rappresentato, di circa 12 chilometri, che va da Gonars a San Vito al Torre.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Portogruaro-Sassetto

Rilevanti opere d'arte: nd

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 12 km

GONARS  
KM 0IALMICCO-SAN VITO AL TORRE  
KM 12



FRIULI VENEZIA GIULIA

**PALMANOVA-SAN GIORGIO DI NOGARO**LINEA  
DISMESSA

10 KM



3 CC

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

L'ex-linea, lunga circa 10 chilometri e attivata nel 1888, costituiva il collegamento tra le linee Udine-Cervignano e Venezia-Trieste, sulle quali si trovano, regolarmente in esercizio, le due stazioni di estremità Palmanova e San Giorgio di Nogaro. La linea dava la possibilità di avere un collegamento più diretto tra Udine e Venezia.

L'infrastruttura ferroviaria fu gravemente danneggiata nel corso della Prima Guerra Mondiale e rimase interrotta tra il 1918 e il 1921. Dopo la riapertura, i danni causati dagli eventi sismici del 1976, che colpirono gran parte del Friuli, contribuirono alla diminuzione della domanda di trasporto sulla linea, peraltro già caratterizzata dalla scarsa domanda di traffico passeggeri, prevalentemente a carattere locale.

Nel 1997 la linea fu chiusa al traffico viaggiatori e venne dismessa definitivamente nel 2004. Dopo la chiusura, l'armamento è stato parzialmente rimosso, mentre l'ex sede ferroviaria risulta facilmente rinvenibile sul terreno. Non sono più presenti impianti tecnologici e le opere d'arte visibili, un ponte e alcuni ponticelli, sono in buone condizioni. Alcuni fabbricati sono stati adibiti ad abitazione privata (ceduti in locazione o alienati).

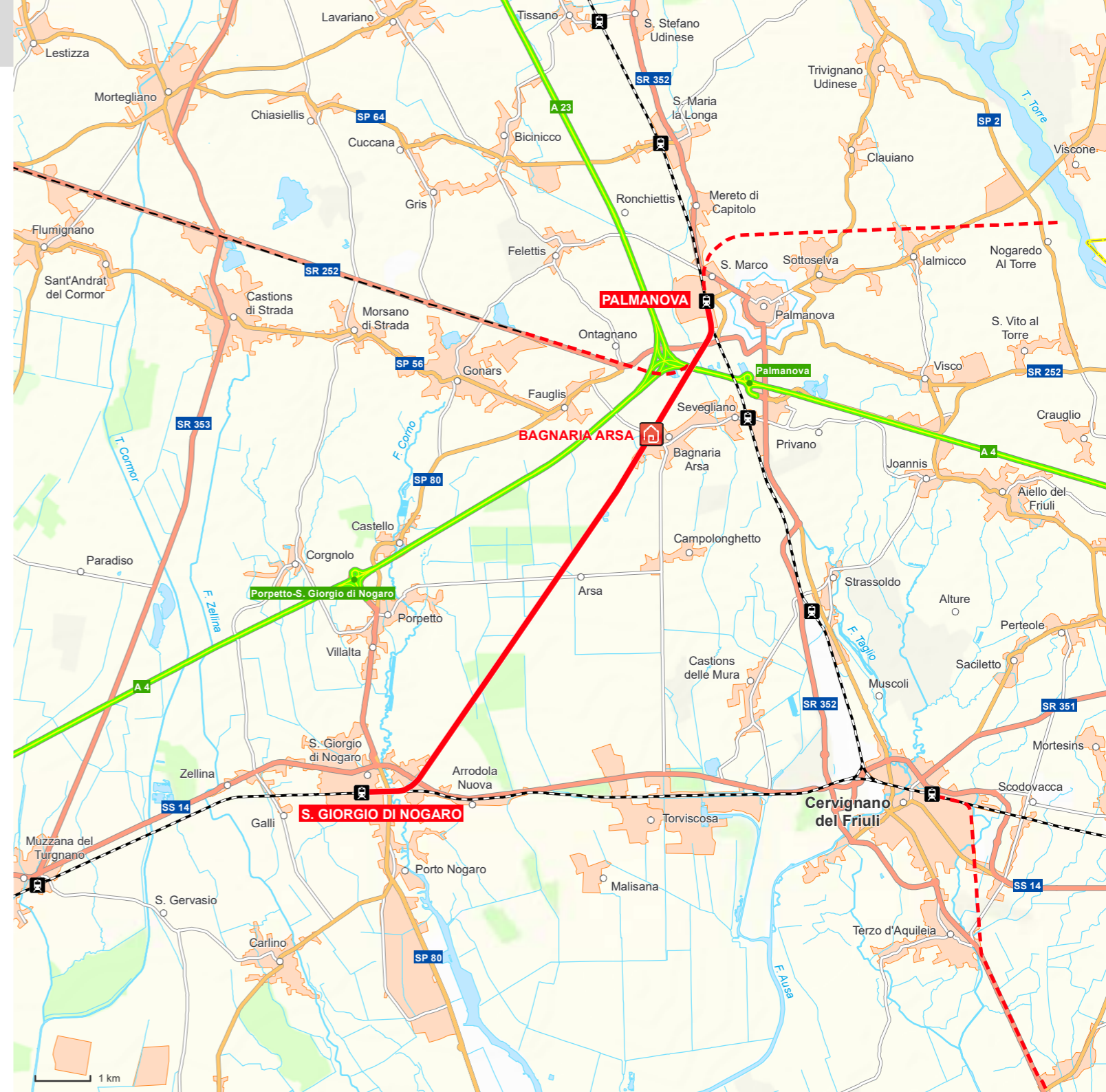
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Udine-Cervignano/Udine-Trieste

Rilevanti opere d'arte: 1 ponte

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 10 km

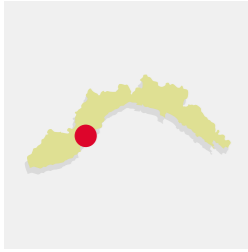
PALMANOVA  
KM 0SAN GIORGIO DI NOGARO  
KM 10BAGNARIA ARSA  
KM 2,8

FRIULI VENEZIA GIULIA **PALMANOVA-SAN GIORGIO DI NOGARO**

Stazione di Bagnaria Arsa

FRIULI VENEZIA GIULIA **PALMANOVA-SAN GIORGIO DI NOGARO**

Casello al km 25+556



## LIGURIA

## FINALE LIGURE-VARIGOTTI



PER VARIANTE



7 KM



0



NO

## LA LINEA

Gli interventi per il potenziamento della linea ferroviaria Genova-Ventimiglia, realizzata in origine tra il 1868 e il 1872, hanno portato al completamento del raddoppio del tratto Genova Vesima-Varazze nel 1968, e del tratto Varazze-Savona-Finale Ligure nel 1977.

I lavori hanno riguardato un nuovo tracciato ferroviario per la gran parte in variante, realizzato a monte dei corrispondenti tratti di vecchia linea, che sono caratterizzati dalla notevole tortuosità e dalla particolare vicinanza alla costa ligure. Con la realizzazione dei nuovi tratti di ferrovia, gran parte di quelli dell'ex-linea (circa 50 chilometri complessivi), già oggetto di alienazione della proprietà da parte del Gruppo FS, sono stati dismessi, liberati e resi disponibili per un riuso non ferroviario. Il tratto Finale Ligure-Varigotti, di circa 7 chilometri, è ancora di proprietà ferroviaria mista (parte di RFI SpA e parte di FS SpA): si tratta di un tracciato dismesso che ha inizio dalla stazione di Finale Ligure Marina (in esercizio) nella zona urbana di Finalpia; superata l'ex stazione di Varigotti, il sedime nel tratto finale include la vecchia galleria Malpasso fino al suo punto di sbocco all'aperto, situato nella frazione di Varigotti.

Il tracciato, privo di binari e impiantistica ferroviaria, è costituito da una serie di gallerie (per circa 2 chilometri complessivi) che si intervallano con tratti allo scoperto, di fatto inglobati nei contesti urbani attraversati.

## SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Savona-Finale Ligure

Rilevanti opere d'arte: 3 gallerie

Proprietà: FS SpA - RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 4,7 km = 1,5 FS - 3,2 RFI

FINALE LIGURE MARINA  
KM 0FINALE LIGURE VARIGOTTI  
KM 7

LIGURIA **FINALE LIGURE-VARIGOTTI**

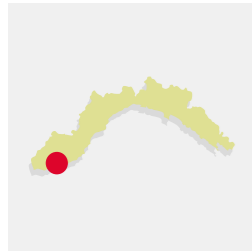
Galleria Varigotti

LIGURIA **FINALE LIGURE-VARIGOTTI**

Galleria Malpasso



Sedime presso la Galleria Varigotti



## LIGURIA

## ANDORA-SAN LORENZO AL MARE



PER VARIANTE



18,5 KM

5 FV  
4 MMBINARI SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

L'intervento di raddoppio della ferrovia Genova-Ventimiglia ha visto, tra le altre, la realizzazione di un nuovo tratto di linea in variante, a monte della costa, tra Andora e Ospedaletti (tra Savona e Imperia), che ha portato alla dismissione del tratto di linea Ospedaletti Ligure-S. Lorenzo al Mare-Andora, di circa 43 chilometri, della vecchia linea ferroviaria costiera. Di questo, il tratto che va da Ospedaletti a San Lorenzo al Mare, di circa 23 chilometri, è stato dismesso e ceduto nel 2003 alla Regione Liguria. Successivamente trasformato in greenway, oggi è considerato un'opera che si distingue a livello nazionale per il particolare pregio paesaggistico del tratto costiero interessato.

Il restante tratto S. Lorenzo al Mare-Andora, di circa 19 chilometri, in prosecuzione del primo, è ancora di proprietà di RFI SpA ed è stato dismesso nel 2016 con l'entrata in esercizio del corrispondente tratto di variante a doppio binario realizzato in precedenza.

Si tratta complessivamente di 115.000 metri quadrati di aree disponibili per il riuso. A tal riguardo è stata firmata nel mese di maggio 2018 un'intesa quadro con la Regione e i Comuni interessati, per giungere alla cessione del tratto in questione al fine di realizzare una pista ciclopedonale e il riassetto urbanistico complessivo delle aree dismesse.

## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Genova-Ventimiglia

Rilevanti opere d'arte: 3 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 16,4 km



LIGURIA **ANDORA-SAN LORENZO AL MARE**

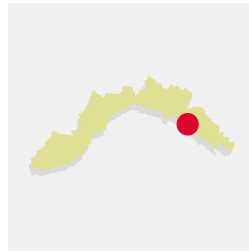
FV di Imperia Porto Maurizio

LIGURIA **ANDORA-SAN LORENZO AL MARE**

FV di Cervo-S.Bartolomeo



FV di Diano Marina



LIGURIA

**CAVI-MANAROLA**

PER VARIANTE



36,5 KM



0



NO

**LA LINEA**

Il tratto ferroviario dismesso tra Cavi e Manarola costituiva il tracciato ottocentesco della linea Genova-La Spezia-Massa che correva lungo la costa tirrenica. Inaugurata nel 1874, presentava un tracciato tortuoso a singolo binario lungo i promontori rocciosi del litorale, con successione di gallerie e tratti allo scoperto che correvano paralleli alle spiagge a pochi metri dal mare, in molti tratti attigui alla via Aurelia. La linea è stata dismessa per singole tratte in fasi successive tra il 1924 e il 1970, a seguito della realizzazione più a monte rispetto alla costa di una variante ferroviaria a doppio binario. Il tratto dismesso si estende per circa 36,5 km, dei quali solo 7 (in tratte discontinue) risultano ancora di proprietà di RFI SpA. È da notare anche che diverse centinaia di metri di sedime del vecchio tracciato sono stati oggetto di raddoppio in loco e quindi risultano integrati nella nuova linea a doppio binario e non hanno concorso a determinare sedimi dismessi. Il sedime del tratto dismesso tra Framura e Levante è stato recuperato come greenway e tra Sestri Levante e Deiva Marina il tracciato è stato riutilizzato come strada carrabile.

I beni, ancora in proprietà di RFI, non comprendono fabbricati e l'armamento è stato completamente rimosso.

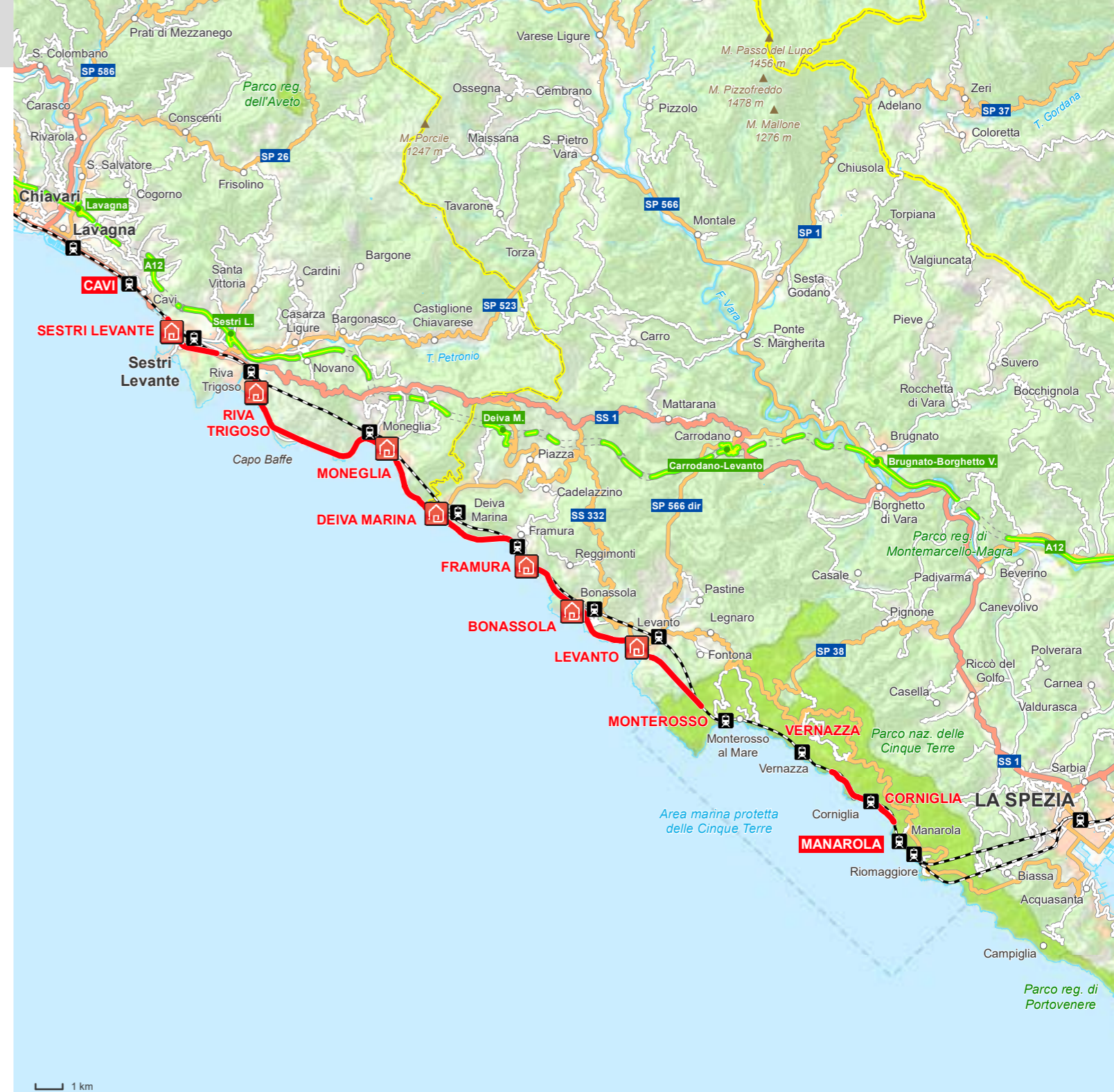
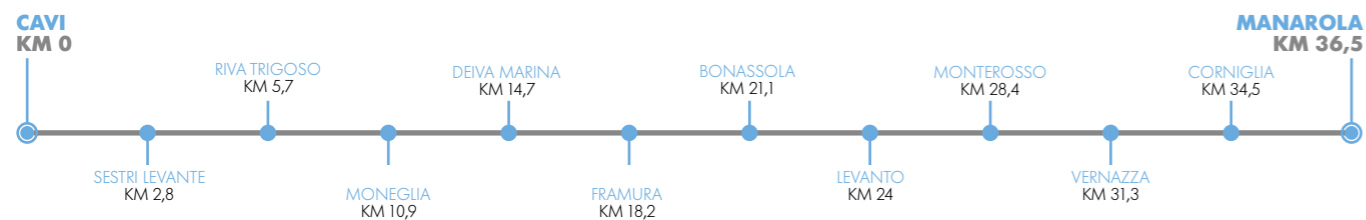
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Genova-La Spezia

Rilevanti opere d'arte: 5 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 7 km

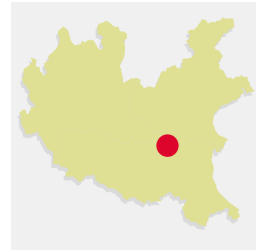


LIGURIA **CAVI-MANAROLA**

Galleria M. Prete

LIGURIA **CAVI-MANAROLA**

Galleria Mesco lato Levante



## EMILIA ROMAGNA-LOMBARDIA-VENETO

## NOGARA-TAVERNELLE



PER VARIANTE



71,1 KM

4 FV  
11 CCBINARI SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

L'intervento di potenziamento e raddoppio della linea Verona-Bologna tra Nogara e Tavernelle ha reso disponibile una serie di tratti del vecchio tracciato a binario unico, dismessi per la realizzazione delle corrispondenti varianti.

La realizzazione della linea Verona-Bologna ebbe inizio sul finire del XIX secolo, per soddisfare l'esigenza di un nuovo asse ferroviario diretto che collegasse Verona a Bologna, più favorevole rispetto al preesistente e più lungo collegamento tra Mantova e Modena. Il tratto tra Nogara e Tavernelle, in particolare, fu realizzato tra il 1887 e il 1912; il completamento della linea fino a Verona avvenne solo nel 1924. All'inizio degli anni '90 furono avviati i lavori per il raddoppio della linea, attivato in fasi successive tra il 2005 e il 2009. L'intervento ha previsto sia tratti di raddoppio in affiancamento al binario esistente in loco sul medesimo sedime, sia la realizzazione di tratti discontinui in variante di tracciato a doppio binario su nuovi sedimi. L'entrata in esercizio di queste varianti ha portato, tra il tratto Nogara e Tavernelle, alla dismissione di varie tratte per un totale di circa 50 chilometri di vecchio tracciato; vecchia e nuova linea invece coincidono in corrispondenza delle stazioni di Poggio Rusco, S. Felice sul Panaro, Crevalcore e S. Giovanni in Persiceto. Sono presenti lungo il tracciato dismesso numerosi fabbricati, case cantoniere e ponti. La proprietà è di RFI SpA. La Regione Emilia Romagna in accordo con RFI, si è adoperata per realizzare una pista ciclopedonale lunga circa 46 km, il 70% (circa 32,3 km) dei quali, utilizzando l'ex sedime. Inaugurata il 13 aprile 2021, costituirà porzione della futura Ciclovía del Sole.

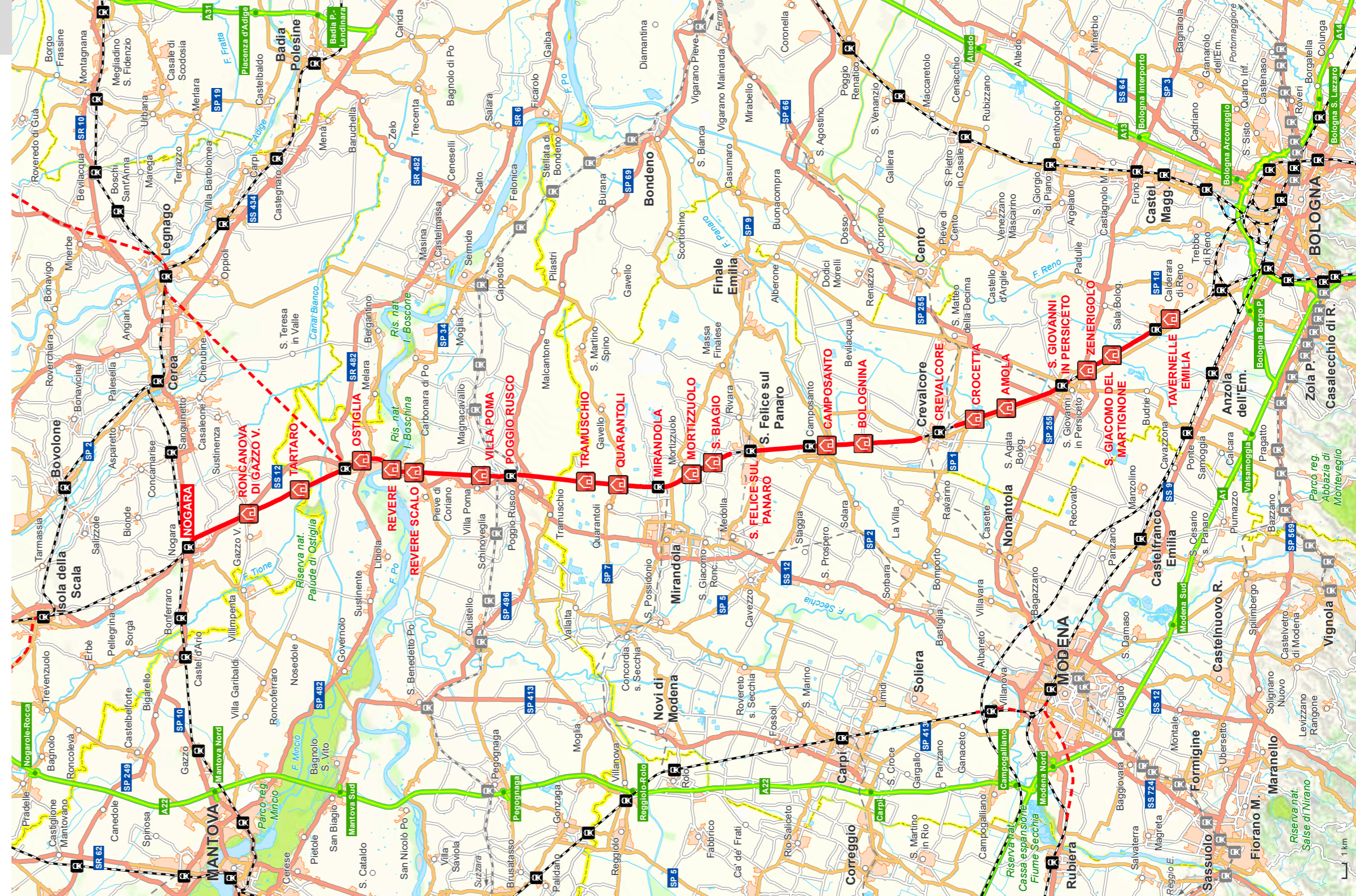
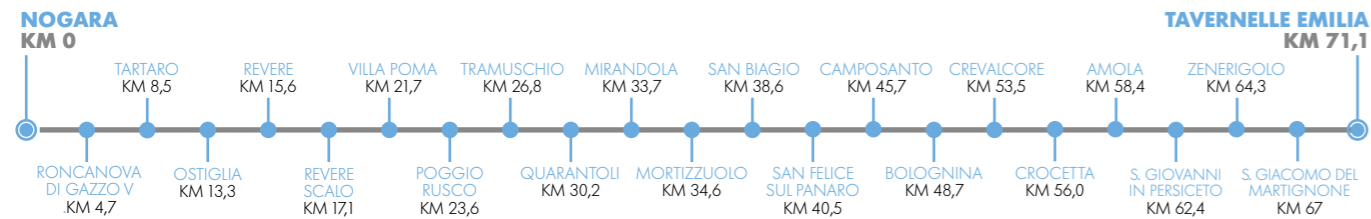
## SCHEMA TECNICO

Linea di confluenza: Bologna-Verona

Rilevanti opere d'arte: 55 tra ponti, ponticelli e sottovia

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 48 km



EMILIA ROMAGNA-LOMBARDIA-VENETO

**NOGARA-TAVERNELLE**

Ponte in acciaio ristrutturato sul Torrente Lavino

EMILIA ROMAGNA-LOMBARDIA-VENETO

**NOGARA-TAVERNELLE**

Sedime nella Stazione di Bolognina



Sedime in località Osteria Nuova



## EMILIA ROMAGNA

### MODENA-RUBIERA



PER VARIANTE



8,2 KM



3 CC



NO

#### LA LINEA

Il tratto ferroviario dismesso tra Modena e Rubiera, lungo 8,7 chilometri, costituiva parte della linea Bologna-Milano la cui realizzazione fu completata nel 1861. Dopo oltre 150 anni la tratta è stata soppressa nel 2014 in seguito alla realizzazione di una variante di tracciato, cosiddetta Rilocata, finalizzata a eliminare, per alcuni quartieri di Modena, la soggezione derivante dal passaggio della ferrovia. La dismissione della tratta ferroviaria è stata una grande occasione per Modena avendo liberato un rilevante canale di comunicazione tra il centro storico, la zona Madonnina e Cittanova. Proprio per questo, nel 1997, è stato definito l'impegno a promuovere un gruppo di lavoro FS-comune di Modena per individuare le modalità per il trasferimento di proprietà del sedime dismesso della linea ferroviaria Bologna-Piacenza nella tratta Modena-Cittanova, tenuto conto del vincolo di uso per pubblico interesse, e garantendo il passaggio est-ovest dei veicoli con punti di connessione che interferiranno il meno possibile con il percorso protetto prioritariamente dedicato a pedoni, ciclisti e mezzi pubblici. Il sedime dismesso è stato completamente disarmato e privato degli impianti tecnologici. Lungo il tracciato si rileva la presenza di tre case cantoniere. La proprietà del sedime è interamente di RFI SpA.

