

ATLANTE DELLE *GREENWAYS* SU LINEE FS

Dal disuso al riuso



a cura di Ilaria Maggiorotti



◀ Pista ciclopedonale Rossana Maiorca (Siracusa).



INDICE

PREFAZIONE (di Anna Masutti)	13
PRESENTAZIONE (di Vera Fiorani)	17
PREMESSA (di Gianfranco Pignatone)	21
INTRODUZIONE (di Ilaria Maggiorotti)	27
CAP. 1 LA RICONVERSIONE IN GREENWAYS DEI TRACCIATI FERROVIARI DISMESSI	
LA DOMANDA DI MOBILITÀ DOLCE	
Panorama internazionale sulle <i>greenways</i> e modelli di gestione (di Giulio Senes)	35
IL RIUTILIZZO DELLE FERROVIE DISMESSE COME GREENWAYS IN ITALIA	
Stato dell'arte, opportunità e problematiche per la trasformazione (di Roberto Rovelli)	45
CAP. 2 LE GREENWAYS REALIZZATE IN ITALIA SU LINEE CEDUTE DA FS	
QUADRO SINOTTICO	58
SIMBOLOGIA	63



GREENWAYS NORD

1. BRICHERASIO-BARGE	68
2. AIRASCA-MORETTA 🗺️	72
3. ARENZANO-ALBISOLA CAPO	80
4. FRAMURA-LEVANTO	86
5. S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI LIGURE 🗺️	90
6. FLERES-TERME DEL BRENNERO	98
7. BRUNICO-S. GIORGIO DI BRUNICO	102
8. CARDANO-PONTE GARDENA	106
9. RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA	110
10. BOLZANO-PONTE RESIA	114
11. MOGGIO-TARVISIO CENTRALE 🗺️	118
12. TARVISIO CENTRALE-FUSINE LAGHI*	126
13. TERZO D'AQUILEIA-PONTILE PER GRADO	130
14. TRIESTE-S. ELIA	134
15. MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA BATTAGLIA	138
16. MOTTA DI LIVENZA-ANNONE VENETO	142
17. TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO	146

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

◀ Via delle Risorgive in località Airasca.



GREENWAYS CENTRO

18. MODENA-VILLANOVA S. PANCRAZIO	152
19. TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA	156
20. SOLIGNANO-BERCETO	160
21. TERRAROSSA TRESANA-AULLA	164
22. POGGIBONSI S. GIMIGNANO-COLLE VAL D'ELSA	168
23. CASTEL DEL PIANO-CAPANNE BAGNAIA	172
24. NARNI AMELIA-NERA MONTORO	176
25. VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO	182
26. ORTONA-VASTO 🗨️	188

GREENWAYS SUD E ISOLE

27. VITULANO FOGLIANISE-BENEVENTO	196
28. CASTELLANETA-PALAGIANELLO 🗨️	200
29. GODRANO-BURGIO	206
30. PORTO PALO-MENFI	210
31. S. MICHELE DI GANZARIA-SALVATORELLO	214
32. TARGIA-SIRACUSA	218



CAP. 3 TRACCIATI DISMESSI DEL GRUPPO FS PIÙ IDONEI ALLA TRASFORMAZIONE

A - TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI	224
B - TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE	230
C - TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE	236

CAP. 4 ESEMPI DI PROGETTI INTERNAZIONALI

USA <i>Bloomington Trail</i>	246
SPAGNA <i>Vía Verde de la Sierra</i>	252
GRAN BRETAGNA <i>Bristol Bath</i>	258