#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Bologna-Piacenza

Rilevanti opere d'arte: 16 ponti, cavalcavie, sottovia

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 8,2 km

MODENA  
KM 0RUBIERA  
KM 8,2

EMILIA ROMAGNA **MODENA-RUBIERA**

Sedime dismesso tra Modena e Rubiera

EMILIA ROMAGNA **MODENA-RUBIERA**

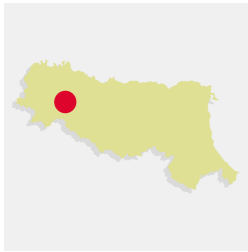
CC collocata lungo il tracciato



Sedime al km 40+964



CC al km 38+689



## EMILIA ROMAGNA

### CITERNA TARO-BERCETO



PER VARIANTE



13,2 KM

1 FV  
2 CCBINARI SI  
TECNOLOGIE NO

#### 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. I lavori per la costruzione iniziarono nell'ottobre del 1880 e si protrassero per 14 anni, nel 1894 l'intera linea entrò in servizio. Attivato nel 1889 il tratto Citerna Taro - Solignano - Berceto, della lunghezza di circa 13 chilometri, è stato dismesso 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 chilometri); nel 2014 il tratto Citerna Taro-Solignano (4,3 chilometri). I due tratti risultano tra loro privi di continuità, in quanto, in corrispondenza della stazione di Solignano, vecchia e nuova linea coincidono. Le opere d'arte sono numerose, di particolare rilievo architettonico e in alcuni casi di ardimento costruttivo. Il fabbricato viaggiatori della stazione di Valmozzola è locato a terzi per attività commerciali, mentre quello della stazione di Selva del Bocchetto (denominata all'impianto Lesignano) è stato ceduto in comodato al comune di Terenzo. La proprietà della linea è di RFI SpA.

#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Parma-La Spezia

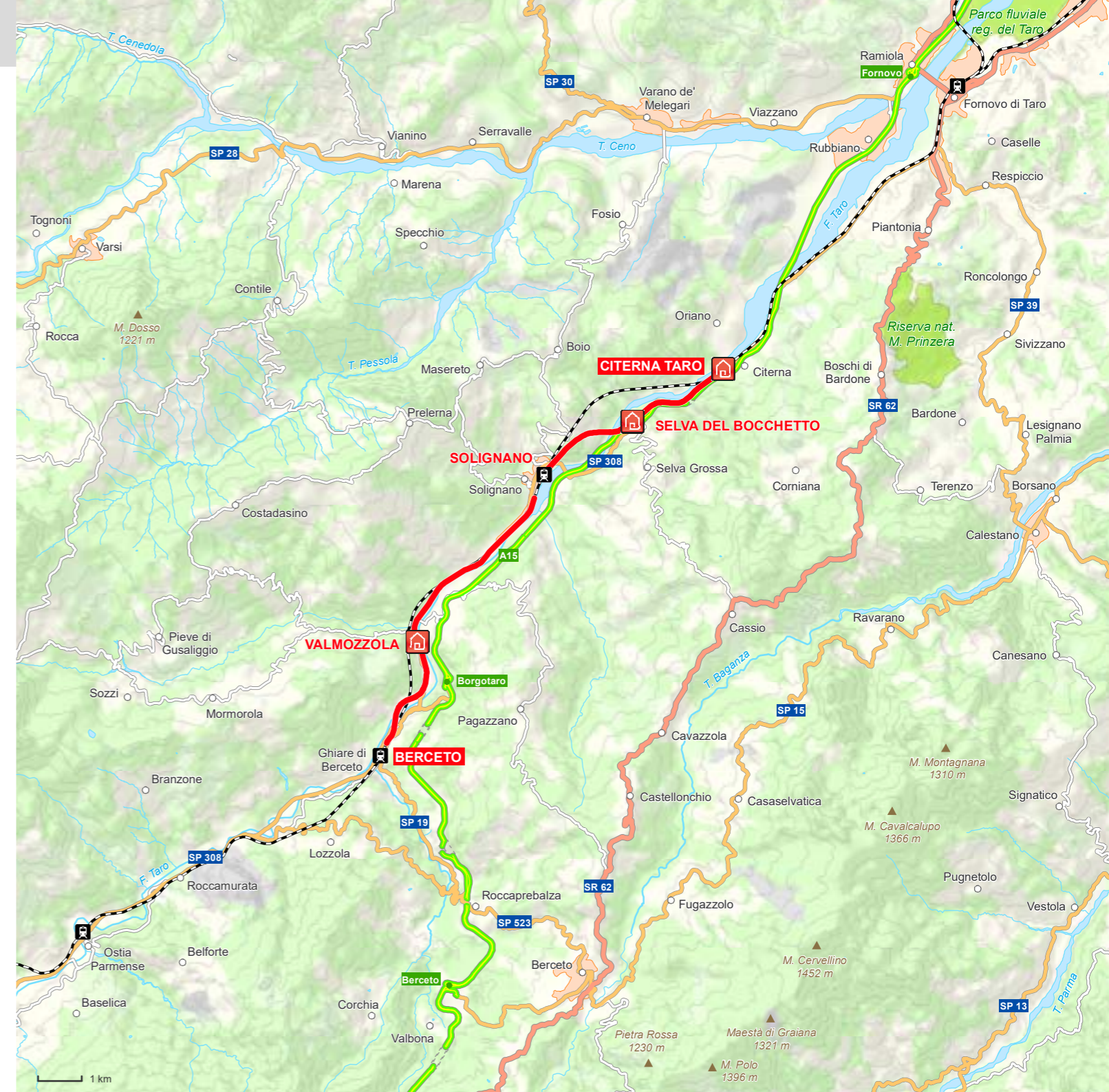
Rilevanti opere d'arte: 4 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 12 km = 4,3 Citerna-Solignano/7,7 Solignano-Berceto

CITERNA TARO  
KM 0

120



EMILIA ROMAGNA **CITERNA TARO-BERCETO**

Tratto dismesso tra Citerna e Solignano al km 33+160

EMILIA ROMAGNA **CITERNA TARO-BERCETO**

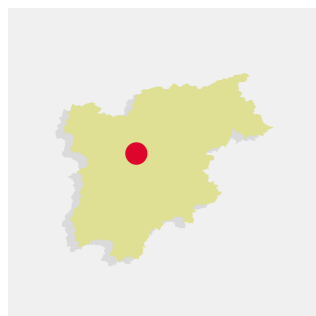
Galleria Bocchetto



Ponte sul torrente Vizzano



Stazione di Margherita di Savoia Ofantino

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

PROPRIETÀ RFI SPA



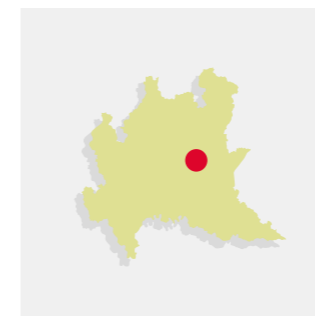
PER VARIANTE



1 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NOLOMBARDIA **BRESCIA-ISEO**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



1,5 KM

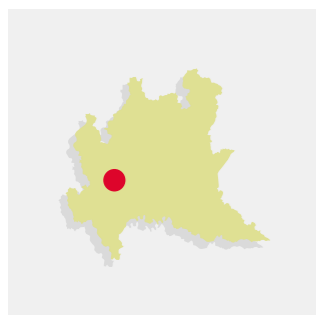


NO



ND

Brevi tratti di linea di proprietà di RFI SpA, in prossimità di Iseo e Passirano.

LOMBARDIA **MILANO ROGOREDO-POASCO-SORIGHERIO**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



2,8 KM



NO

BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

Il comune di Milano è interessato ad acquisire il sedime ferroviario.

LOMBARDIA **DORMELLETO-SESTO CALENDE**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



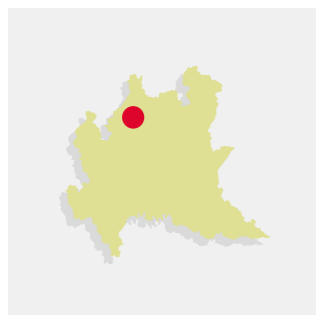
0,5 KM



NO



ND

LOMBARDIA **S. CASSIANO VALCHIAVENNA-PRATA CAMPORTACCIO**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



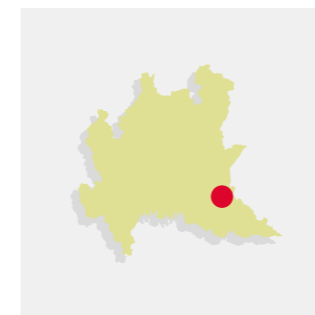
1,9 KM



NO



NO

LOMBARDIA **DESENZANO DEL GARDA SIRMIONE-DESENZANO PORTO**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



3,6 KM



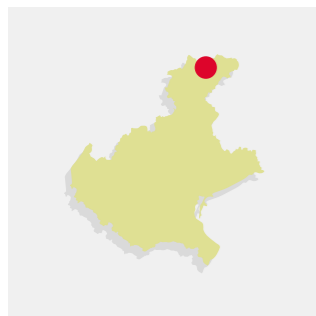
NO



NO

Brevi tratti di linea di proprietà di RFI SpA, in prossimità di Iseo e Passirano.

## VENETO **PERAROLO DI CADORE VIADOTTO BOITE**



PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



2,9 KM



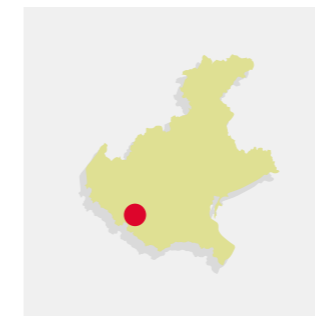
1 FV



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

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

## VENETO **CEREA-BIVIO NOGARA**



PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



0,7 KM

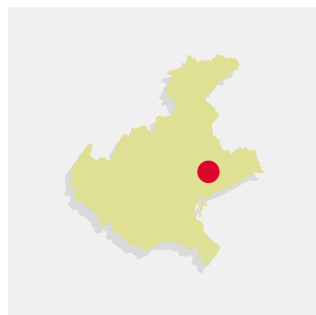


NO



ND

## VENETO **VENEZIA MESTRE-EX BIVIO ORGNANO**



PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



3,2 KM



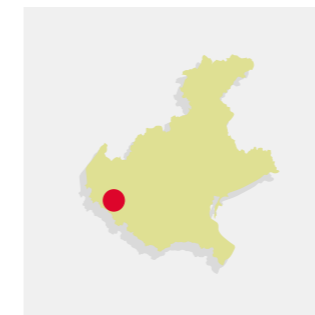
NO



NO

Tratto dismesso per variante di tracciato sulla Linea Mestre-Trento.

## VENETO **VERONA PORTA NUOVA NODO-BIVIO PER BOLOGNA**



PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



2,5 KM



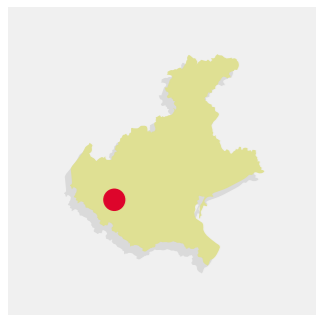
NO



BINARI I SI  
TECNOLOGIE NO

Tratto dismesso nell'ambito del Nodo di Verona.

## VENETO **ISOLA DELLA SCALA-BUTTAPIETRA**



PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1,4 KM



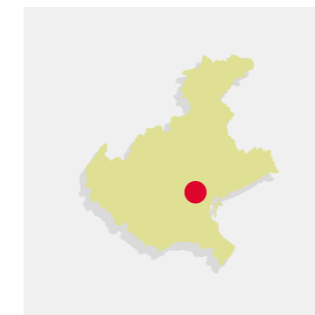
NO



NO

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

## VENETO **MONTEBELLUNA-SUSEGANA**



PROPRIETÀ FS SPA



DEFINITIVA



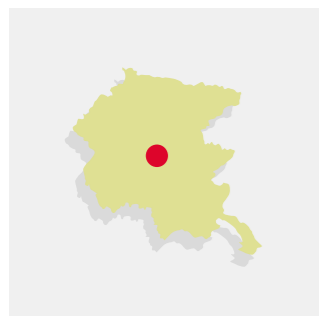
3,1 KM



NO



BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

FRIULI VENEZIA GIULIA **PINZANO-CASARSA**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



1,5 KM



NO

BINARI SI  
TECNOLOGIE NOFRIULI VENEZIA GIULIA **MONFALCONE-PORTOROSEGA**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



1 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

Raccordo della stazione di Monfalcone con Portorosega (porto di Monfalcone).

FRIULI VENEZIA GIULIA **TRICESIMO SAN PELAGIO-TARCENTO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



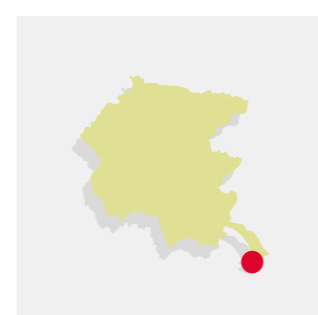
0,2 KM



2 CC



NO

FRIULI VENEZIA GIULIA **TRIESTE CAMPO MARZIO-TRIESTE BARCOLA SM.**

PROPRIETÀ RFI SPA

GRUPPI DI LINEE  
DISMESSE  
DEFINITIVAMENTE

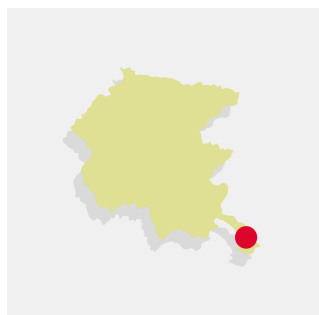
2,7 KM



NO



NO

FRIULI VENEZIA GIULIA **TRIESTE-(VECCHIA STAZIONE)-BIVIO GRETTA**

PROPRIETÀ RFI SPA



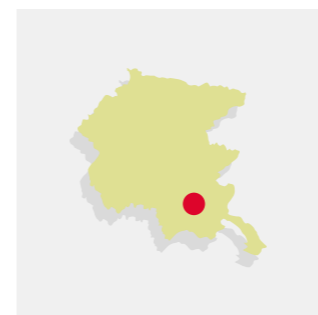
DEFINITIVA



1,1 KM



NO

BINARI SI  
TECNOLOGIE NOFRIULI VENEZIA GIULIA **TORVISCOSA-CERVIGNANO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



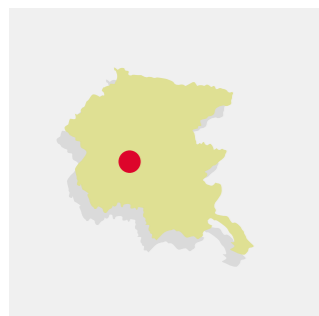
1 KM



NO



NO

FRIULI VENEZIA GIULIA **CODROIPO-CASARSA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



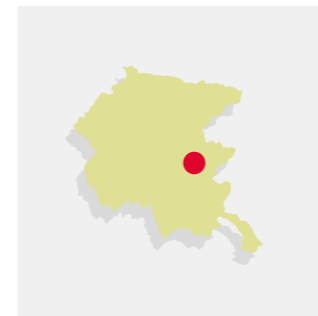
0,9 KM



NO



NO

FRIULI VENEZIA GIULIA **BIVIO PRADAMANO-BIVIO VAT**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



2 KM

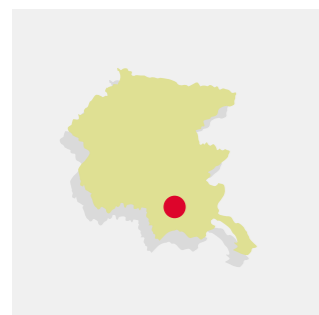


NO



SI

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

FRIULI VENEZIA GIULIA **CERVIGNANO DEL FRIULI-PONTILE PER GRADO**PROPRIETÀ FS SPA  
REGIONE FVGLINEA  
DISMESSA

2,3 KM



NO



NO

FRIULI VENEZIA GIULIA **S. GIORGIO DI NOGARO-PORTO NOGARO**

PROPRIETÀ FS SPA



DEFINITIVA



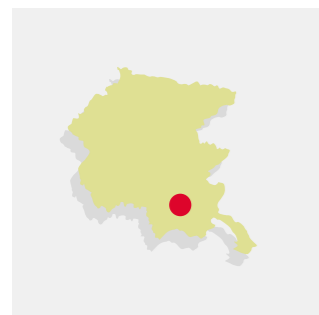
2,1 KM



NO

BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

Linea di raccordo tra il porto fluviale di Porto Nogaro e la stazione di S. Giorgio di Nogaro.

FRIULI VENEZIA GIULIA **SEVEGLIANO-CERVIGNANO-AQUILEIA-GRADO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



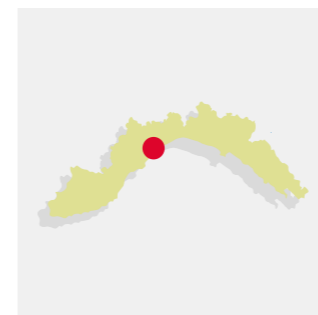
1 KM



1 FV



NO

LIGURIA **GENOVA VOLTRI-SAVONA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



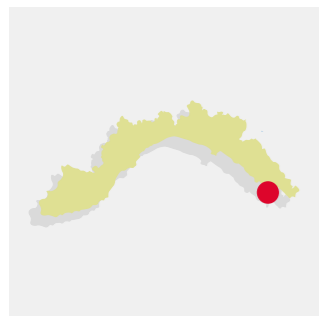
2,2 KM



NO



NO

LIGURIA **LEVANTO-MONTEROSSO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



2,5 KM

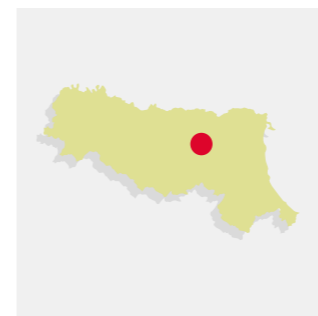


NO



NO

Parte dell'intero tratto dismesso Cavi-Manarola.

EMILIA ROMAGNA **BOLOGNA-BORGOPANICALE**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



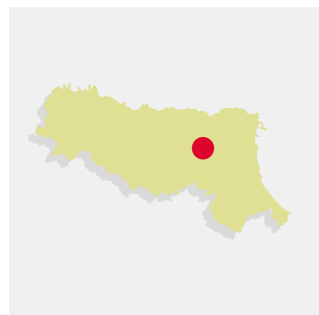
0,5 KM



NO



NO

EMILIA ROMAGNA **BOLOGNA BIVIO AGUCCHI-BIVIO BATTIFERRO**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



2,3 KM



NO



NO

EMILIA ROMAGNA **SOLIERA MODENESE-MODENA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



3,8 KM



NO



NO

La tratta dismessa è lunga 6 km di cui 2 sono stati convertiti in pista ciclo pedonale, incluso il ponte in ferro sul fiume Secchia.



Sedime riconvertito nei pressi di Modena

# CENTRO

Linea Citerna Taro-Berceto al km 36+560 ▶

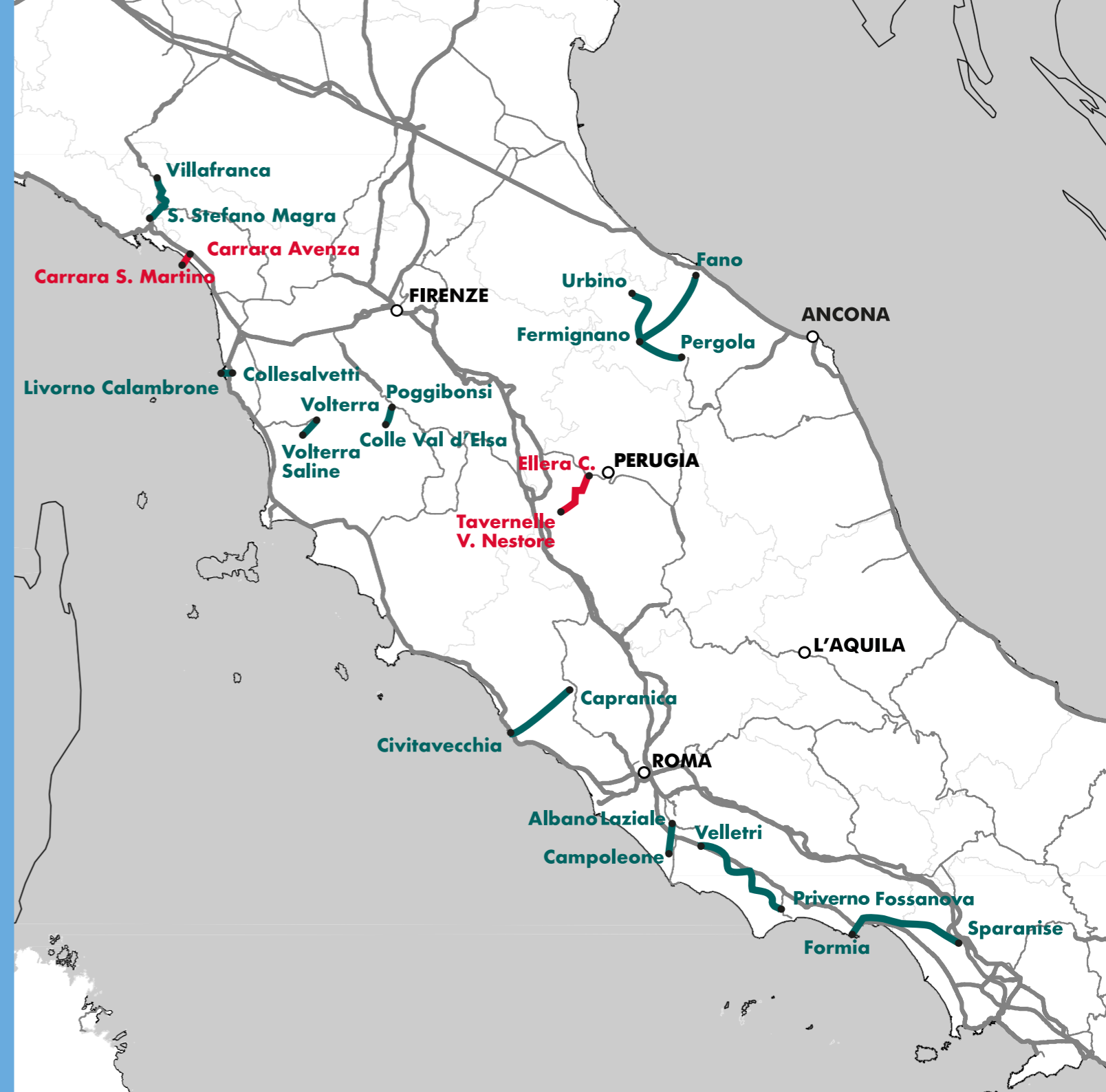


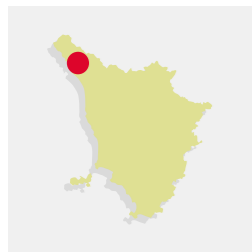
# CENTRO

Linee dismesse FS

Linee dismesse RFI

Linee in esercizio





## TOSCANA

## S. STEFANO DI MAGRA-VILLAFRANCA-BAGNONE



PER VARIANTE



13,4 KM

2 FV  
10 CC

NO

## 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 chilometri, in un punto 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. Nel 2013 è stato venduto al comune di Aulla un tratto di circa 2 chilometri, comprendente tutti i fabbricati incluso il vecchio fabbricato viaggiatori di Aulla. Le opere d'arte sono numerose e talune di particolare rilievo architettonico. In generale la ex linea si presenta già disarmata e priva degli impianti tecnologici. La proprietà della linea è per circa 10 chilometri di FS SpA, per 1 chilometro di RFI SpA.

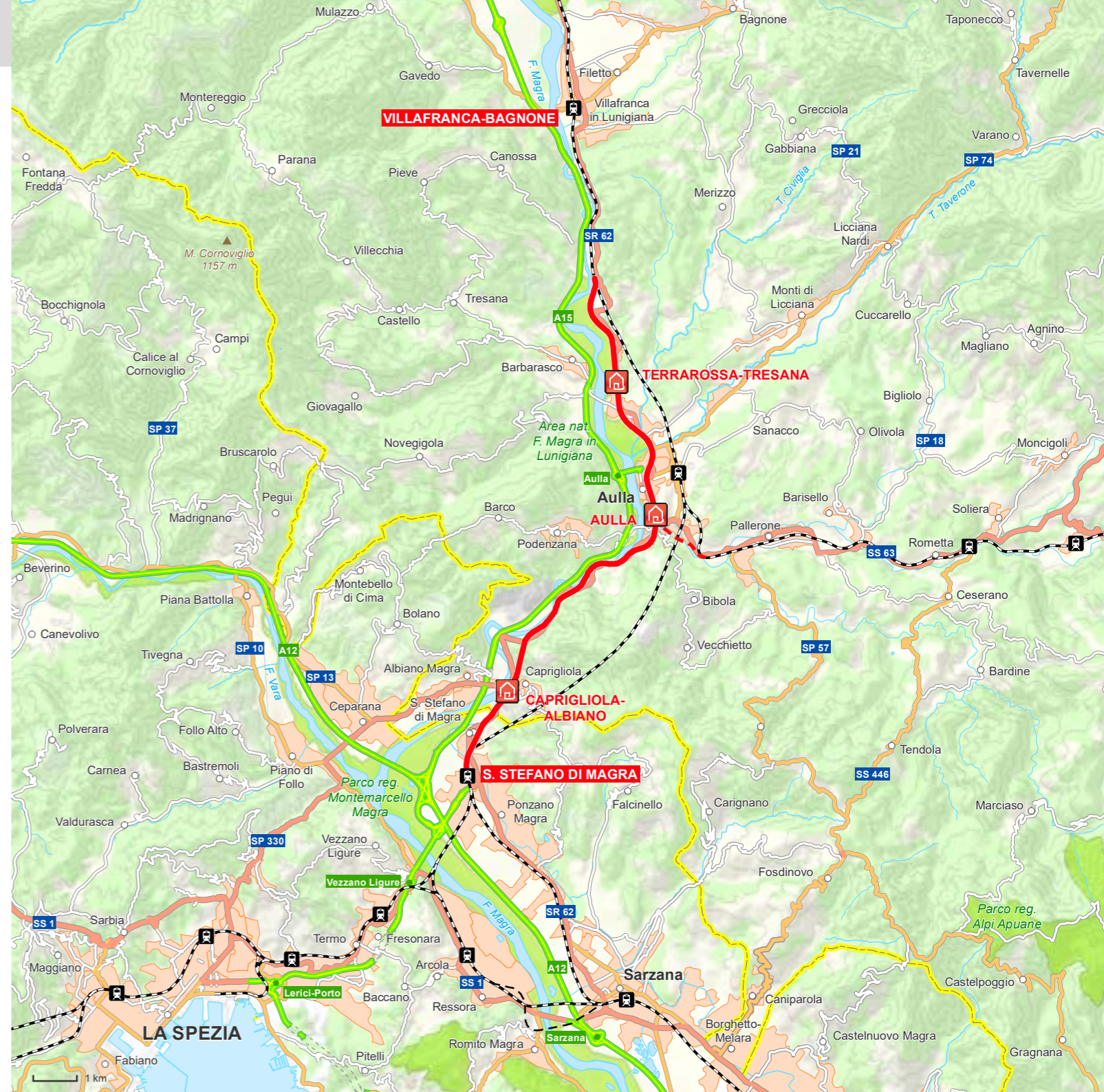
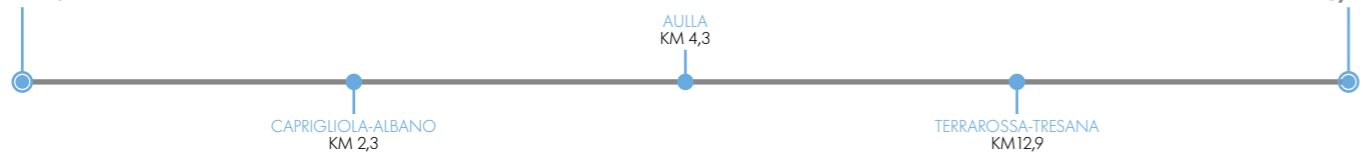
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Parma-Vezzano

Rilevanti opere d'arte: 6 gallerie

Proprietà: FS SpA - RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 8,8 km = 7,7 FS-1,1 RFI

S. STEFANO DI MAGRA  
KM 0VILLAFRANCA-BAGNONE  
KM 13,4

TOSCANA **S. STEFANO DI MAGRA-VILAFRANCA-BAGNONE**

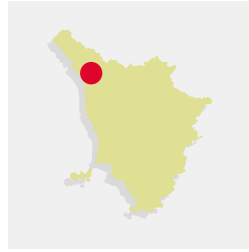
CC al km 105+384

TOSCANA **S. STEFANO DI MAGRA-VILAFRANCA-BAGNONE**

Ponte sul torrente Aulella al km  
100+044



Ponte in muratura al km 97+691



## TOSCANA

**CARRARA S. MARTINO-CARRARA AVENZA**LINEA  
DISMESSA

4,4 KM



4 CC

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO**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.

Il trasporto su ferro rappresentò la prima alternativa meccanizzata agli antichi metodi di movimentazione dei blocchi di marmo, che storicamente venivano trasportati con carri trainati da buoi e con la lizzatura. La concorrenza del trasporto su gomma per i passeggeri, però, 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 linea è di proprietà di FS SpA. Alcune 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.

L'ampliamento del tessuto della città, che si è sviluppato nel periodo successivo alla dismissione della linea, ha di fatto portato, in alcuni tratti, all'integrazione della sede nell'ambito urbano, riutilizzata come viabilità.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Genova-Pisa

Rilevanti opere d'arte: 9 ponti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 4,3 km

**CARRARA S. MARTINO**  
KM 0**CARRARA AVENZA**  
KM 4,4

TOSCANA **CARRARA S. MARTINO-CARRARA AVENZA**

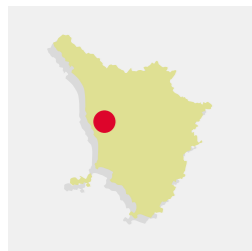
Tratto iniziale in prossimità di Carrara Avenza

TOSCANA **CARRARA S. MARTINO-CARRARA AVENZA**

Ponte in muratura sul torrente Bertino km 175+146



Sedime al km173+600



## TOSCANA

## LIVORNO CALAMBRONE-COLLESALVETTI

LINEA  
DISMESSA

18 KM

2 FV  
1 CCBINARI SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

Il tratto di ferrovia dismessa tra le stazioni di Livorno Calambrone e Collesalveti (entrambe attualmente in esercizio solo per il servizio merci) faceva parte del primo collegamento ferroviario tra Pisa e Roma (storica ferrovia Maremmana). La sua costruzione consentì, nel 1864, il primo collegamento tra la Toscana e Roma, da Livorno a Civitavecchia, via Collesalveti-Vada. L'inizio dei lavori per la nuova ferrovia Pisa-Livorno-Vada, completati nel 1912, e l'apertura della nuova linea su un tracciato costiero fece perdere sempre più importanza sia alla linea Pisa-Collesalveti-Vada che alla linea Livorno-Collesalveti, e specialmente quest'ultima, privata ben presto dei collegamenti diretti con Roma, vide una radicale diminuzione del traffico. Il servizio venne definitivamente sospeso il 2 settembre 1966 e dopo tre anni la linea fu ufficialmente soppressa, anche se rimase in attività fino al 1996, come raccordo merci, a servizio delle Officine Meccaniche CMF (Costruzioni Metalliche Finsider). Successivamente con la realizzazione del nuovo interporto toscano per le merci Amerigo Vespucci (operativo dalla fine del 2009) dopo anni di abbandono, viene utilizzata oggi per il traffico merci tra Calambrone e Guasticce. La linea è di proprietà di RFI SpA.

## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Livorno Calambrone-Guasticce

Rilevanti opere d'arte: 2 ponti non più esistenti-1 passaggio a livello

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 18 km

LIVORNO CALAMBRONE  
KM 0

TOSCANA **LIVORNO CALAMBRONE-COLLESALVETTI**

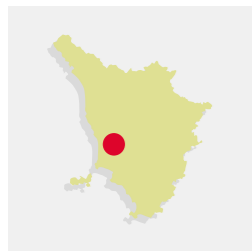
FV di Guasticce

TOSCANA **LIVORNO CALAMBRONE-COLLESALVETTI**

CC al km 319+377



FV di Stagno



## TOSCANA

## VOLTERRA-SALINE DI VOLTERRA



PER VARIANTE



8,3 KM

1 FV  
4 CC  
1 MMBINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

Il tratto ferroviario dismesso tra Saline di Volterra e Volterra fu attivato nel 1912, a seguito del forte interessamento dell'Amministrazione di Volterra che considerava la stazione della frazione Saline troppo lontana rispetto al centro della città. La linea costituiva un prolungamento di quella ancora oggi in esercizio: Cecina-Saline di Volterra (stazione denominata Volterra-Saline-Pomarance), finalizzato a collegare anche la città etrusca alla rete ferroviaria. Si estendeva per circa 8 chilometri ed era dotata di cremagliera, data l'elevata pendenza necessaria per superare un dislivello di circa 400 metri. 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. La sede della linea, si sviluppa inizialmente in pianura con un tratto oggi sterrato che poi si inerpicia a mezza costa sul colle di Volterra. Sono ben visibili le opere d'arte in muratura per il sostegno dei terreni circostanti. Nella stazione di Volterra sono presenti ancora vari fabbricati di servizio: il fabbricato viaggiatori è ben conservato e in parte adibito a ufficio locale della Compagnia Pisana Trasporti (azienda pubblica di trasporti della Provincia di Pisa); l'ex rimessa è stata annessa a una struttura aggiuntiva e utilizzata come autorimessa per autobus. La proprietà del tratto è di FS SpA.

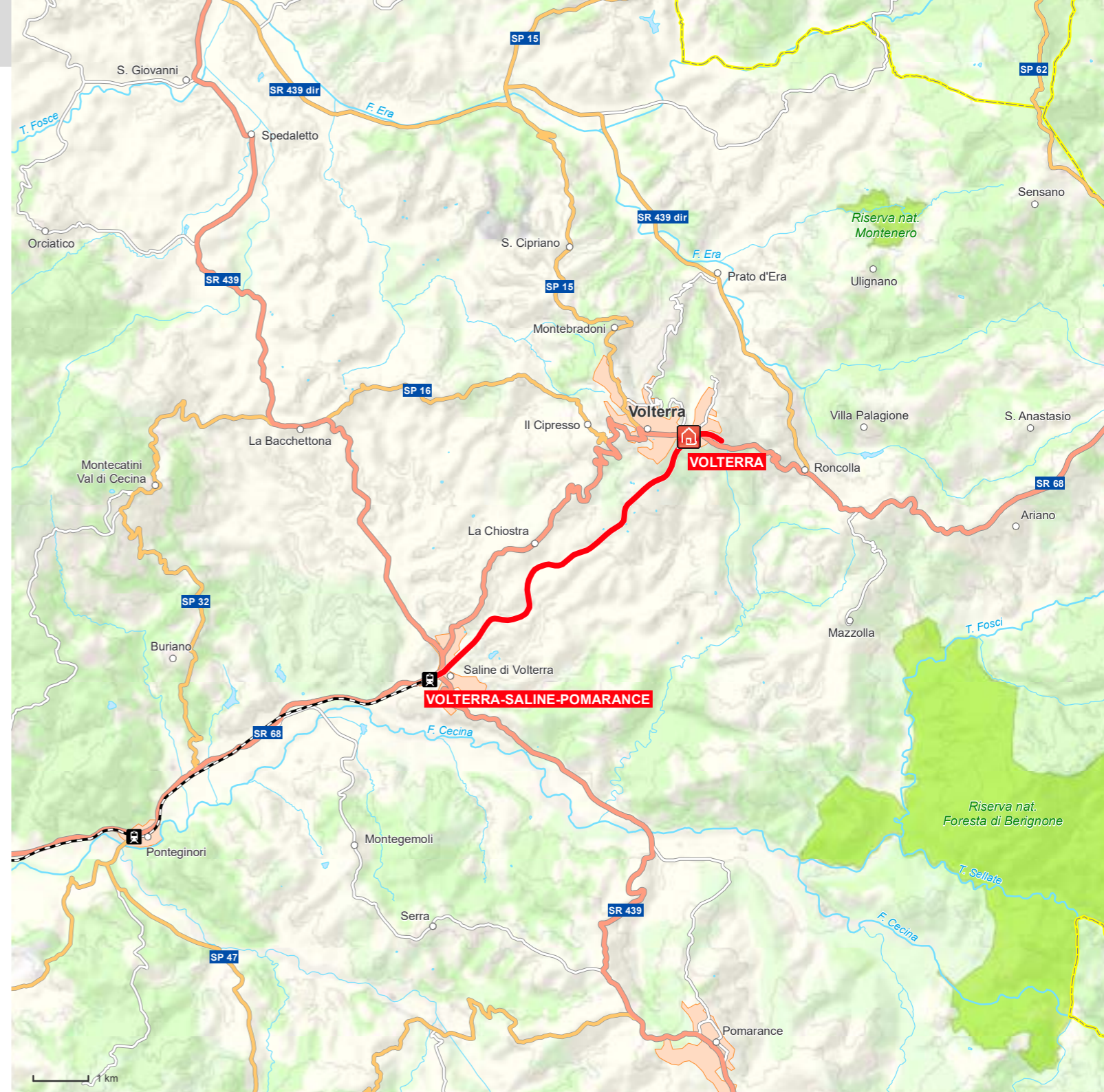
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Cecina-Volterra

Rilevanti opere d'arte: 2 ponti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 8,1 km

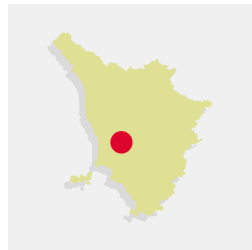
VOLTERRA-SALINE-POMARANCE  
KM 0VOLTERRA  
KM 8,3

TOSCANA **VOLTERRA-SALINE DI VOLTERRA**

FV di Volterra

TOSCANA **VOLTERRA-SALINE DI VOLTERRA**

CC al km 318+602



TOSCANA

**POGGIBONSI-COLLE VAL D'ELSA**LINEA  
DISMESSA

7,8 KM



0



NO

**LA LINEA**

La ferrovia Poggibonsi-Colle Val d'Elsa, non elettrificata e a binario unico, costituiva una breve diramazione, lunga 7,8 chilometri, della linea in esercizio Empoli-Poggibonsi-Siena. Entrata in esercizio nel 1885, nacque per collegare Colle Val d'Elsa alla Ferrovia Centrale Toscana Empoli-Poggibonsi-Siena, tuttora in esercizio. La linea non ha mai presentato sufficienti livelli di traffico passeggeri e merci, quest'ultimo sfavorito negli anni '60 dall'allontanamento della zona industriale dalla stazione di Colle Val d'Elsa; inoltre i numerosi passaggi a livello, in gran parte incustoditi, costituivano pericolo per il traffico stradale in costante crescita. Si arrivò nel 1987 alla chiusura della linea e alla sua definitiva dismissione nel 2009. La linea, già dal 2004, è stata concessa in uso al comune di Poggibonsi e al comune di Colle Val d'Elsa che hanno riconvertito il tracciato nei tratti urbani a viabilità e, nella restante parte di sedime, a pista ciclo-turistica. La linea è di proprietà di RFI SpA.

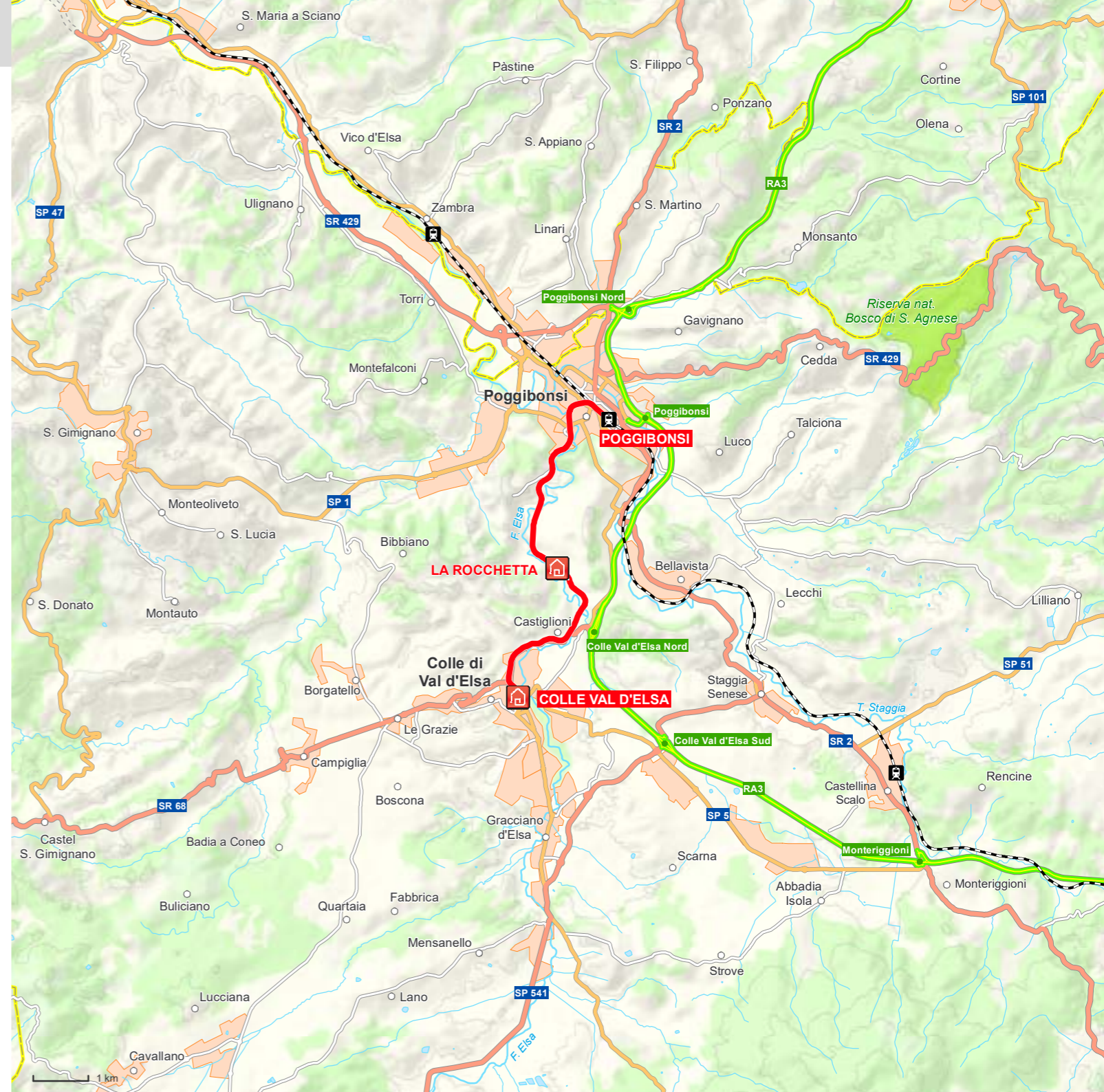
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Poggibonsi-Empoli

Rilevanti opere d'arte: 3 ponti

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 7 km

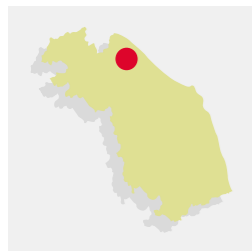
**POGGIBONSI**  
KM 0**COLLE VAL D'ELSA**  
KM 7,8LA ROCCHETTA  
KM 4,3

TOSCANA **POGGIBONSI-COLLE VAL D'ELSA**

FV di Colle Val d'Elsa

TOSCANA **POGGIBONSI-COLLE VAL D'ELSA**

Sedime riconvertito in pista ciclopedonale



MARCHE

**FANO-FERMIGNANO-URBINO**LINEA  
DISMESSA

49,1 KM

9 FV  
1 MM  
1 LOCALEBINARI IN PARTE DI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

La linea Fano-Fermignano-Urbino, a singolo binario e non elettrificata, è lunga circa 49 chilometri. Nacque con l'obiettivo di collegare 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 dove si congiunse con la già esistente linea Fabriano-Urbino (realizzata nel 1898), 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. Dopo alterne vicende, la ferrovia fu distrutta nel 1944 dai tedeschi in ritirata e solamente nel 1956 si riuscì a ripristinare il collegamento diretto Fano-Fermignano-Urbino. La concorrenza dei trasporti su gomma portò prima alla sospensione della linea nel 1987, poi alla dismissione definitiva nel 2011. Numerose le opere d'arte che sono in stato discreto: ponti, gallerie e viadotti che scavalcano in più punti il fiume Metauro; buono lo stato degli immobili, oggetto di varie locazioni. Attualmente la Fano - Urbino è stata recentemente inserita nella Legge 128/2017 sull'istituzione di ferrovie turistiche, che riguarda i collegamenti ferroviari nazionali con specifica destinazione turistico-ferroviaria. A tal riguardo, una prima stima ha evidenziato la particolare onerosità degli interventi necessari per il ripristino della funzionalità della linea. La linea è in parte di proprietà di FS SpA (circa 41 chilometri) e in parte di RFI SpA (circa 8 chilometri).

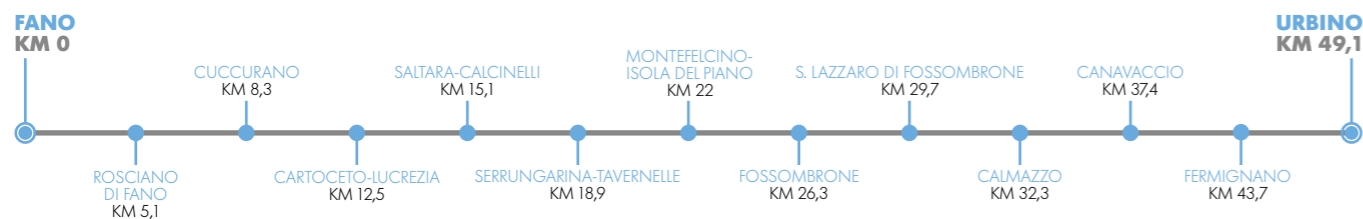
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Fano-Urbino

Rilevanti opere d'arte: 25 ponti-7 gallerie-56 passaggi a livello

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 49,1 km



MARCHE **FANO-FERMIGNANO-URBINO**

Sedime nell'abitato di Fano

MARCHE **FANO-FERMIGNANO-URBINO**

Sedime al confine tra Fano e Rosciano



Colonna idrica nella stazione di Fermignano



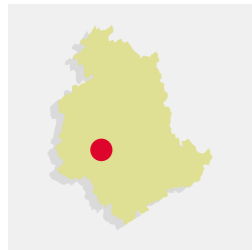
MARCHE **FERMIGNANO-PERGOLA**

Sedime nella stazione di Fermignano

MARCHE **FERMIGNANO-PERGOLA**

Galleria artificiale al km 38+455

Stazione di Canneto Marche al km  
36+807



UMBRIA

**ELLERA-TAVERNELLE**LINEA  
DISMESSA

21,6 KM

1 FV  
1 CCBINARI SI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

La linea Ellera Corciano – Tavernelle Val Nestore, a singolo binario, non elettrificata e che si estende per una lunghezza di 21,6 chilometri, 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 chilometri, il primo a essere attivato, a servizio delle miniere di lignite; solo nel 1953 furono attivati il collegamento completo da Ellera-Tavernelle Val Nestore e il servizio passeggeri. Nonostante alcune intenzioni politiche non venne mai realizzato il prolungamento della linea che quindi, non sufficientemente utilizzata, subì un rapido declino, fino alla chiusura definitiva nel 1965. L'armamento è stato quasi completamente rimosso, molte aree di sedime e la gran parte dei fabbricati viaggiatori e delle case cantoniere sono stati alienati ad amministrazioni locali e a privati. La linea è di proprietà di FS SpA.