CAP. 5 ESEMPI DI PROGETTI ITALIANI DI GREENWAYS SU LINEE DISMESSE IN CONCESSIONE

PALADINA-PIAZZA BREMBANA	272
DOBBIACO-CALALZO	278

CAP. 6 APPENDICE TECNICA

TEMI PROGETTUALI	286
GLOSSARIO	296
RINGRAZIAMENTI	305



PREFAZIONE

di Anna Masutti

Presidente Rete Ferroviaria Italiana SpA

Orientare la propria politica aziendale verso il “recupero del costruito” e verso la pianificazione di una mobilità finalizzata ad “unire” piuttosto che a “dividere” vuol dire raggiungere un reale equilibrio tra trasporto e sostenibilità. Le *greenways* consentono la messa in atto di questa politica che possiamo definire strategica poiché consente alle persone di muoversi liberamente, a piedi o in bicicletta, connettendo tra loro più comunità e riducendo al contempo l’inquinamento. È innegabile l’esigenza di affrontare il cambiamento climatico in corso, e non si può che dare corso alla richiesta collettiva sempre più potente di un maggiore contatto con la natura: per questo è opportuno aumentare la disponibilità dei percorsi per la mobilità dolce, in modo che muoversi su due ruote, o anche a piedi, diventi un’abitudine, con un impatto positivo sull’ambiente, sulla salute, sul benessere individuale e, potenzialmente, sulla prestazione lavorativa. In questa ottica le *greenways* sono in grado di portare grandi benefici alle collettività coinvolte, che senz’altro vanno oltre quello di avere a disposizione percorsi piacevoli e sicuri. Diventano strade che contribuiscono allo sviluppo delle aree attraversate, anche dando vita a nuove attività imprenditoriali e promuovendo lo sviluppo di una nuova forma di turismo attivo, responsabile e sostenibile.

La regolarità planimetrica e le caratteristiche pianeggianti dei percorsi sono il valore



Narni-Nera Montoro.

aggiunto di queste opere ferroviarie che possono essere agevolmente riutilizzate come infrastrutture ciclabili, facilmente percorribili anche a piedi, a cavallo o con altri mezzi di locomozione dolce. Essere unici proprietari consente alle Amministrazioni di evitare lunghe procedure di esproprio per trasferire la proprietà dell'asset, consentendo di realizzare in tempi brevi l'opera progettata, anche grazie alla presenza di opere d'arte ancora funzionali (gallerie e ponti) che altrimenti dovrebbero essere realizzate ex novo, con ingenti costi di progettazione e realizzazione.

RFI da tempo crede in tale progetto ambizioso, trattato in questa versione aggiornata dell'*Atlante delle Greenways su linee FS* che mostra i risultati pregevoli ottenuti dal riuso delle linee dismesse e supporta le Amministrazioni locali affinché possano proseguire nell'opera di recupero, rappresentando i migliori tracciati di ex linee ferroviarie da recuperare in ottica di network della mobilità sostenibile.

RFI dunque è orientata a realizzare e supportare lo sviluppo di differenti "reti nel paesaggio" operando una trasformazione del Paese strutturale, ecologica e volta al riuso di tutte le proprie infrastrutture.

Questo nuovo Atlante vuole favorire uno sviluppo sostenibile e armonico delle connessioni tra città, e la rinascita delle comunità situate lungo le linee dismesse, a lungo trascurate ma piene di valore.



PRESENTAZIONE

di Vera Fiorani

Amministratrice Delegata Rete Ferroviaria Italiana SpA

Il Gruppo FS e Rete Ferroviaria Italiana hanno ereditato un patrimonio di grande valore distribuito sull'intero territorio italiano: le linee ferroviarie non più funzionali all'esercizio ferroviario. Queste linee, grazie all'impegno costante nell'ammmodernamento della rete con la costruzione di nuove tratte, hanno perso la loro funzionalità e sono state "dismesse dall'esercizio" con appositi Decreti ministeriali.

Un patrimonio a cui anche le Comunità locali sono legate, perché rimandano alla storia delle proprie famiglie, al lavoro di tanti ferrovieri, quando il treno era l'unico mezzo di trasporto collettivo e le automobili erano relegate ad un mondo d'élite. Lungo tali percorsi si trovano ancora oggi stazioni di pregevole architettura, magazzini merci e altri edifici che possono essere recuperati a nuovi usi come ostelli, ristoranti, ciclostazioni, per tornare ad arricchire i territori che li ospitano.

Al tempo stesso le linee dismesse rappresentano una ricchezza per il Paese e una opportunità da cogliere: lungo di esse si sviluppano paesaggi di grande pregio, con panorami spettacolari, caratterizzati dalla presenza di opere d'arte di alto valore ingegneristico, con gallerie elicoidali, ponti che si ergono su altissimi strapiombi, alternanze di rilevati e trincee scavate nella roccia.

Il Gruppo FS possiede oltre 1200 chilometri di linee dismesse che, una volta trasformate in greenways, potrebbero implementare il network di reti ciclo-pedonali esistenti,

consentendo all'Italia di porsi al pari di altri Paesi che, con lo sviluppo del mondo della bicicletta, stanno vivendo una correlata e consistente crescita economica.