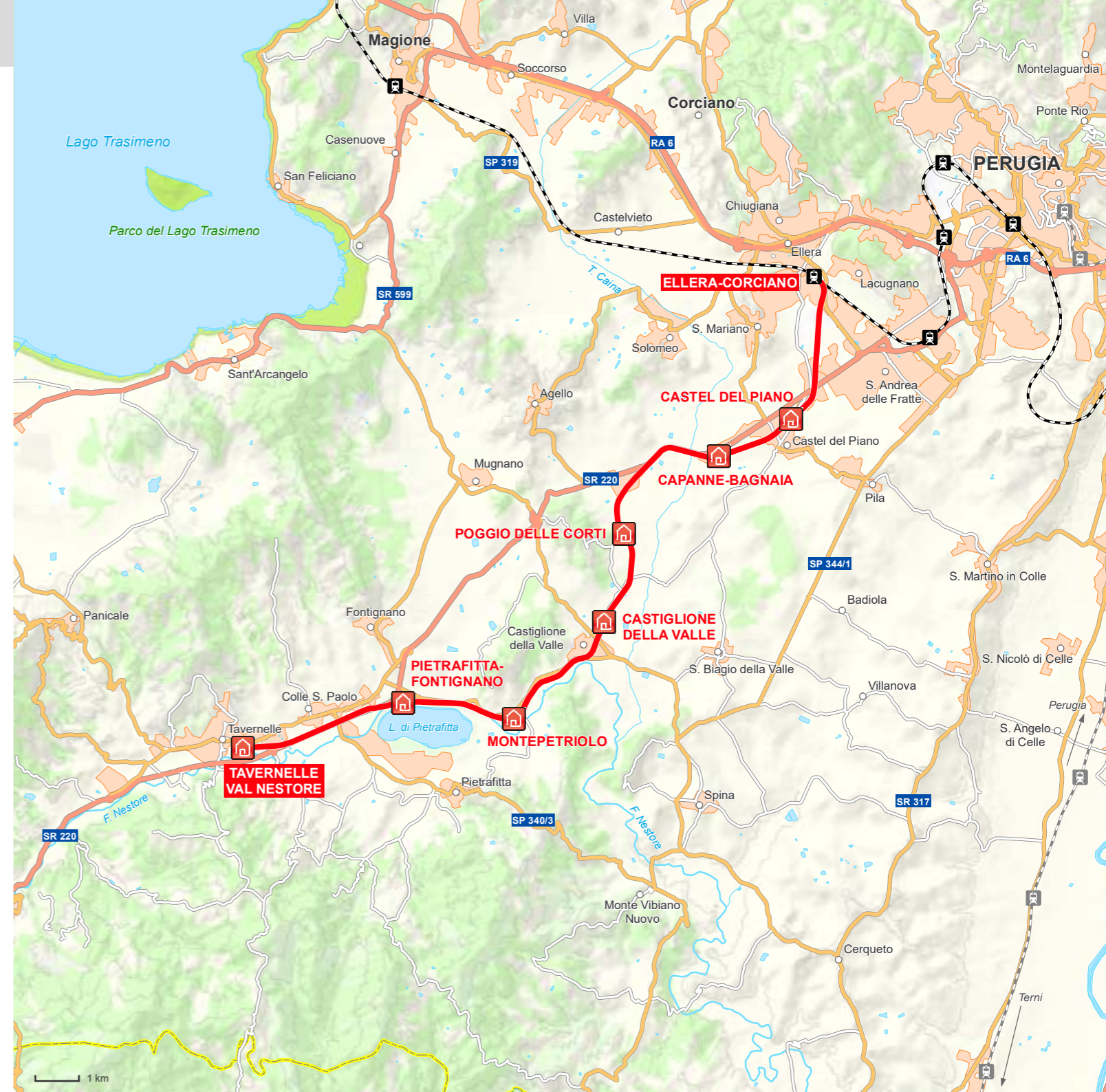
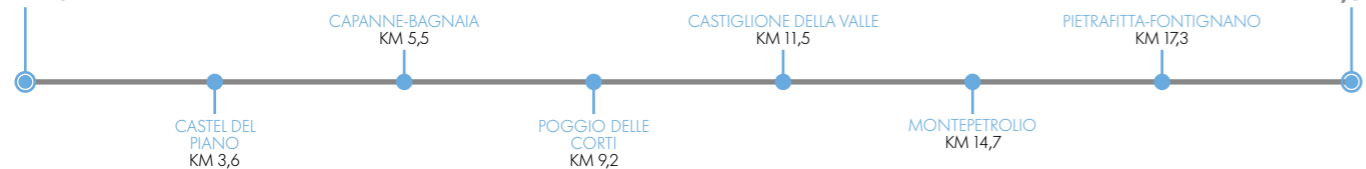
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Foligno-Perugia-Terontola

Rilevanti opere d'arte: 8 ponti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 9,4 km

**ELLERA-CORCIANO**  
KM 0**TAVERNELLE VAL NESTORE**  
KM 21,6

UMBRIA **ELLERA-TAVERNELLE**

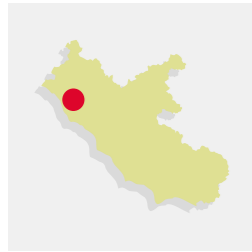
Sedime riconvertito in pista ciclabile nei pressi della ex stazione di Castel del Piano

UMBRIA **ELLERA-TAVERNELLE**

Sedime in prossimità della loc. Capanne



Sedime in loc. Castel del Piano



LAZIO

**CAPRANICA SUTRI-CIVITAVECCHIA**LINEA  
DISMESSA

49 KM



8 FV



NO

**LA LINEA**

La tratta ferroviaria Civitavecchia-Capranica Sutri lunga 49 chilometri, è un tratto della linea Civitavecchia-Capranica-Orte, di complessivi 86 chilometri. La linea Civitavecchia-Capranica-Orte venne concepita a partire dal 1870 con l'intento di realizzare una linea ferroviaria trasversale che avrebbe dovuto collegare i porti di Civitavecchia e Ancona, attraversando l'Appennino e servendo il polo delle acciaierie di Terni. Iniziata la costruzione nel 1922, entrò in esercizio come linea non elettrificata nel 1929 per il traffico passeggeri e merci. La sede della tratta Civitavecchia-Capranica è stata sempre caratterizzata da instabilità e smottamenti per i terreni argillosi attraversati; a causa delle frane, presto il servizio passeggeri fu limitato alla tratta Capranica-Blera. Nel 1961 una frana in corrispondenza della galleria Cencelle, tra Aurelia e Allumiere, provocò l'interruzione di una parte della linea per poi essere sospesa nel 1963. La linea Civitavecchia-Capranica è stata definitivamente dismessa nel 2011 ed è oggi priva di armamento e tecnologie. I primi 4 chilometri, all'uscita della stazione di Civitavecchia sono utilizzati 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. La linea è di proprietà di RFI SpA ed è stata recentemente inserita nella legge 128/2017 sull'istituzione di ferrovie turistiche, che riguarda i collegamenti ferroviari nazionali con specifica destinazione turistico-ferroviaria.

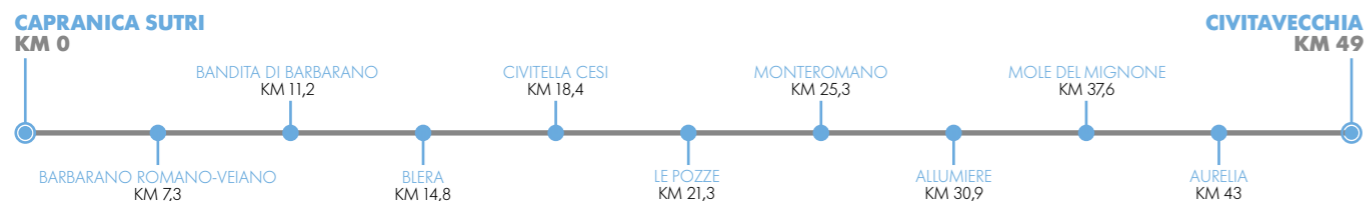
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Roma-Orte-Firenze/Roma-Pisa

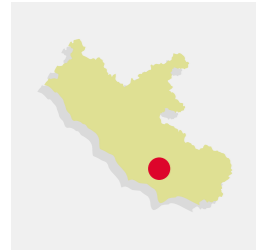
Rilevanti opere d'arte: 5 ponti-10 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 49 km



LAZIO **CAPRANICA SUTRI-CIVITAVECCHIA****Ponte sul Mignone**LAZIO **CAPRANICA SUTRI-CIVITAVECCHIA****Stazione Aurelia**



LAZIO

## VELLETRI-PRIVERO FOSSANOVA

LINEA  
DISMESSA

63 KM



1 FV

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

### LA LINEA

La linea ferroviaria dismessa Velletri-Priverno Fossanova ha una lunghezza di circa 63 chilometri ed è parte del primo collegamento fra Roma e il litorale pontino inaugurato nel 1892 (Roma-Terracina), caratterizzato da un tracciato particolarmente tortuoso e con pendenze importanti che lo rendevano alquanto lento. 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 a un ruolo secondario e il servizio fu soppresso definitivamente nel 1958. Anche il tratto finale Priverno - Priverno Fossanova è stato dismesso e 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. Le opere d'arte si presentano in discreto stato di conservazione e la gran parte del sedime dei fabbricati di stazione e delle case cantoniere sono state cedute in proprietà a terzi. Resta oggi ancora di proprietà di RFI circa il 60% del sedime.

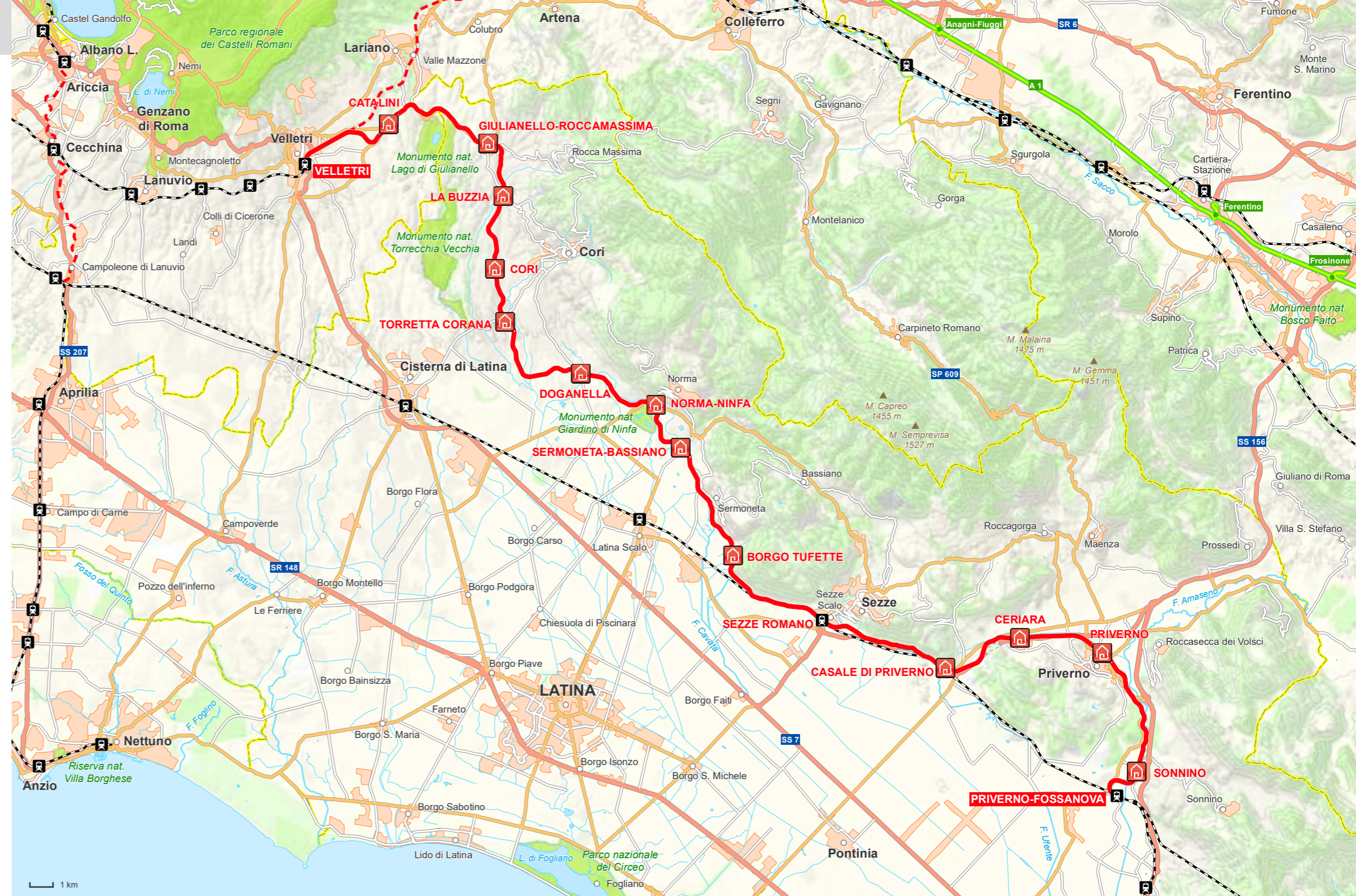
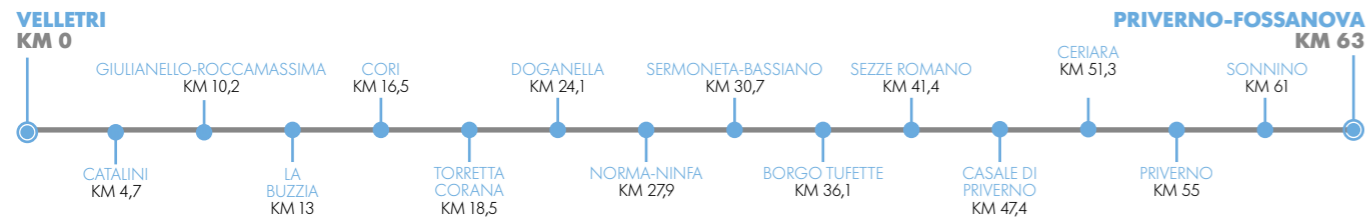
### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Roma-Velletri-Priverno-Terracina

Rilevanti opere d'arte: 1 ponte

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 37,7 km



LAZIO **VELLETRI-PRIVERNO FOSSANOVA**

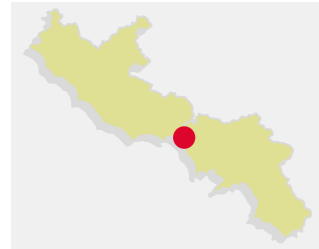
Tratto di sedime presso Velletri

LAZIO **VELLETRI-PRIVERNO FOSSANOVA**

Arco in muratura lungo il sedime



Stazione di Cori



## LAZIO/CAMPANIA

### FORMIA-SPARANISE



LINEA  
DISMESSA



51 KM



3 FV



NO

#### LA LINEA

La linea ferroviaria Formia-Sparanise ha una lunghezza di 51 chilometri, interamente di proprietà di RFI SpA e fa parte della linea Gaeta-Sparanise di 59 chilometri, chiamata anche ferrovia degli Aurunci per il territorio che attraversa. Fu aperta all'esercizio nel 1892 per collegare la zona di Gaeta, 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, 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 invece talune opere d'arte. Il tracciato termina a circa 3 chilometri della stazione di Sparanise, dove si innestava sulla linea Roma-Cassino-Napoli.

#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Sparanise-Gaeta

Rilevanti opere d'arte: 36 ponti-4 gallerie-6 viadotti-59 passaggi a livello

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 51 km

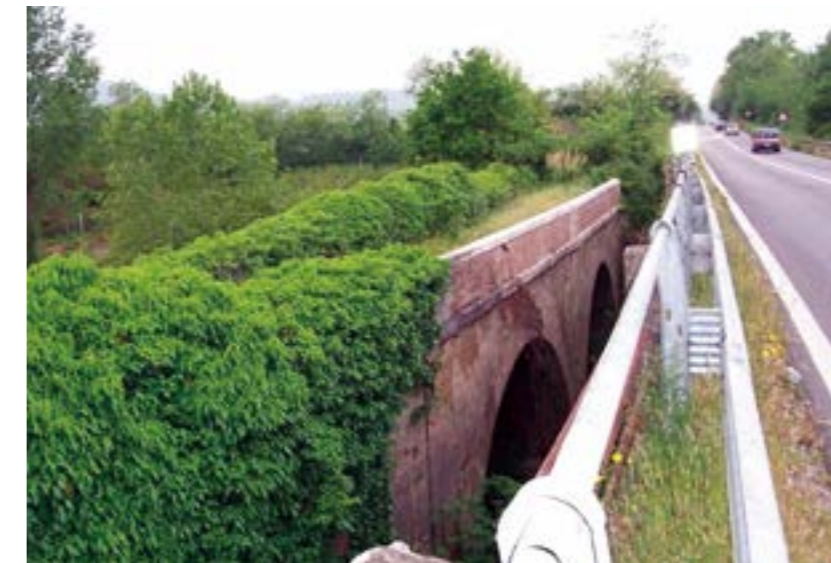


LAZIO\CAMPANIA **FORMIA-SPARANISE**

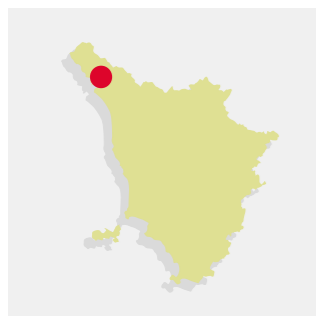
FV di Sessa Superiore

LAZIO\CAMPANIA **FORMIA-SPARANISE**

Stazione di Carinola



Ponte in muratura sul Rio Annone

TOSCANA **PALLERONA-AULLA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1,9 KM



NO



NO

TOSCANA **POPULONIA-PORTOVECCHIO DI PIOMBINO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



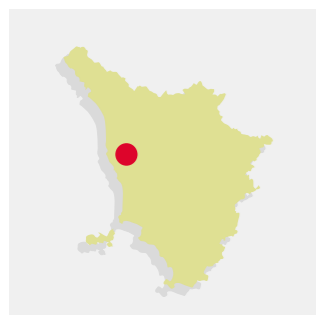
0,7 KM



NO



NO

TOSCANA **LUCCA-PONTEDERA BAGNI DI CASCIANA**

PROPRIETÀ FS SPA



DEFINITIVA



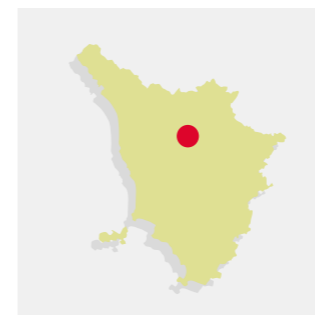
2,2 KM



NO



NO

TOSCANA **FIRENZE PORTA AL PRATO-FIRENZE CASCINE**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



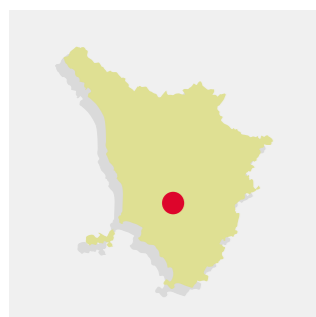
3,4 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

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

TOSCANA **MONTE AMIATA-TORRENIERI**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



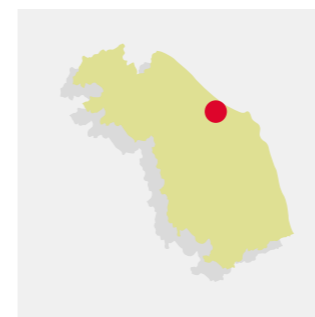
1,7 KM



NO



NO

MARCHE **MONTE S. VITO-MONTE S. VITO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



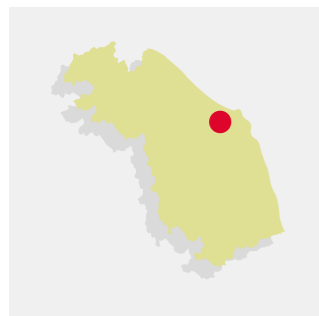
0,8 KM



NO



NO

MARCHE **JESI-JESI**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



0,6 KM



NO



NO

LAZIO **ANZIO-NETTUNO**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



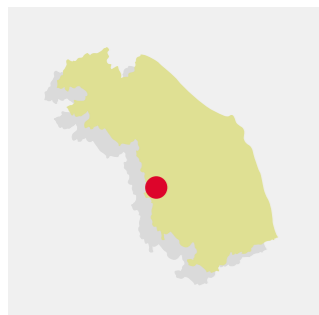
1 KM



NO



NO

MARCHE **FABRIANO-PM 228**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1,7 KM



NO



NO

LAZIO **ALBANO LAZIALE-CAMPOLEONE**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



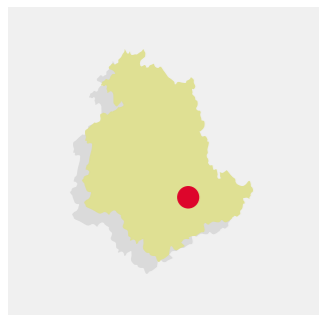
3,6 KM



1 CC



NO

UMBRIA **CAMPello-TREVI**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1,9 KM



NO



NO

LAZIO **VELLETRI-COLLEFERRO**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



4,7 KM

1 FV  
1 CC

NO

# SUD

Tratto di binario in pianura tra campi coltivati ▶



# SUD

Linee dismesse FS

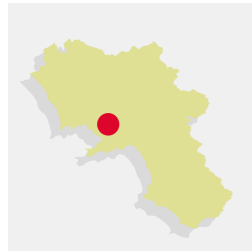


Linee dismesse RFI



Linee in esercizio





CAMPANIA

**CANCELLO-TORRE ANNUNZIATA**LINEA  
DISMESSA

31 KM

7 FV  
4 CC

SI

**LA LINEA**

La linea Canello-Torre Annunziata, a semplice binario e lunga 31 chilometri, fu 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 causarono una forte diminuzione dei viaggiatori, nonché la revisione organizzativa della linea: alcune stazioni divennero infatti impresenziate (Spartimento di Scisciano, Reviglione di Somma Vesuviana e Boccia al Mauro), mentre in altre vennero eliminati tutti i binari ritenuti non funzionali. Restarono presenziate solo le stazioni di San Giuseppe Vesuviano e Terzigno. La linea fu dismessa il 10 ottobre del 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. La linea è di proprietà di RFI SpA.

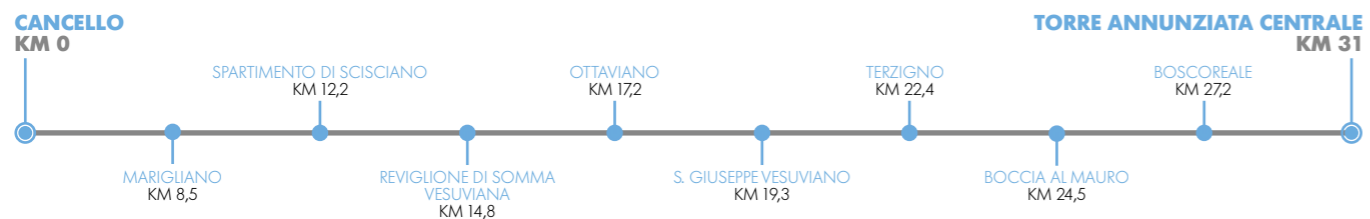
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Roma-Cassino-Napoli/Napoli-Reggio Calabria

Rilevanti opere d'arte: 35 ponti - 74 passaggi a livello

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 31 km



CAMPANIA **CANCELLO-TORRE ANNUNZIATA**

Stazione di Boscoreale

CAMPANIA **CANCELLO-TORRE ANNUNZIATA**

FV di S. Giuseppe Vesuviano



PUGLIA

## MARGHERITA DI SAVOIA-MARGHERITA DI SAVOIA OFANTINO

LINEA  
DISMESSA

4,2 KM



2 FV



NO

### LA LINEA

La linea di circa 4,2 chilometri, che va dalla stazione di Margherita di Savoia a quella di Margherita di Savoia-Ofantino, fu attivata nel 1884, come ferrovia diramantesi dalla linea Adriatica Foggia-Bari. L'originaria stazione di Ofantino mutò poi la sua denominazione in Margherita di Savoia-Ofantino. Scopo del collegamento ferroviario era consentire il trasporto del sale estratto dalle saline di Margherita di Savoia fino alla ferrovia Adriatica, per essere poi da lì trasferito sui treni merci e instradato secondo le varie destinazioni. La linea fu presa in carico dalle Ferrovie dello Stato nel 1907. Con la nuova gestione si ebbe un discreto sviluppo sia del traffico merci sia di quello passeggeri. La linea ferroviaria rimase attiva fino alla metà degli anni '80 quando si ebbe la flessione della domanda di trasporto viaggiatori, che portò prima, nel 1986, alla sospensione della linea e poi, nel 1996, alla dismissione definitiva. 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. La proprietà è di FS SpA e in parte del comune di Trinitapoli.

### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Foggia-Bari

Rilevanti opere d'arte: -

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 3,3 km

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



PUGLIA

**BARI S.ANDREA-ACQUAVIVA DELLE FONTI**

PER VARIANTE



30,5 KM

1 FV  
6 CCBINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

La tratta dismessa per variante che va dalla stazione di Bari S. Andrea e termina ad Acquaviva delle Fonti, lunga 30,5 chilometri, era parte della linea ferroviaria Bari-Taranto, la quale collegando i due capoluoghi unisce la costa adriatica a quella ionica. Il primo tronco della linea Bari-Taranto, fra la stazione di Bari e Gioia del Colle, fu aperto nel 1865. Nel 1994, a seguito dei lavori di raddoppio della linea in variante, fu dismesso un primo tratto di circa 20 km: iniziava circa 0,5 km dopo la stazione di Bitetto – Palo del Colle, nell'entroterra di Bari, e terminava poco prima della stazione di Acquaviva delle Fonti (ambidue le stazioni rimaste in esercizio). Nel 2020, a seguito dell'attivazione di un altro tratto in variante che va dalla stazione di Bari Sant'Andrea alla stazione di Bitetto – Palo del Colle, è stato dismesso un ulteriore tratto di linea di circa 10 km. Il tracciato dismesso, dopo un primo tratto che interessa l'area urbana di Bari, si interrompe prima di giungere alla stazione di Bitetto, per poi riprendere, dopo quest'ultima, sviluppandosi verso sud-ovest. Dopo la fermata dismessa di Grumo Appula, devia verso sud-est costeggiando l'Altopiano delle Murge e attraversando un paesaggio agricolo caratterizzato da ulivi e muretti a secco; superata Sannicandro di Bari, la linea dismessa termina incrociando la linea in esercizio prima della stazione di Acquaviva delle Fonti. Allo stato attuale, la porzione di linea tra Bari S. Andrea e Modugno è stata richiesta dalle Ferrovie Appule Lucane, mentre per la porzione tra Modugno e Bitetto Palo del Colle, è in corso lo studio da parte dei Comuni interessati, per la riconversione in pista ciclo-pedonale. Il vecchio tracciato, ancora armato per il 40% del suo sviluppo, è degradato ma interamente rinvenibile. La proprietà è di 10 km di RFI e di 20,5 km di FS SpA.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Bari-Taranto

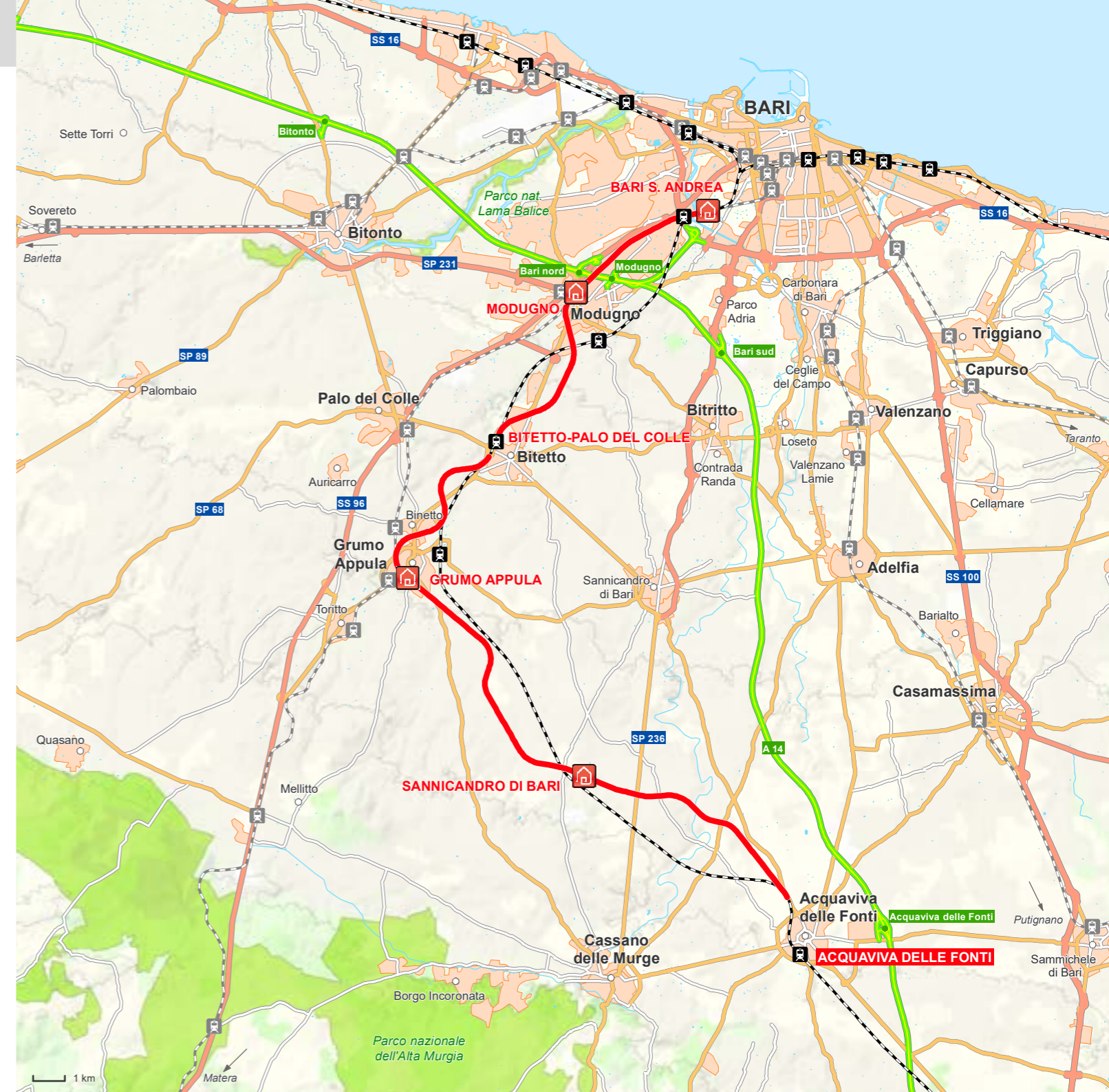
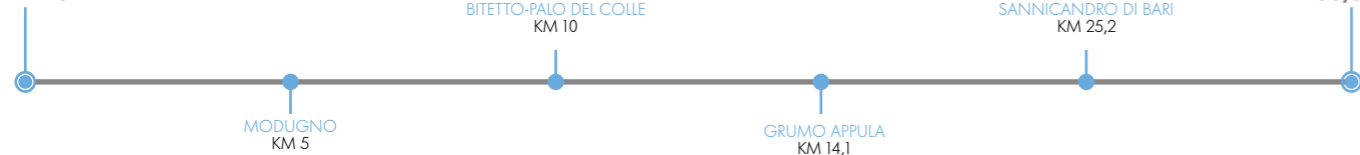
Rilevanti opere d'arte: -

Proprietà: FS SpA - RFI

Estesa Gruppo FS: 20,5 km - RFI 10 km

**BARI SANT'ANDREA**

KM 0

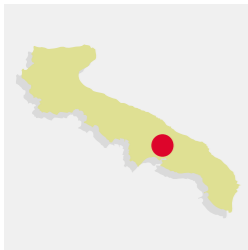


PUGLIA **BARI S.ANDREA-ACQUAVIVA DELLE FONTI**

CC al km 20+552

PUGLIA **BARI S.ANDREA-ACQUAVIVA DELLE FONTI**

CC al km 31+345



PUGLIA

**GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO**

PER VARIANTE



28 KM

2 FV  
4 CCBINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

La tratta dismessa per variante da Gioia del Colle a Palagianello, lunga 28 chilometri, è parte della linea ferroviaria Bari-Taranto che unisce la costa adriatica a quella ionica e la cui attivazione completa risale al 1868. 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 chilometri dopo la stazione di Gioia del Colle (ancora in esercizio) e termina 5,5 chilometri prima della stazione di Palagianello-Mottola (anche questa attiva); 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. Sulla variante sono state realizzate le nuove stazioni di Castellaneta e Palagianello. Allo stato attuale, parte del sedime dismesso è stato già riutilizzato come percorso ciclabile o via verde. I fabbricati sono in discrete condizioni. Il vecchio tracciato è ancora armato per circa un terzo del suo sviluppo ma è stato coperto dalla vegetazione. La proprietà della linea è di FS SpA.

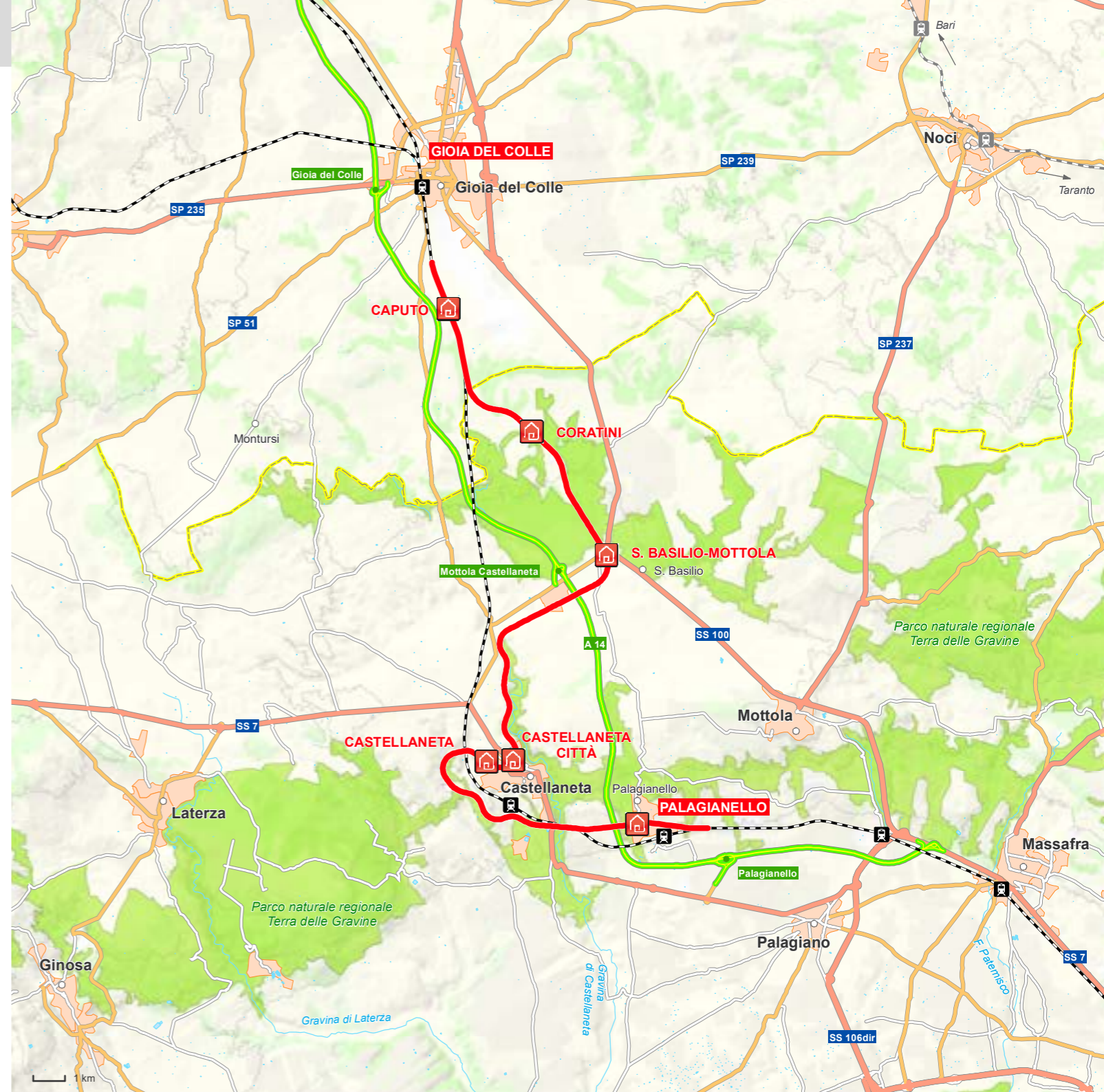
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Bari-Taranto

Rilevanti opere d'arte: -

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 18,1 km = 14,1 FS SpA - 4 RFI SpA

**GIOIA DEL COLLE**  
KM 0

PUGLIA **GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO**

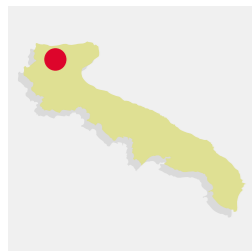
Viadotto nei pressi di Castellaneta

PUGLIA **GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO**

Viadotto sulla Gravina di Castellaneta



CC al km 83+892



PUGLIA

**LESINA-APRICENA**

PER VARIANTE



18,9 KM



3 FV

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO**LA LINEA**

La variante di tracciato Lesina-Apricena presenta una lunghezza di circa 19 chilometri 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 della realizzazione e dell'attivazione di una corrispondente variante di tracciato a doppio binario, con caratteristiche di maggiore velocità e capacità (incremento del numero dei treni che possono circolare). Il tratto dismesso si estende oltre le due stazioni di Lesina e Apricena: lato Lesina, inizia circa 4 chilometri dopo la stazione di Ripalta (oggi località di servizio trasformata in Posto Movimento Ripalta); lato Apricena termina 7 chilometri circa prima della stazione di San Severo. La sede ferroviaria è stata per lunghi tratti disarmata e sono presenti lungo la linea diversi fabbricati di stazione nonché ex caselli. Il tratto dismesso comprende le tre stazioni non più utilizzate di Apricena, Lesina e Poggio Imperiale. La proprietà della tratta è interamente di RFI SpA.

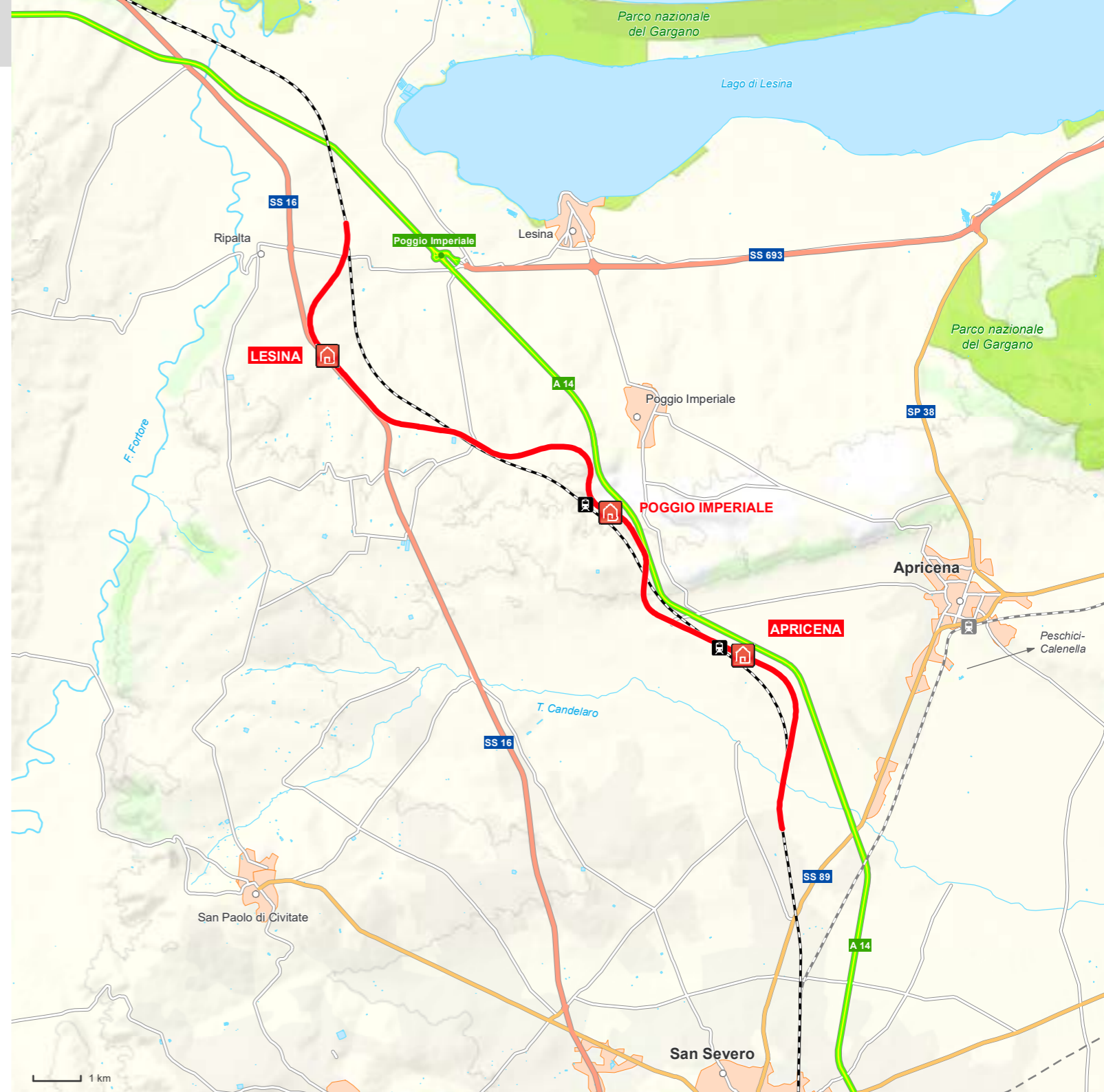
**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Bologna-Bari-Lecce

Rilevanti opere d'arte: 1 sottovia

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 17,4 km

LESINA  
KM 0APRICENA  
KM 18,9POGGIO  
IMPERIALE  
KM 7,7

PUGLIA **LESINA-APRICENA**

**Sottovia al km 480+016**



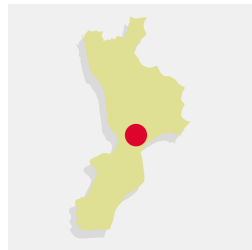
**CC al km 472+203**

PUGLIA **LESINA-APRICENA**

**Incrocio tra vecchia e nuova sede  
al km 471+476**



**Sottovia al km 480+016**



## CALABRIA

## SETTINGIANO-CATANZARO LIDO



PER VARIANTE



16,9 KM



4 FV



SI

## LA LINEA

La tratta dismessa per variante Settingiano-Catanzaro Lido aveva originariamente una lunghezza di 17 chilometri e costituiva un tratto dell'originaria linea Lamezia Terme Centrale-Catanzaro Lido di circa 43 chilometri complessivi che collega trasversalmente le linee costiere ionica e tirrenica della rete calabra, percorrendo un tratto di territorio che è il più stretto della penisola, il cosiddetto istmo di Catanzaro.

Nel 2008, per ridurre i tempi di percorrenza, è stata inaugurata la nuova variante di tracciato in sostituzione del tratto della vecchia linea, particolarmente tortuoso data l'orografia aspra dei luoghi. La tratta dismessa inizia poco prima della stazione di Settingiano e termina nella stazione di Catanzaro Lido. L'armamento è ancora parzialmente in opera nel tratto dismesso da Settingiano a Catanzaro Sala, così come gli impianti tecnologici anche se ormai obsoleti. Nel 2020 sono stati venduti circa 8,5 km di linea tra Catanzaro e Catanzaro Lido, interessati dalla realizzazione della metropolitana di superficie della città di Catanzaro. Restano di proprietà di FS SpA aree e fabbricati delle ex stazioni di Settingiano e Catanzaro, detta Catanzaro Sala; quest'ultima è stata sostituita, sull'odierno tracciato, dalla nuova stazione di Catanzaro (detta Catanzaro Germaneto). Sono invece di proprietà di RFI SpA i beni che rientrano nell'ambito dell'ex stazione di Caraffa Sarrotino e il restante sedime della linea dismessa.

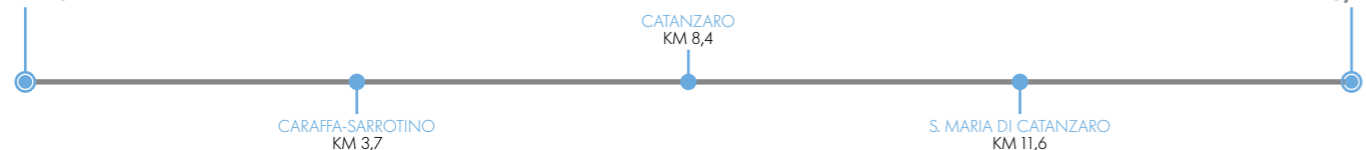
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Lamezia Terme-Catanzaro Lido

Rilevanti opere d'arte: 5 ponti

Proprietà: FS SpA - RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 6,20 km = 1,2 FS SpA - 5 RFI SpA

SETTINGIANO  
KM 0CATANZARO LIDO  
KM 16,9

CALABRIA **SETTINGIANO-CATANZARO LIDO**

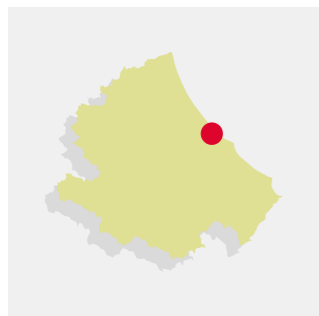
Stazione di Catanzaro Sala vista laterale

CALABRIA **SETTINGIANO-CATANZARO LIDO**

Stazione di Catanzaro Sala vista fronte binari



Piazzale esterno Stazione di Catanzaro Sala

ABRUZZO **PESCARA-PESCARA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



0,1 KM



NO



NO

CAMPANIA **BIVIO POLLENA-PONTILE ACCA**

PROPRIETÀ RFI SPA



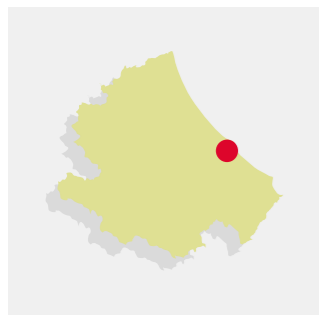
DEFINITIVA



1,4 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NOABRUZZO **TOLLO-ORTONA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



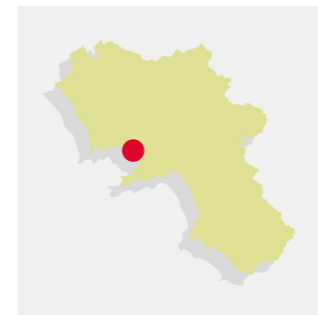
2,0 KM



NO



NO

CAMPANIA **TORRE ANNUNZIATA CENTRALE-TORRE ANNUNZIATA M.MA**

PROPRIETÀ RFI SPA



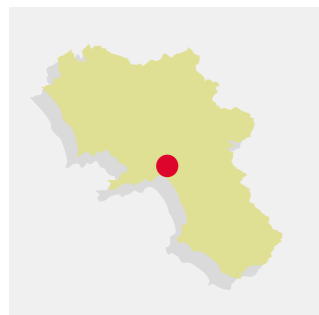
DEFINITIVA



1,5 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NOCAMPANIA **BIVIO NOCERA-BIVIO GROTTI**

PROPRIETÀ RFI SPA



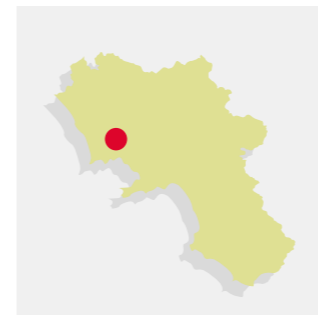
DEFINITIVA



3,3 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NOCAMPANIA **TELESE CERRETO-TELESE BAGNI**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



1,6 KM

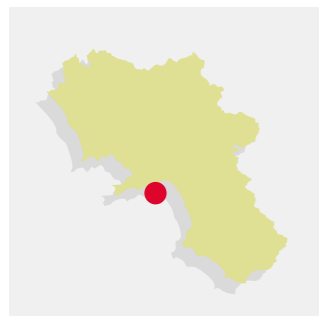


NO



NO

Il tratto è stato trasformato in viabilità comunale.

CAMPANIA **SALERNO-SALERNO PORTO**

PROPRIETÀ RFI SPA



DEFINITIVA



3,5 KM



NO



NO

Il tratto è stato trasformato in viabilità comunale.

PUGLIA **BARI CENTRALE-BARI S. ANDREA**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



1,2 KM



1 FV

BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

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

PUGLIA **BELLAVISTA-NASISI**

PROPRIETÀ RFI SPA

LINEA  
DISMESSA

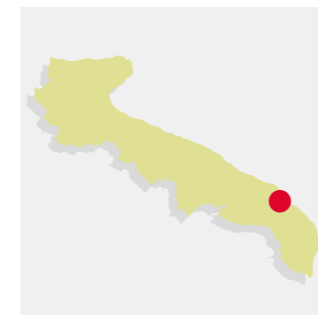
3,9 KM



NO



NO

PUGLIA **BRINDISI CENTRALE-BRINDISI MARITTIMA**

PROPRIETÀ FS SPA

LINEA  
DISMESSA

1,7 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NOPUGLIA **TARANTO NASISI-TARANTO ARSENALE**

PROPRIETÀ RFI SPA

LINEA  
DISMESSA

3,0 KM

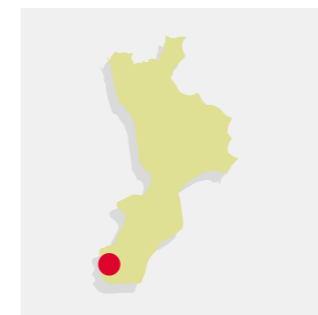


NO



NO

Parte residuale dell'intera tratta di circa 18,0 km.

CALABRIA **REGGIO CALABRIA LIDO-REGGIO CALABRIA MARITTIMA**

PROPRIETÀ RFI SPA

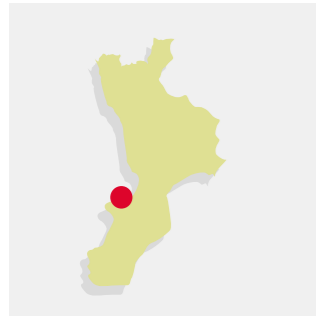
LINEA  
DISMESSA

0,8 KM



1 FV

BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

CALABRIA **VIBO MARINA-PORTO**

PROPRIETÀ RFI SPA



LINEA  
DISMESSA



1,2 KM



NO



NO

Linea non più in esercizio che collegava la stazione di Vibo Marina e il porto di Vibo Valentia.



Tracce dell'armamento linea dismessa a Vibo Marina



Posto di blocco lungolinea

# ISOLE

Linea Motta Sant'Anastasia-Regalbuto cavalcavia al km 11+237 ▶



# ISOLE

<b>Linee dismesse FS</b>	
<b>Linee dismesse RFI</b>	
<b>Linee in esercizio</b>	





SICILIA

## TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO



PER VARIANTE



24,2 KM

6 FV  
20 CC

NO

## 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, quello effettivamente interessato dai tratti dismessi va da circa 500 metri 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 (in totale circa 30 chilometri), se a questi si aggiungono i tratti dismessi in affiancamento alla nuova linea, si totalizzano circa 48 chilometri di sedime dismesso. In altri tratti la linea rinnovata ha riutilizzato esattamente il sedime della vecchia, come nel caso dei circa 4 chilometri tra le stazioni di San Filippo-Santa Lucia e Pace del Mela. L'armamento è stato completamente rimosso e, sebbene la linea sia rintracciabile, alcuni tratti sono stati inglobati nella locale viabilità. La proprietà è di RFI SpA per circa 30 chilometri e di FS SpA per circa 3 chilometri.

## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Palermo-Messina

Rilevanti opere d'arte: 3 ponti - 7 gallerie - 2 viadotti

Proprietà: FS SpA-RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 20,1 km = 0,4 FS SpA - 19,7 RFI SpA

## TERME VIGLIATORE

KM 0



SICILIA **TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO**

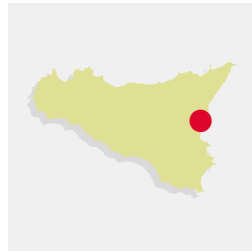
Viadotto al km 215+114

SICILIA **TERME VIGLIATORE-MESSINA SCALO**

Sedime al km 224+830



Sottovia al km 188+227



## SICILIA

## FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA OGNINA



PER VARIANTE



28,5 KM

1 FV  
20 CC

NO

## LA LINEA

Nel 1867 era già stato realizzato il tronco da Messina a Catania Centrale della linea ferroviaria Messina-Catania-Siracusa. Nel 1871 fu completata l'attivazione fino alla stazione di Siracusa e, nel 1960, l'elettrificazione di tutta la linea. Nei primi anni '70 dello scorso secolo, furono avviati vari interventi per il raddoppio della linea Messina-Catania-Siracusa, a seguito dei quali, resta oggi ancora a binario unico il tratto Giampileri-Fiumefreddo di 41 chilometri 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 della vecchia linea. I tratti dismessi, che si presentano discontinui, raggiungono complessivamente circa 26 chilometri. Non sono più presenti binari e tecnologie e le sedi dismesse risultano discretamente rintracciabili per quanto sempre più inglobate nel territorio circostante. Molte stazioni intermedie non hanno subito variazioni per gli interventi di raddoppio, mentre sono state dismesse le stazioni di Acicastello, Cannizzaro e Acitrezza, quest'ultima recentemente alienata. Tra Fiumefreddo e Giarre il vecchio sedime è abbastanza individuabile e percorribile, nel tratto successivo da Giarre-Carruba-Cannizzaro la vecchia linea costiera risulta dismessa a tratti. In gran parte è incluso nel tessuto urbano il tratto da Catania Ognina a Catania Centrale. La proprietà è di RFI SpA.

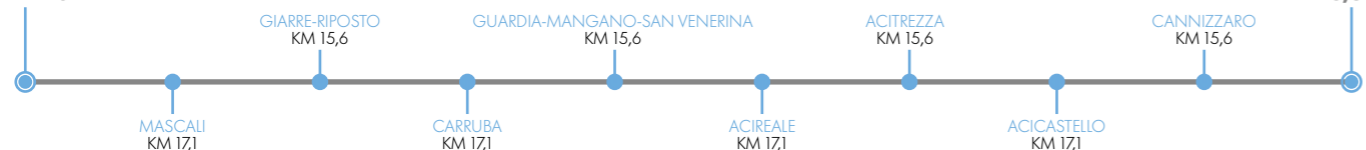
## SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Messina-Catania-Siracusa

Rilevanti opere d'arte: 2 ponti - 7 gallerie

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 25,7 km

FIUMEFREDDO DI SICILIA  
KM 0CATANIA OGNINA  
KM 28,5

SICILIA **FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA OGNINA**

Ponte tra Mascali e Giarre Riposto

SICILIA **FIUMEFREDDO DI SICILIA-CATANIA OGNINA**

Galleria al km 257+937



Casello tra Acireale e Acitrezza



## SICILIA

## RANDAZZO-ALCANTARA

LINEA  
DISMESSA

37,5 KM

10 FV  
18 CC  
10 MMBINARI SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

La linea dismessa Randazzo-Alcantara, lunga circa 37 chilometri, collegava Randazzo, sul versante nord dell'Etna, con la linea costiera ionica Messina-Catania. La tratta doveva convogliare prodotti agricoli e minerari dal centro della Sicilia al porto di Messina, ma la realizzazione fu contrastata dal progetto concorrente della ferrovia Circumetnea che, da Riposto, facendo il periplo dell'Etna e passando anch'essa da Randazzo, conduceva verso il porto di Catania. Si riuscì comunque a realizzare, tra il 1928 e il 1959, dopo l'interruzione della guerra, la linea tra Alcantara e Randazzo. Gestita sempre in economia e a carattere locale, non fu mai utilizzata appieno, inoltre venne interrotta da una colata lavica nel 1981 e fu ripristinata nel 1983. Chiusa all'esercizio nel 2002, è stata dismessa definitivamente nel 2011. Pur essendo una linea dismessa, è stata inserita nella legge 128/2017 recante "Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso in aree di particolare pregio naturalistico e archeologico". La Fondazione FS Italiane ha di recente manifestato interesse alla possibilità di ripristino anche parziale della linea per la circolazione di treni storico turistici in quanto il tracciato ferroviario è molto vicino alle famose Gole di Alcantara. I binari sono ancora presenti su gran parte del tracciato. La proprietà è di FS SpA.

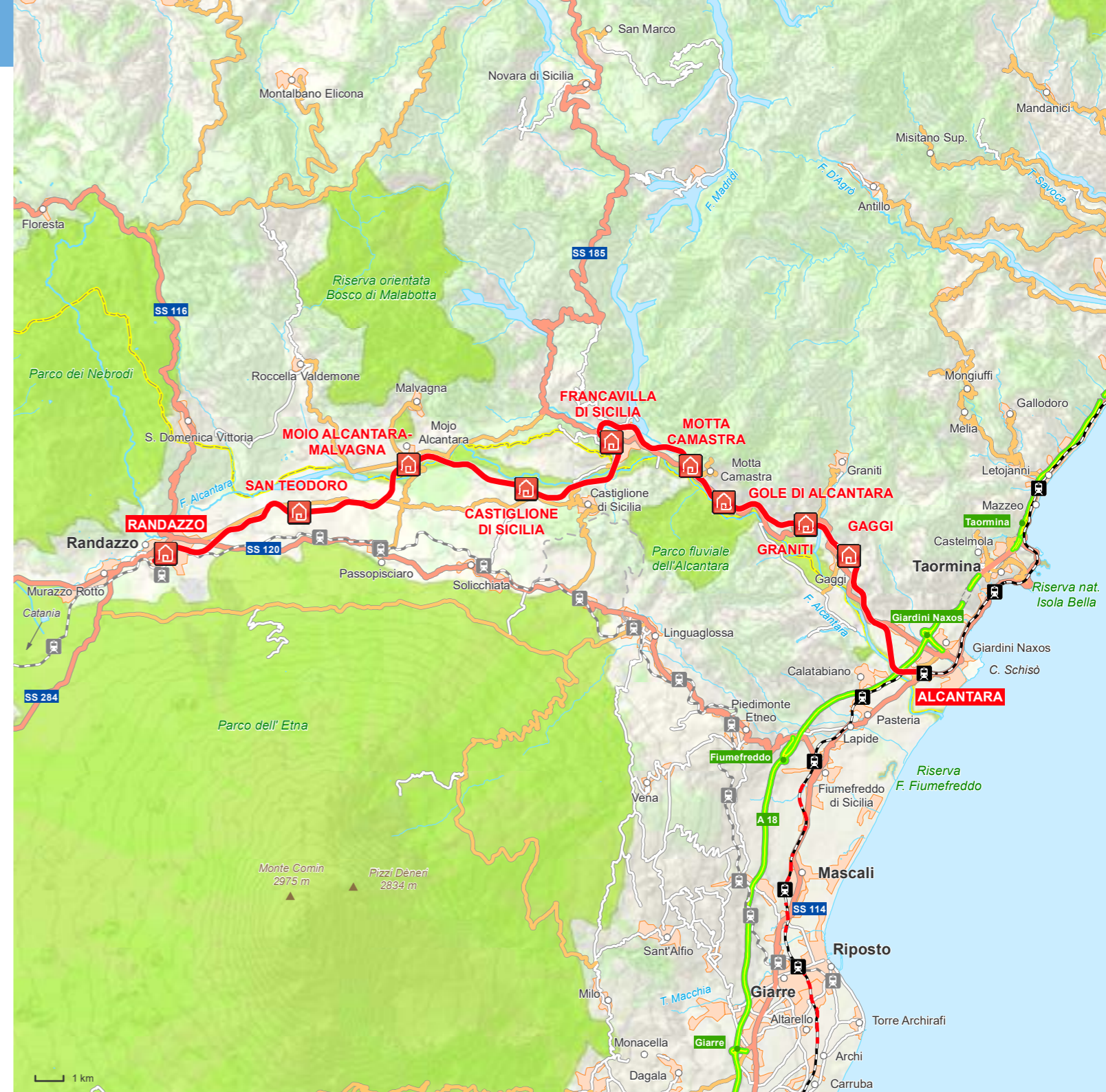
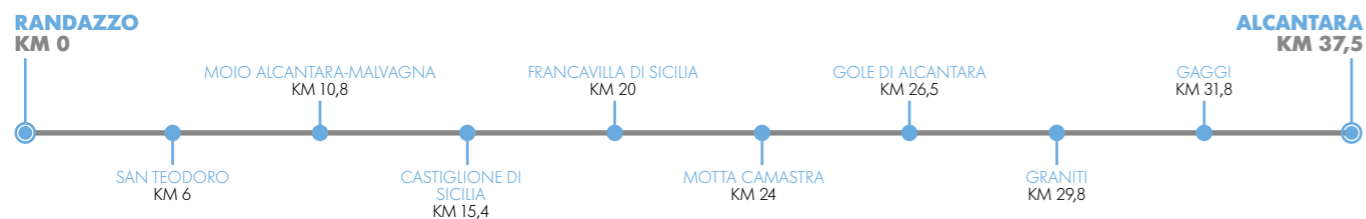
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Messina-Catania-Siracusa

Rilevanti opere d'arte: 8 gallerie - 13 viadotti

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 37,5 km



SICILIA **RANDAZZO-ALCANTARA**

PL in prossimità della stazione di Castiglione di Sicilia

SICILIA **RANDAZZO-ALCANTARA**

Serbatoio idrico nella stazione di Francavilla di Sicilia



FV di Francavilla di Sicilia



SICILIA

## REGALBUTO-SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA

LINEA  
DISMESSA

35,1 KM

5 FV  
24 CCBINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

La tratta dismessa Regalbuto-Schettino, lunga circa 35 chilometri, è la parte terminale della linea Motta Santa Anastasia-Paternò-Schettino-Carcaci-Regalbuto, di circa 53 chilometri complessivi. Nel 1934 venne aperto al traffico il primo tratto, da Motta Santa Anastasia a Schettino; il restante 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. È presente l'armamento in parecchi tratti; altrove è stato trafugato, mentre non è più presente nessun impianto tecnologico. Il tratto Schettino-Carcaci (14 chilometri) è di proprietà di RFI; il tratto Carcaci-Regalbuto (21 chilometri) è di FS SpA.

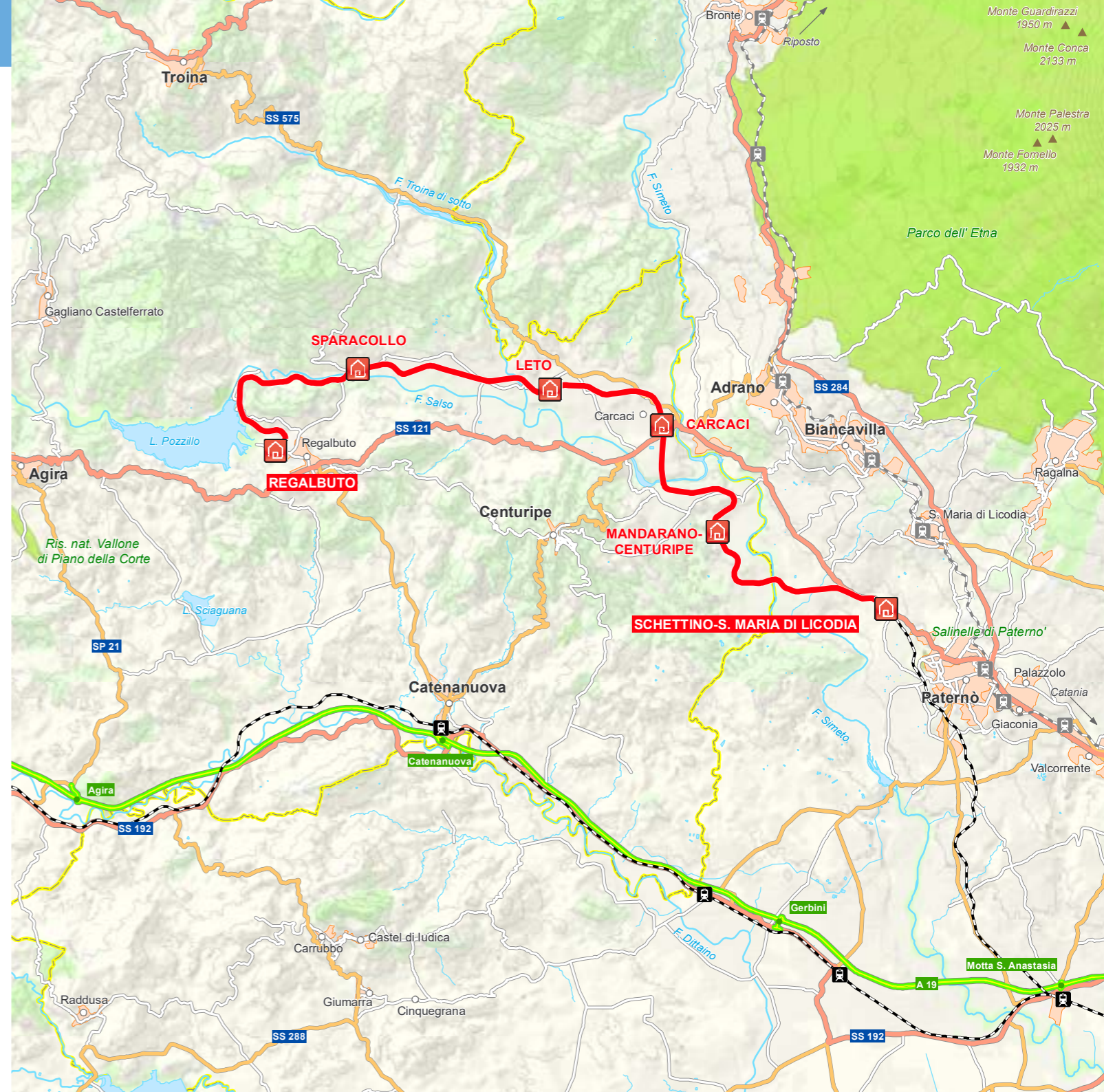
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Catania-Palermo

Rilevanti opere d'arte: 10 gallerie - 11 viadotti

Proprietà: FS SpA-RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 35,1 km = 20,7 FS SpA-14,4 RFI SpA

REGALBUTO  
KM 0

SICILIA **REGALBUTO-SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA**

Viadotto al km 21+924

SICILIA **REGALBUTO-SCHETTINO SANTA MARIA DI LICODIA**

Galleria al km 50+009



FV di Schettino - S.M. di Licodia



## SICILIA

## LEONFORTE-DITTAINO E DITTAINO-CALTAGIRONE

LINEA  
DISMESSA

85,9 KM

8 FV  
39 CC  
1 MMBINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

La linea dismessa Leonforte-Dittaino, della lunghezza di circa 15 chilometri, collegava la stazione di Dittaino (in esercizio sulla linea Palermo-Catania) ai centri abitati di Assoro e Leonforte. Era utilizzata per lo spostamento dei minatori pendolari che, dalle località servite, si dovevano recare al lavoro nelle miniere di zolfo presenti sul territorio. Non essendo competitiva col traffico su gomma, e dopo essere stata danneggiata da una frana, fu chiusa nel 1959 e sospesa definitivamente nel 1969. La seconda linea, di circa 71 chilometri, Dittaino-Caltagirone, fu completata nel 1930 e soppressa completamente nel 1972. Aveva la funzione di collegare le miniere di zolfo di Valguarnera, Floristella e Grottafalda con le raffinerie e il porto di Catania. Queste linee persero rapidamente d'importanza a causa della 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. La linea è completamente disarmata. Circa la metà dei beni è stato già alienato e non è più di proprietà della società FS SpA.

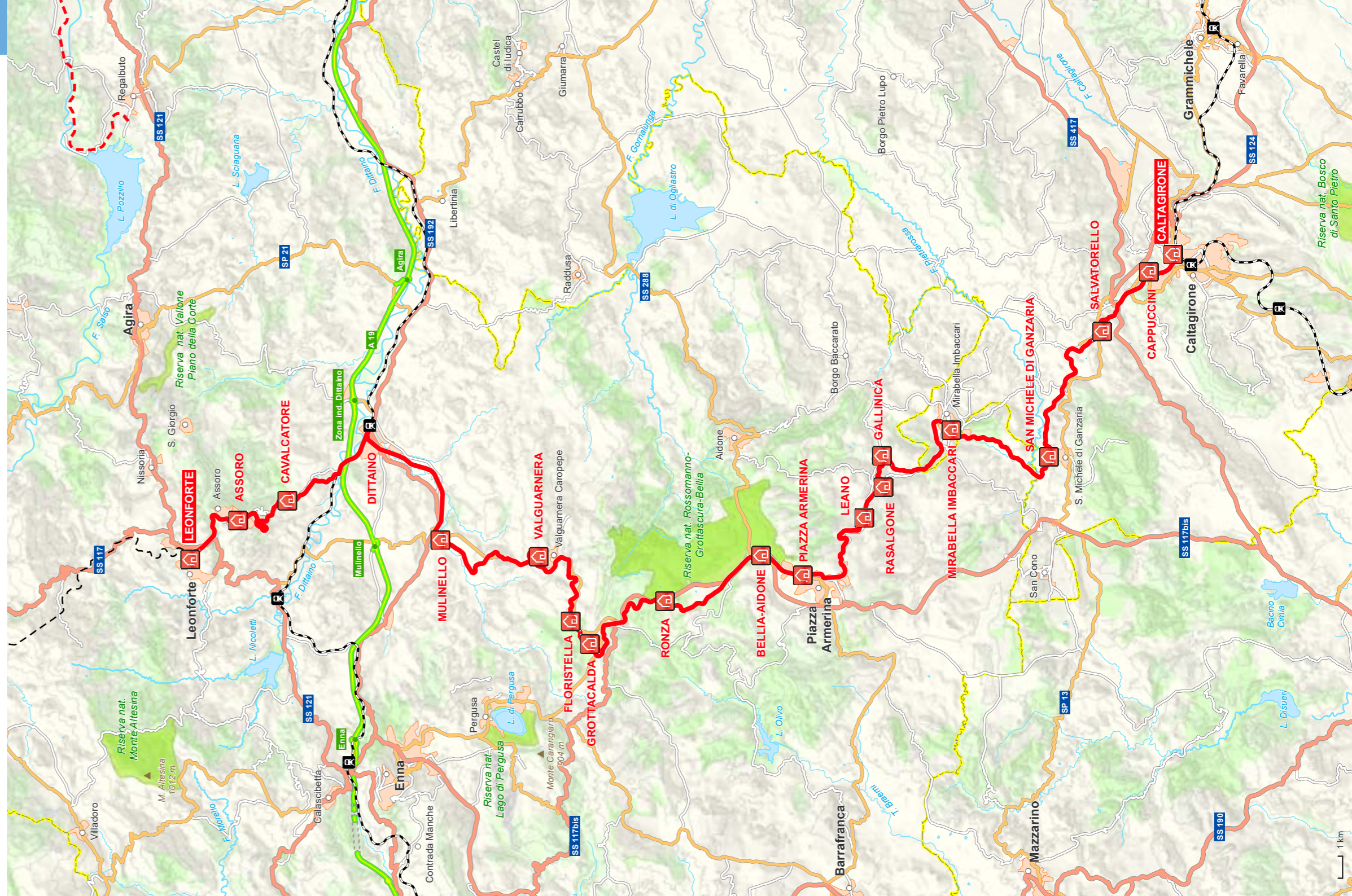
## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Catania-Palermo nella stazione di Dittaino

Rilevanti opere d'arte: 18 gallerie - 22 viadotti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 67 km



SICILIA **LEONFORTE-DITTAINO E DITTAINO-CALTAGIRONE**

Sottovia al km 2+807

SICILIA **LEONFORTE-DITTAINO E DITTAINO-CALTAGIRONE**

Viadotto al km 11+296



Galleria Sottana



## SICILIA

### NOTO-PACHINO



LINEA  
DISMESSA



27,5 KM



6 FV  
14 CC



BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

#### LA LINEA

La linea dismessa Noto-Pachino, lunga circa 27 chilometri, collegava la stazione di Noto, sulla linea ancora attiva Siracusa-Ragusa-Gela-Canicattì, con Pachino, la stazione più a sud dell'Italia sull'estrema punta meridionale della Sicilia, per raggiungere queste zone e valorizzarne le attività agricole e ittiche. La linea fu concepita nei primi anni del XX secolo ma, con grande ritardo, la realizzazione fu conclusa solo nel 1934. Entrò in esercizio nel 1935, in un periodo non felice per l'Italia a causa dell'embargo economico. Fu interrotta a causa di un'eccezionale alluvione nel 1951 e fu ripristinata nel 1955 soprattutto con servizi merci, a beneficio dei prodotti vinicoli e ittici della zona di Pachino. Bassa velocità e concorrenza del trasporto su gomma però, portarono alla sua chiusura nel 1986 e alla dismissione definitiva nel 2002. Attualmente la Noto-Pachino è stata inserita, nell'ambito della legge 128/2017 sulle ferrovie turistiche, tra i collegamenti ferroviari nazionali con specifica destinazione turistico-ferroviaria e potrà essere oggetto di interventi di ripristino mediante decreto ministeriale. Lungo la linea è presente ancora il binario, mentre sono stati quasi totalmente asportati gli impianti tecnologici e di segnalamento. La sede appare coperta da vegetazione spontanea. La proprietà è di FS SpA.

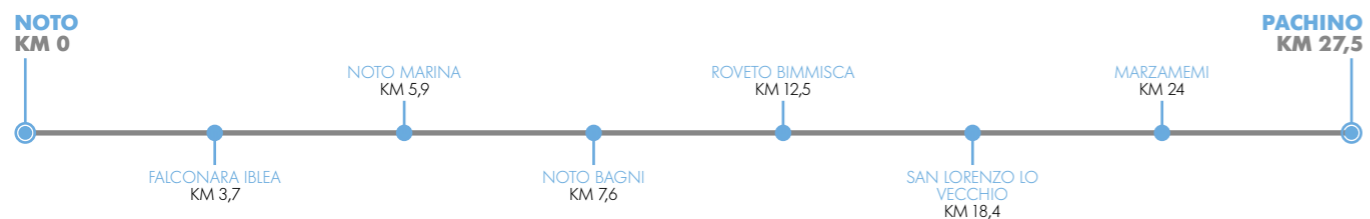
#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Siracusa-Noto-Licata-Canicattì

Rilevanti opere d'arte: 8 viadotti

Proprietà: RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 27,5 km



SICILIA **NOTO-PACHINO****MM di Noto Marina**SICILIA **NOTO-PACHINO****Ponte in ferro km 10+486****Sedime al km 16+150**



## SICILIA

## AGRIGENTO BASSA-LICATA

LINEA  
DISMESSA

60,8 KM

4 FV  
30 CC  
1 MM

NO

## LA LINEA

La linea dismessa Agrigento Bassa-Licata, lunga circa 61 chilometri e a scartamento ridotto, collegava la stazione di Agrigento Bassa (ancora attiva sulla linea per Palermo) con quella di Licata (ancora attiva sulla linea Caltanissetta-Siracusa-Gela-Licata-Canicatti). La sua realizzazione fu lentissima e l'apertura avvenne in due fasi: tra il 1911 e il 1915 il tratto tra Canicatti e Licata e 10 anni più tardi la restante parte. La linea subì progressivamente, oltre alla concorrenza del trasporto su gomma, quella di altre linee a scartamento ridotto che, in maniera più economica, provvedevano al trasferimento di zolfo dalle miniere nissene ed ennesi al porto di Catania. Venne definitivamente dismessa nel 1959. I binari sono stati interamente rimossi e non sono più presenti né impianti tecnologici né di segnalamento. Sono state vendute e demolite interamente le stazioni di Favara, Palma di Montechiaro e inglobate in nuove realizzazioni urbane. Dopo alcune cessioni parziali, oggi l'80 per cento della lunghezza originaria della linea è ancora di proprietà di FS SpA.

## SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Agrigento Bassa-Porto Empedocle-Siracusa-Gela-Licata-Canicatti

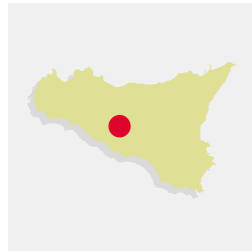
Rilevanti opere d'arte: 4 gallerie - 8 viadotti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 48 km

AGRIGENTO BASSA  
KM 0

SICILIA **AGRIGENTO BASSA-LICATA****Viadotto al km 14+236**SICILIA **AGRIGENTO BASSA-LICATA****Sedime al km 4+540****FV di Zolfare Deli**



SICILIA

**CANICATTÌ-MARGONIA**LINEA  
DISMESSA

12,4 KM

1 FV  
3 CC  
1 MM

NO

**LA LINEA**

La linea dismessa Canicattì-Margonia, lunga circa 12,5 chilometri, è a scartamento ridotto e costituisce una diramazione della linea ferroviaria dismessa Agrigento Bassa-Margonia-Naro-Licata che, 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, che non divenne mai sufficientemente produttiva, né per il traffico merci né per quello passeggeri, anche per la forte concorrenza del trasporto su gomma, venne aperta nel 1911, fu chiusa all'esercizio nel 1958 e definitivamente dismessa nel 1959. Allo stato attuale non sono più presenti né i binari, né gli impianti di segnalamento, né le tecnologie. Un primo tratto di circa 4 chilometri, a partire dalla diramazione Bivio Margonia, è stato ceduto alla provincia di Agrigento e trasformato in strada, includendo anche l'unico viadotto a 3 luci della linea che è stato profondamente trasformato per il nuovo utilizzo. Alcune porzioni di immobili, terreni e abitazioni (case cantoniere) sono state vendute a privati, altri tratti di linea invece sono stati espropriati dal comune e trasformati in viabilità. Restano di proprietà di FS circa 8 chilometri di sedime.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Agrigento Bassa-Margonia-Naro-Licata

Rilevanti opere d'arte: 1 galleria - 1 viadotto

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 8 km

CANICATTÌ  
KM 0MARGONIA  
KM 12,4ROCCA DI MENDOLA  
KM 7,8

SICILIA **CANICATTÌ-MARGONIA**

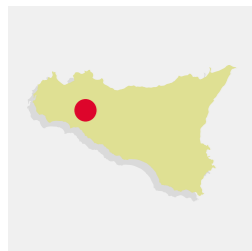
CC al km 3+682

SICILIA **CANICATTÌ-MARGONIA**

Garitta al km 0+837



Serbatoio idrico nella stazione di Margonia



## SICILIA

## LERCARA BASSA-MAGAZZOLO

LINEA  
DISMESSA

67,2 KM

4 FV  
41 CC

NO

## LA LINEA

La linea ferroviaria dismessa Lercara Bassa-Filaga-Magazzolo, di circa 67 chilometri e a scartamento ridotto, collegava la stazione di Lercara Bassa, sulla linea Palermo-Agrigento, a Magazzolo sulla linea dismessa Castelvetro-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. Fu progettata prevedendo varie tratte a cremagliera a causa delle pendenze in gioco e, per questa ragione, non furono mai impiegate automotrici per la trazione, ma locomotive a vapore in grado di sfruttare la cremagliera pur con velocità molto basse. La concorrenza degli autoservizi portò, nel 1959, alla chiusura all'esercizio e, nel 1961, alla dismissione definitiva. La linea si trova nelle Province di Agrigento e Palermo. Il sedime è disarmato ed è stato in parte trasformato in un sentiero sterrato carrabile. Sono state alienate varie parti, come le stazioni di Santo Stefano Quisquina, Bivona, Vicari e Lercara. Restano oggi di proprietà di FS circa 40 chilometri di tracciato.

## SCHEMA TECNICA

Linea di confluenza: Palermo-Agrigento in esercizio  
Castelvetro-Porto Empedocle linea dismessa

Rilevanti opere d'arte: 5 gallerie - 15 viadotti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 40 km



SICILIA **LERCARA BASSA-MAGAZZOLO**

Stazione di Lercara Alta

SICILIA **LERCARA BASSA-MAGAZZOLO**

Viadotto al km 5+735



Cavalcavia al km 32+661



SICILIA

**FILAGA-PALAZZO ADRIANO**LINEA  
DISMESSA

13,8 KM



0



NO

**LA LINEA**

La linea dismessa Filaga-Palazzo Adriano, lunga circa 14 chilometri, collegava Palazzo Adriano con la linea Lercara Basa-Magazzolo, oggi dismessa, dalla quale si diramava presso il bivio di Filaga. Queste linee ferroviarie, a scartamento ridotto, furono realizzate per fasi consecutive dal 1912 al 1924, in particolare per dotare di un servizio di trasporto le zone di Lercara Friddi e di Cianciana, caratterizzate dalla presenza diffusa di miniere di zolfo.

Dagli anni '50 dello scorso secolo la linea cominciò ad essere sempre meno frequentata per la concorrenza degli autoservizi e fu definitivamente dismessa nel 1961. Oggi è completamente disarmata e priva di impianti, il sedime è quasi tutto percorribile in automobile o a piedi. Le stazioni di Prizzi e Sosio sono state vendute a privati e quella di Palazzo Adriano all'omonimo comune. Il ponte al chilometro 5,7 sulla nazionale per Corleone è stato recentemente ricostruito in cemento armato a seguito dell'allargamento della sede stradale, mantenendo così la continuità del tracciato ferroviario sebbene dismesso. L'armamento è stato completamente dismesso e non risultano impianti tecnologici. La proprietà del sedime ferroviario è di FS SpA.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Lercara-Magazzolo

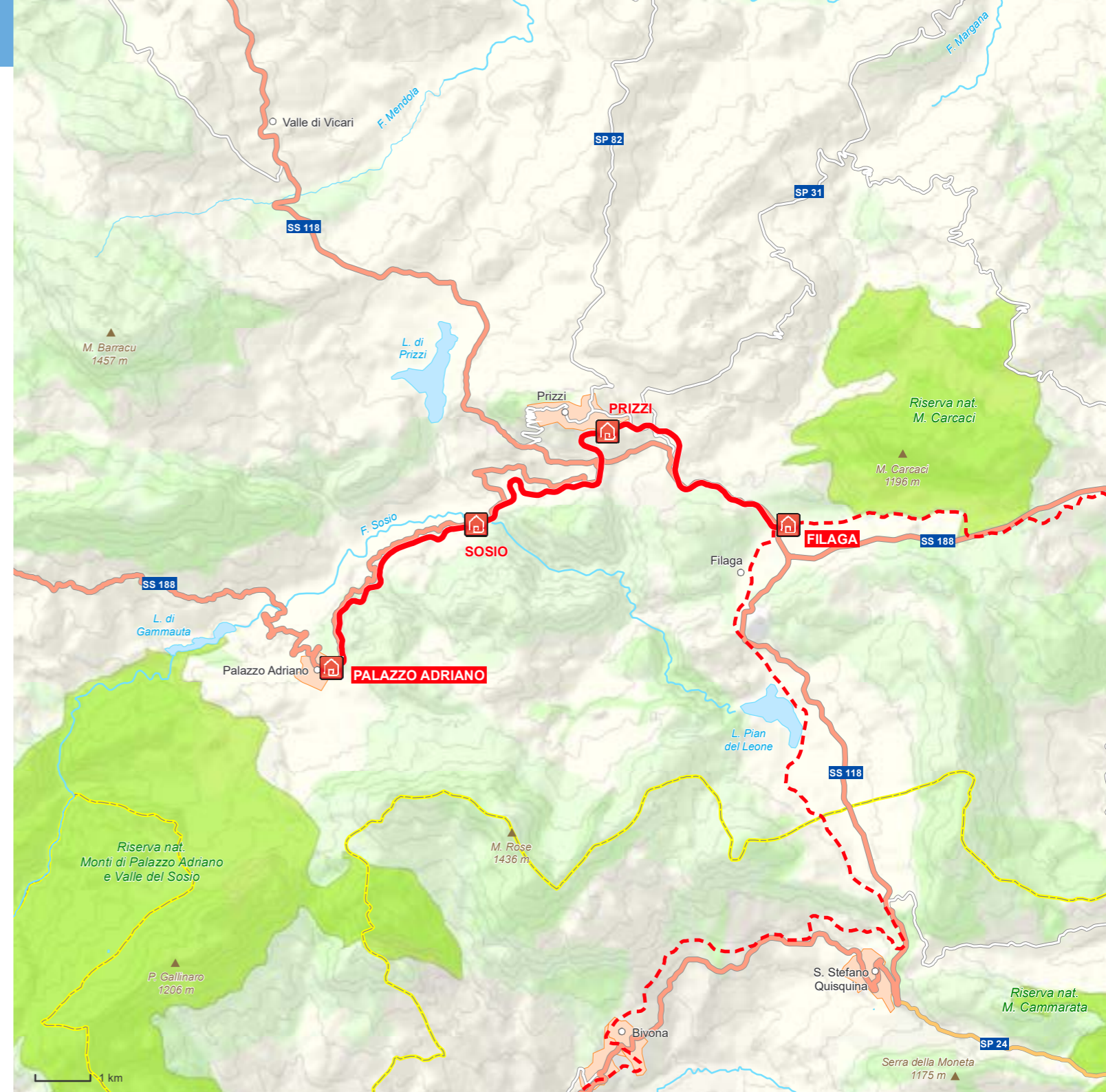
Rilevanti opere d'arte: 2 gallerie - 4 viadotti

Proprietà: FS SpA

Estesa Gruppo FS: 13,8 km

FILAGA  
KM 0PALAZZO ADRIANO  
KM 13,8

260



SICILIA **FILAGA-PALAZZO ADRIANO**

Viadotto al km 3+747

SICILIA **FILAGA-PALAZZO ADRIANO**

CC al km 10+826



Sedime al km 13+460



## SICILIA

## CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE



PER VARIANTE



123,7 KM

11 FV  
69 CCBINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

## LA LINEA

La linea dismessa Castelvetro-Porto Empedocle, a scartamento ridotto e lunga circa 123 chilometri che collegava Castelvetro-Selinunte-Porto Palo-Menfi-Sciacca-Ribera-Magazzolo-Porto Empedocle fu aperta all'esercizio tra il 1910 e il 1923. La stazione di Castelvetro è ancora attiva sulla linea Trapani-Palermo. Il tratto tra Ribera e Porto Empedocle fu chiuso nel 1978 e definitivamente dismesso nel 1985. Il tratto tra Castelvetro e Ribera, invece, fu chiuso nel 1986 e dismesso definitivamente nel 2004. I comuni interessati dal tracciato sono: Castelvetro in provincia di Trapani; Menfi, Sciacca e Ribera in provincia di Agrigento. La tratta Castelvetro-Ribera conserva quasi per intero l'armamento, ad eccezione di un breve tratto dopo la stazione di Selinunte, e dei 4 chilometri tra Porto Palo e Menfi dove la sede, ceduta in comodato, è stata trasformata in pista ciclabile asfaltata. Le stazioni di Menfi e Sciacca sono state alienate. La tratta Ribera-Porto Empedocle, in molti punti disarmata, risulta ancora più frammentata per cessioni in uso a privati o a enti locali (comuni e provincia di Agrigento) per ricavarne viabilità. Attualmente il tratto Castelvetro - Porto Palo di Menfi, è stato inserito nell'ambito della legge 128/2017 sulle ferrovie turistiche tra i collegamenti ferroviari nazionali con specifica destinazione turistico - ferroviaria e potrà, quindi, essere oggetto di interventi di ripristino con decreto ministeriale. Complessivamente sono stati alienati circa 30 chilometri del sedime originario, i restanti 94 sono di proprietà di FS SpA.

## SCHEDE TECNICA

Linea di confluenza: Palermo-Trapani Via Mazara-Porto Empedocle-Agrigento Bassa

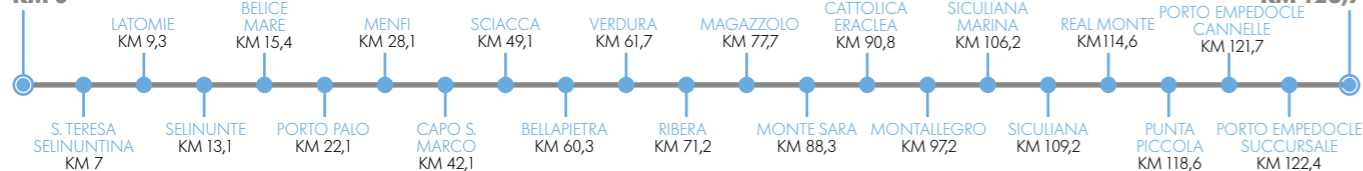
Rilevanti opere d'arte: 9 gallerie - 19 viadotti

Proprietà: FS SpA-RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 94,1 km = 22,1 FS SpA 72 RFI SpA

## CASTELVETRANO

KM 0



## PORTO EMPEDOCLE

KM 123,7



SICILIA **CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE**

Rifornitore idrico al km 15+460

SICILIA **CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE**

Sedime al km 0+750



Viadotto al km 19+404



## SICILIA

**SALAPARUTA POGGIOREALE-CASTELVETRANO**LINEA  
DISMESSA

28,5 KM



7 CC



NO

**LA LINEA**

La tratta dismessa, di circa 28,5 chilometri, va dalla stazione di Salaparuta-Poggioreale a Castelvetro. Rappresenta il tratto iniziale dell'originaria linea Castelvetro-Salaparuta-San Carlo-Burgio ed è lunga complessivamente circa 80 chilometri. La tratta in questione fu aperta in fasi successive. Il tratto Salaparuta-Burgio venne definitivamente soppresso nel 1961 e successivamente ceduto in proprietà ai comuni interessati. Sulla tratta Castelvetro-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, definitivamente dismessa nel 1972. I comuni interessati dal tracciato della linea sono: Castelvetro, Partanna, Salaparuta e Poggioreale, tutti in provincia di Trapani. Dopo alcune cessioni ed espropri, restano di proprietà di RFI SpA 23 chilometri di sedime. Gli eventi sismici hanno ridotto il numero dei fabbricati ancora esistenti.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Palermo-Trapani Via Mazara

Rilevanti opere d'arte: 2 gallerie - 8 viadotti

Proprietà: RFI SpA

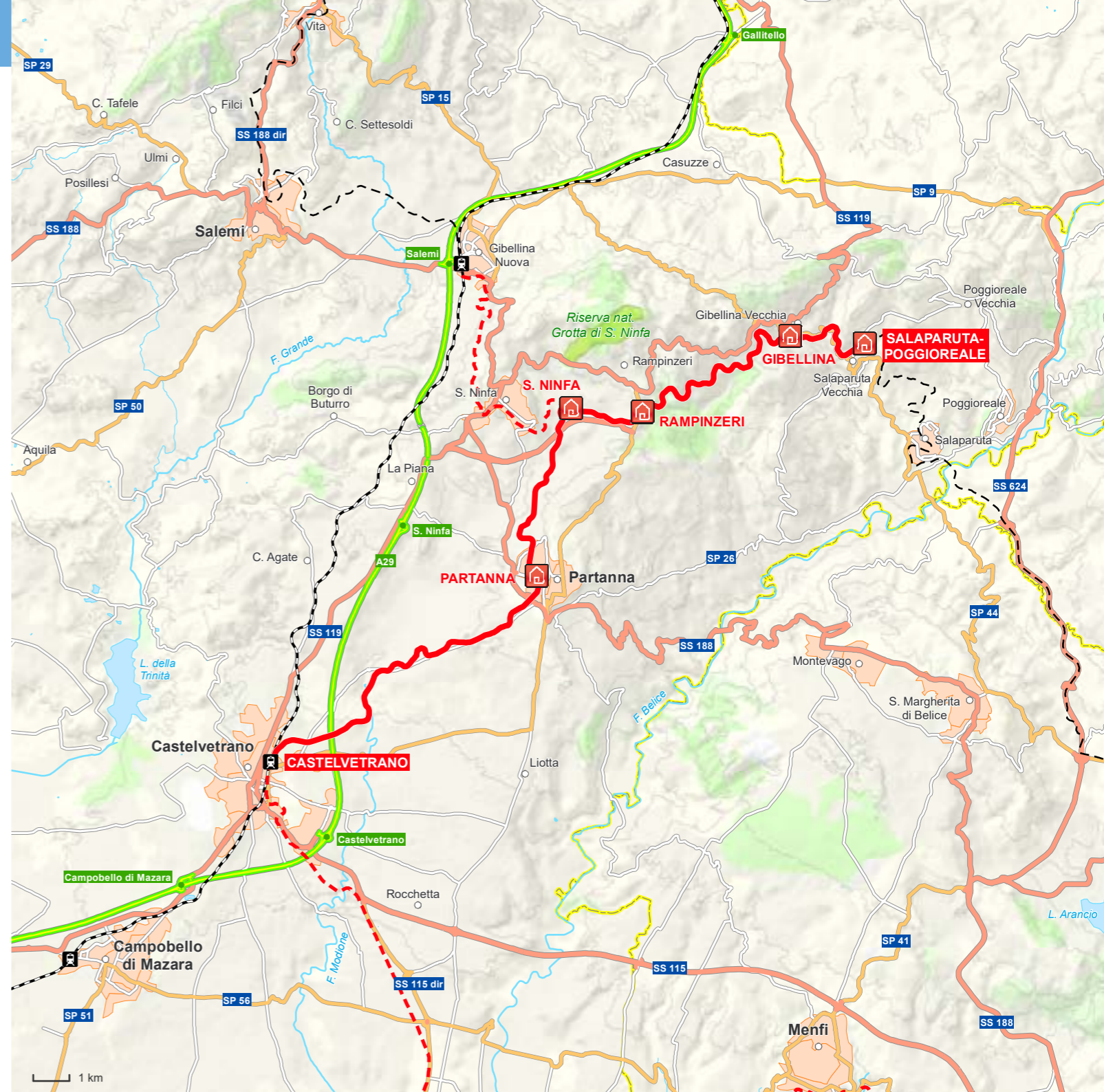
Estesa Gruppo FS: 23 km

**SALAPUTRA-POGGIOREALE**

KM 0

**CASTELVETRANO**

KM 28,5



SICILIA **SALAPARUTA POGGIOREALE-CASTELVETRANO****Galleria Mazzola km 20+326**SICILIA **SALAPARUTA POGGIOREALE-CASTELVETRANO****Sedime al km 27+920****Viadotto al km 19+967**



## SICILIA

## SALEMI-SANTA NINFA

LINEA  
DISMESSA

10,5 KM



2 CC



NO

## LA LINEA

La linea dismessa Salemi-Santa Ninfa, lunga circa 10 chilometri, e a scartamento ridotto 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. Aveva una pendenza media del 30 per mille, con conseguenti tempi di percorrenza insoddisfacenti; a ciò si aggiungeva una debole domanda di trasporto passeggeri a carattere unicamente locale e pendolare. Si arrivò quindi all'inevitabile chiusura nel 1954 e alla dismissione definitiva nel 1955. Allo stato attuale la linea è priva di armamento e di tecnologie e può essere percorsa solo in alcuni tratti, mentre altre parti sono state trasformate in strade. Il fabbricato viaggiatori della stazione di Santa Ninfa Città, originariamente realizzato in stile art nouveau, è stato distrutto dal terremoto del 1968 e le relative aeree sono state annesse al tessuto urbano. La stazione di Santa Ninfa Scalo è stata ceduta a privati. La parte rimanente di sedime è di proprietà di FS SpA.

## SCHEDA TECNICA

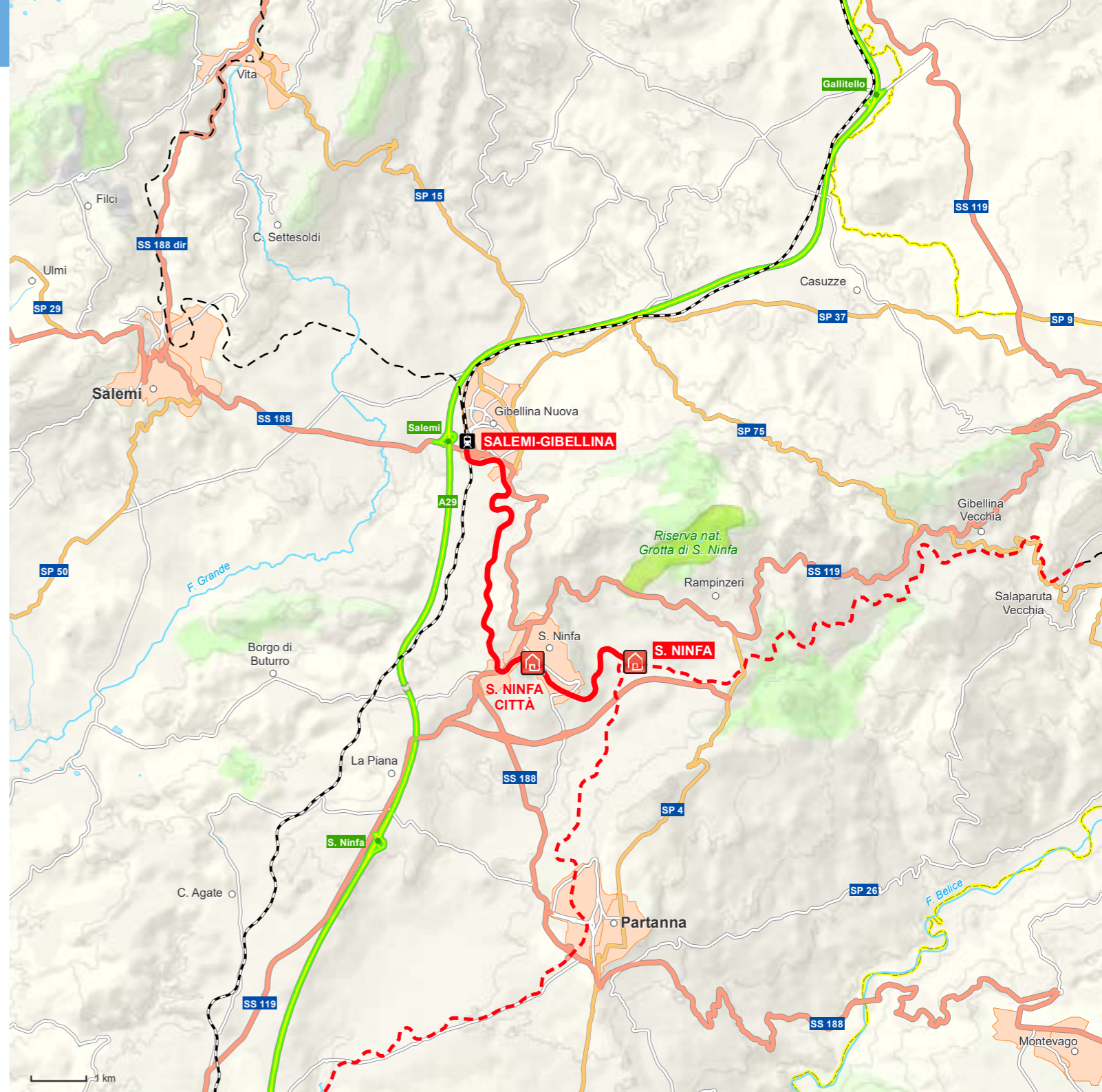
Linea di confluenza: Palermo-Trapani Via Mazara

Castelvetrano-Salaparuta

Proprietà: FS SpA

Rilevanti opere d'arte: 1 galleria

Estesa Gruppo FS: 7,8 km

SALEMI-GIBELLINA  
KM 0S. NINFA CITTÀ  
KM 7,6S. NINFA  
KM 10,5

SICILIA **SALEMI-SANTA NINFA**

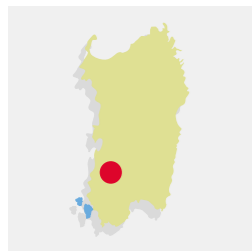
Viadotto al km 7+938

SICILIA **SALEMI-SANTA NINFA**

Sedime al km 6+700



FV di Santa Ninfa



## SARDEGNA

### PABILLONIS-SANLURI



PER VARIANTE



9,3 KM



1 FV



NO

#### LA LINEA

La variante di tracciato Pabillonis-Sanluri, di 9,3 chilometri, è parte della linea Cagliari-Oristano-Golfo Aranci, la 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 e 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, 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 chilometri dopo la stazione di Pabillonis e termina 2,1 chilometri prima di Sanluri (ambidue quindi in esercizio), che comprende la vecchia stazione di San Gavino (sostituita dalla nuova posta sulla variante di tracciato). La sede ferroviaria è priva di traversine e binari, tranne quelli interessati dalla 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 ed è di proprietà di RFI e di FS SpA.

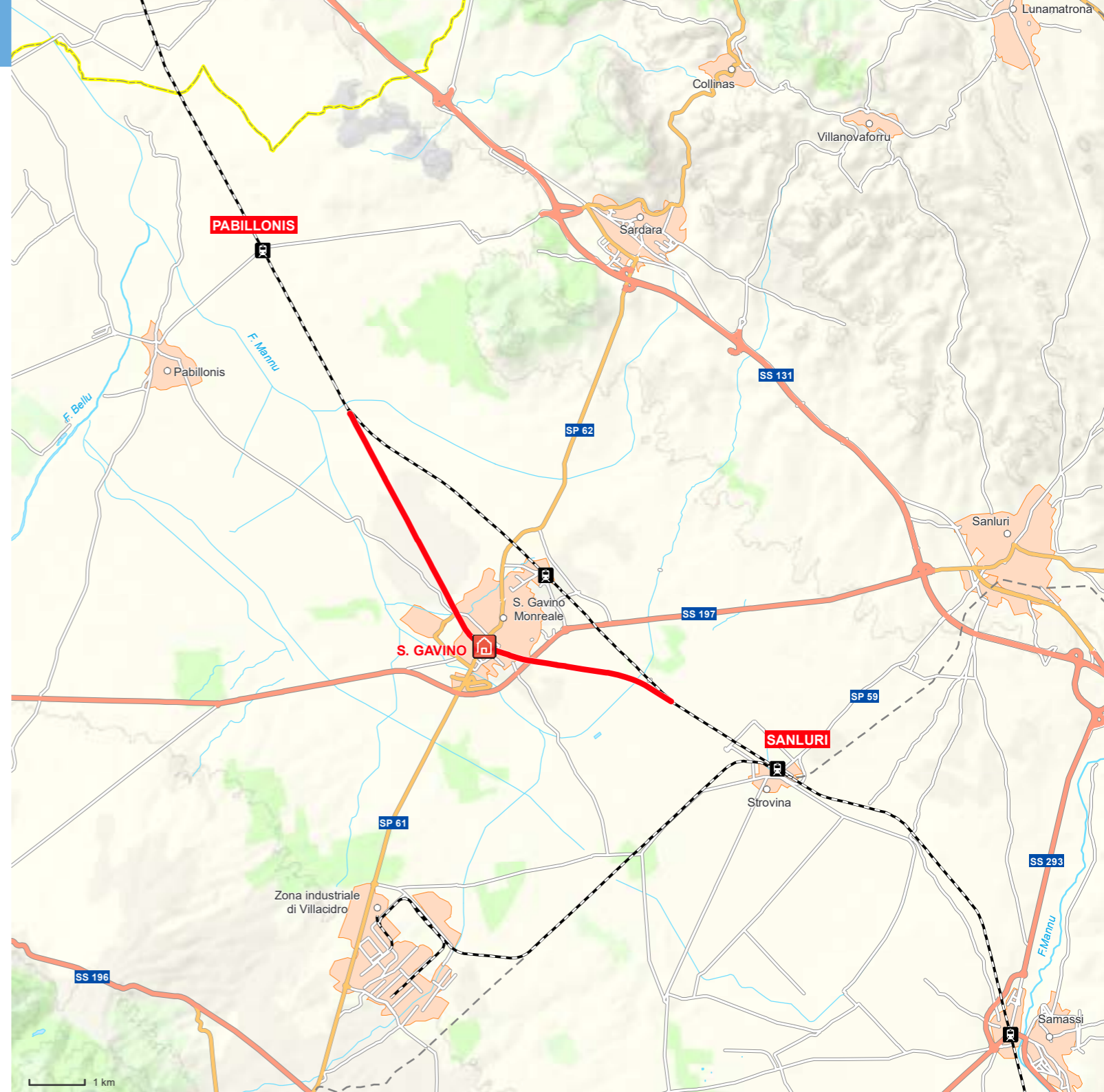
#### SCHEDA TECNICA

Linea di confluenza: Cagliari-Golfo Aranci

Rilevanti opere d'arte: 1 galleria

Proprietà: FS SpA-RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 9,3 km

PABILLONIS  
KM 0S. GAVINO  
KM 3,5SANLURI  
KM 9,3

SARDEGNA **PABILLONIS-SANLURI**

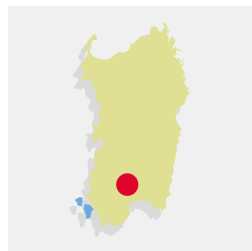
Sedime con presenza di binari

SARDEGNA **PABILLONIS-SANLURI**

Stazione di S. Gavino



CC situata nel comune di S. Gavino



## SARDEGNA

**BONORVA-CAMPEDA**

PER VARIANTE



16,8 KM

1 FV  
2 CC

NO

**LA LINEA**

La variante di tracciato Bonorva-Campeda, di circa 17 chilometri, 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 la 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 e inoltre non attraversa centri abitati. Lungo il suo tracciato si trova solo l'ex stazione di Semestene già a suo tempo, prima dell'apertura della variante, declassata a fermata e poi soppressa perchè situata in una zona aperta pienamente rurale. Il tracciato disarmato è ancora leggibile e utilizzato in parte come strada interpodereale. La proprietà è di RFI SpA e di FS SpA.

**SCHEDA TECNICA**

Linea di confluenza: Cagliari-Golfo Aranci

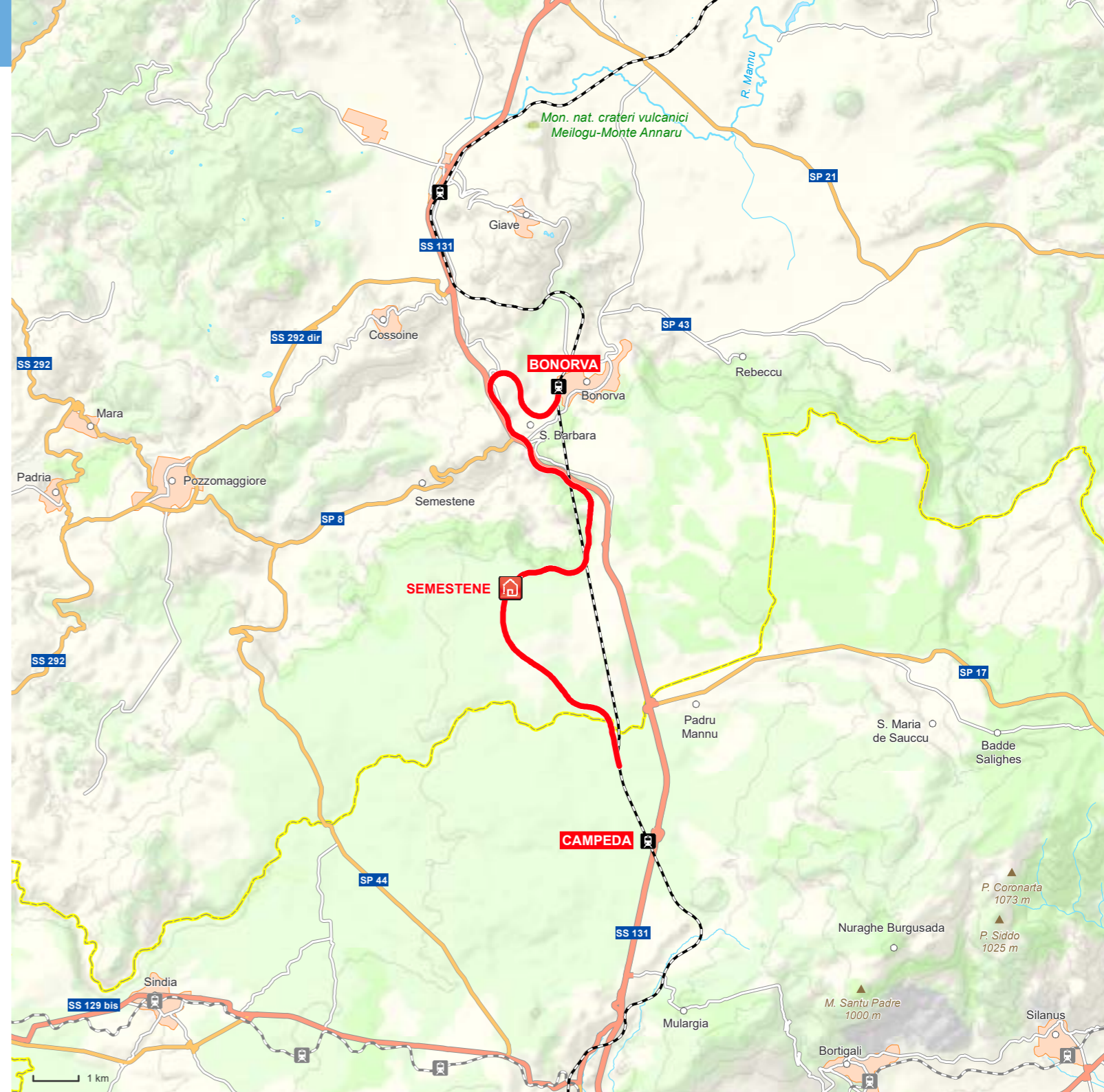
Rilevanti opere d'arte: 4 gallerie

Proprietà: FS SpA-RFI SpA

Estesa Gruppo FS: 16,8 km

**BONORVA**  
KM 0**CAMPEDA**  
KM 16,8SEMESTENE  
KM 9,7

280



SARDEGNA **BONORVA-CAMPEDA**

Stazione di Bonorva

SARDEGNA **BONORVA-CAMPEDA**

Vista della Stazione di Bonorva



Una delle gallerie del tracciato nei pressi di Bonorva

SICILIA **TRABIA-BUONFORNELLO**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



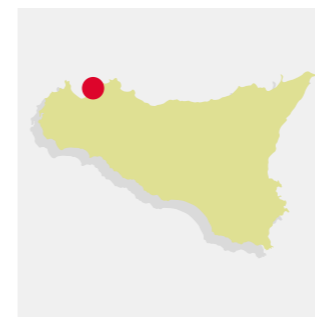
1,9 KM



NO

BINARI SI  
TECNOLOGIE NO

Tratti di sedime non contigui in locazione al comune di Termini Imerese.  
La Soprintendenza regionale Parco Imera è interessata ad acquisire il FV.

SICILIA **CARINI-PUNTA RAISI**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1,5 KM



NO



NO

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

SICILIA **POLLINA-TUSA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



0,3 KM



NO



NO

SICILIA **PALERMO CENTRALE-PALERMO PORTO**

PROPRIETÀ RFI SPA

LINEA  
DISMESSA

0,4 KM



NO



NO

SICILIA **FIUMETORTO-CERDA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1,1 KM



NO



NO

SICILIA **TRAPANI-TRAPANI PORTO**

PROPRIETÀ RFI SPA

LINEA  
DISMESSA

0,1 KM



NO



NO

Porzione residuale del raccordo per il porto di Trapani. Beni restanti già alienati.

SICILIA **TARGIA-SIRACUSA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



1 KM



NO



NO

Parte residuale di proprietà di RFI dell'intera variante realizzata per il raddoppio Messina-Catania di 5,5 km.

SICILIA **LICATA-LICATA PORTO**

PROPRIETÀ FS SPA

LINEA  
DISMESSA

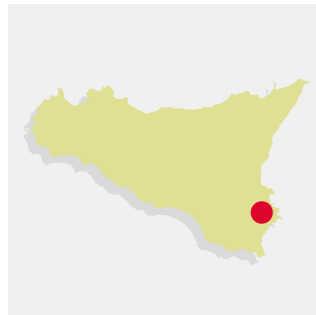
1,4 KM



NO



NO

SICILIA **SIRACUSA CENTRALE-SIRACUSA MARITTIMA**

PROPRIETÀ FS SPA

LINEA  
DISMESSA

0,4 KM



NO



NO

SICILIA **MAZARA DEL VALLO-MAZARA DEL VALLO PORTO**

PROPRIETÀ FS SPA

LINEA  
DISMESSA

0,3 KM



NO



NO

SICILIA **LENTINI DIRAMAZIONE-GELA**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



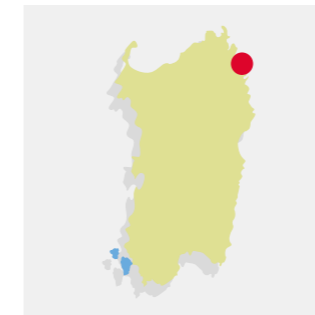
1 KM



NO



NO

SARDEGNA **OLBIA-OLBIA ISOLA BIANCA**

PROPRIETÀ RFI SPA

LINEA  
DISMESSA

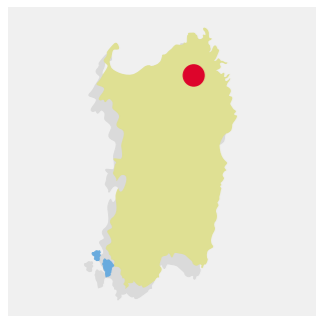
2,4 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

Sedime in parte utilizzato per viabilità stradale.

SARDEGNA **CHIRALZA-MONTE**

PROPRIETÀ RFI SPA



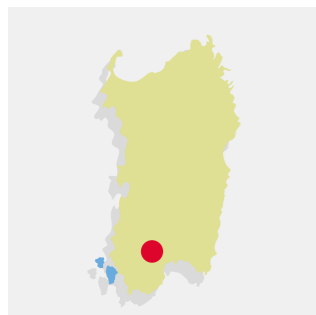
PER VARIANTE



1,3 KM



NO

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NOSARDEGNA **ASSEMINI-DECIMOMANNU**

PROPRIETÀ FS SPA



PER VARIANTE



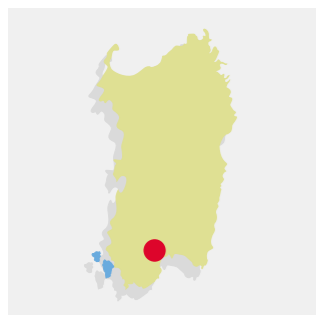
1,4 KM



1 FV

BINARI IN PARTE SI  
TECNOLOGIE NO

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

SARDEGNA **DECIMOMANNU-VILLASOR**

PROPRIETÀ RFI SPA



PER VARIANTE



2 KM



NO



NO

Sedime della linea Bonorva-Campeda

## GLOSSARIO

### **Armamento ferroviario**

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

### **Binario**

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

### **Casa Cantoniera (CC)**

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

### **Cavalcavia ferroviario/sottovia ferroviario**

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

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

**Decreto ministeriale di dismissione definitiva di una linea ferroviaria**

È il Decreto (DM) rilasciato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che autorizza la dismissione definitiva di una determinata linea ferroviaria, fino a quel momento inserita nell'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale in concessione a RFI SpA (ai sensi dell'art. 2 del DM n. 138/T del 2000).

Il Decreto viene emesso alla conclusione, con esito positivo e d'intesa con il Ministero della Difesa e il Ministero dell'Economia e delle Finanze, di una determinata procedura che prevede la valutazione da parte del MIT dell'istanza di dismissione della linea avanzata dal gestore dell'infrastruttura RFI.

**Fabbricato di servizio**

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

**Fabbricato Viaggiatori (FV)**

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

**Ferrovie in concessione**

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



Stazione di Castagnole delle Lanze



Stazione di Torre Annunziata Centrale

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

### **Greenways**

Infrastrutture lineari di trasporto e comunicazione per la mobilità ecosostenibile, cosiddetta dolce in quanto non motorizzata, che sono definite come «vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati; devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da 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).

Una greenway è caratterizzata dall'essere realizzata su una sede propria utilizzata in esclusiva, derivante dal riuso di infrastrutture territoriali lineari quali percorsi campestri, alzaie di fiumi, ex tracciati ferroviari, ecc.

### **Linea ferroviaria dismessa con Decreto ministeriale**

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

**Linea ferroviaria dismessa per variante di tracciato**

Si intende con ciò un tratto di ex ferrovia, da riferirsi ad una linea dove si effettua ancora regolarmente l'esercizio ferroviario, che è stato dismesso a seguito della realizzazione e attivazione di un nuovo tratto di ferrovia, cosiddetto *in variante di tracciato*: cioè un nuovo più moderno tracciato in parallelo al vecchio tratto dismesso, che va a sostituire (tratto vecchio e nuovo hanno quindi in comune i due punti di estremità).

Poichè in questi casi non è interrotto il servizio di collegamento ferroviario, questo tipo di dismissione non richiede l'espletamento della procedura con emanazione di Decreto ministeriale.

**Linee ferroviarie a doppio o singolo binario**

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

**Linee ferroviarie elettrificate e non elettrificate**

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



Deposito locomotive Bricherasio-Barge



Stazione di Castelvetrano

**Magazzino Merci (MM)**

Fabbricato dedicato al servizio di trasporto delle merci.

**Materiale rotabile/rotabili**

Si designano così i veicoli su ruote realizzati appositamente per circolare sui binari di una linea ferroviaria, nel rispetto delle caratteristiche ingegneristiche di base della linea stessa. Si distinguono: principalmente: le locomotive (o locomotori), che erogano la forza motrice per il traino degli altri veicoli di un treno; le carrozze e i carri, veicoli trainati dalle locomotive, destinati rispettivamente al trasporto di viaggiatori e merci; le automotrici, utilizzate per i convogli da sole o con più veicoli analoghi accoppiati tra loro, che presentano una funzione mista, in quanto ciascun veicolo è attrezzato sia con i motori e gli altri apparati atti ad assicurare la trazione, sia con gli ambienti per l'accoglienza dei viaggiatori.

**Pista ciclopedonale**

Percorsi esclusivamente destinati alla mobilità di pedoni e ciclisti, ricavati prevalentemente sulla viabilità ordinaria, generalmente attraverso la realizzazione di una corsia e dedicata nell'ambito della carreggiata stradale, casi in cui viene tutelata in particolare la fruizione da parte dei pedoni. Alcune piste sono esclusivamente riservate alla mobilità ciclabile. Le piste ciclabili sono regolamentate dal Codice della Strada, in particolare all'art. 6 del DM n. 557/1999 del Ministero dei LL.PP.

**Rimessa Locomotive (RL)**

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

**Scartamento ordinario/scartamento ridotto**

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

#### **Stazione/fermata**

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



Ex casello ferroviario nel Comune di Pachino

CODICE ISBN 9788894063844

**Coordinamento editoriale e creativo**



Ferrovie dello Stato Italiane SpA  
Communication - Prodotti Editoriali  
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

**A cura di**



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

**Cartografia e testi**

© Tutti i diritti riservati  
© Roberto Rovelli, © Giulio Senes

**Fotografie**

© Archivio FS Italiane  
© Archivio Fondazione FS Italiane  
© Archivio RFI

**Progetto grafico, realizzazione e stampa**



Via A. Gramsci 19 - 81031 Aversa (CE)  
Edizione Maggio 2022



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