Le Associazioni di settore prevedono nei prossimi dieci anni acquisti da parte dei cittadini europei di circa 10 milioni di biciclette all'anno, arrivando nel 2030 a 30 milioni di unità vendute, con un +47% rispetto al 2019; il rapporto di Banca Ifis sulle due ruote parla di 3,2 milioni di pezzi fabbricati nel 2021 in Italia, che quindi si sta aggiudicando una notevole fetta del mercato. Importantissimo rammentare sempre il positivo effetto sulla salute pubblica e sull'ambiente di queste infrastrutture per la mobilità dolce, come evidenziato nel rapporto di Legambiente sull'economia della bicicletta in Italia.

Al fine di ampliare l'offerta di ciclabili e di creare nuovi assi di sviluppo per un turismo sostenibile, Rete Ferroviaria Italiana si è fatta parte attiva con i competenti Ministeri, le Associazioni di settore (Associazione Europea Greenways, Associazione Italiana Greenways, Alleanza Mobilità Dolce, Legambiente, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, ecc), e le Amministrazioni locali, organizzando incontri, presenziando ad eventi e pubblicando specifici volumi sul tema, per spingere sempre più la valorizzazione delle ex linee ferroviarie ad un riuso in termini di mobilità sostenibile.

Con questa nuova pubblicazione, riprendendo il terzo *Atlante delle Greenways su linee FS – dal disuso al riuso* pubblicato a dicembre 2019, RFI ha voluto arricchire e ampliare la rappresentazione delle greenways finora realizzate dalle amministrazioni locali o dalle Regioni sulle ex linee ferroviarie del Gruppo FS, esempi di realtà di pregio apprezzate dai territori per la mobilità locale o dal mondo del turismo per conoscere l'Italia slow, percorsi recuperati alla mobilità sostenibile: 500 chilometri di ciclabili lungo il mare, o interne al Paese, ma tutte in aree di grandissimo valore paesaggistico. Una parte di questo atlante è dedicata ancora alle linee dismesse, per suggerire quelle più facilmente riutilizzabili in quanto potenzialmente connesse al Sistema delle

Ciclovie turistiche nazionali.

Nell'agosto di questo anno l'Italia si è anche dotata del Piano Generale della Mobilità Ciclistica urbana ed extraurbana – 2022-2024 per meglio definire il quadro economico e delle risorse, gli obiettivi annuali, gli interventi prioritari e le linee d'azione da mettere in campo per sviluppare maggiormente la ciclabilità in Italia.

Contemporaneamente RFI, insieme ad A.MO.DO., sta completando il primo *Atlante della mobilità dolce*, un innovativo strumento che consentirà di mettere in relazione stazioni ferroviarie, ciclovie, cammini, sentieri e greenways con il patrimonio storico, artistico e naturalistico presente su tutto il territorio nazionale.

Nella certezza di aver fornito un altro utile tassello agli appassionati del mondo slow, mostrando esempi di successo sul riuso sostenibile di queste infrastrutture, auguro a tutti buona lettura!

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



PREMESSA

di Gianfranco Pignatone

Direttore della Direzione Strategia, Pianificazione e Sostenibilità, Rete Ferroviaria Italiana SpA

Con il terzo *Atlante RFI* ha inteso portare in evidenza i casi di trasformazioni già avvenute, ovvero i 500 km di *greenways* realizzate con successo sulle ex linee del Gruppo FS, che stanno contribuendo all'incremento della mobilità slow, ai flussi turistici, e al benessere dei territori che ne fruiscono.

Le *greenways* sono sistemi verdi lineari che si sviluppano lungo i corsi d'acqua, i tracciati stradali e ferroviari, non più funzionali, che per natura collegano le emergenze naturali, paesaggistiche, storiche e architettoniche. Di fatto queste vie verdi possono diventare non solo un rimedio per arginare fenomeni di abbandono delle piccole comunità, ma anche un acceleratore di sostenibilità, trasformando il territorio circostante in aree accessibili, etiche ed ecologiche.

Questa nuova edizione, arricchita, ampliata ed aggiornata nei contenuti rispetto a quella uscita nel 2019, fornisce ulteriori elementi di riflessione sul processo di trasformazione in atto che vede il riuso delle ex linee e dei fabbricati che lungo di esse si snodano, come un volano dell'economia locale, aiutando a comprendere come nel recupero degli asset, pubblici o privati che siano, sia insito il concetto di sostenibilità. Il 2019 d'altronde è diventato un anno spartiacque tra l'epoca pre Covid-19 e quella post Covid-19: infatti la pandemia ha accelerato, e in un certo senso modificato, lo sviluppo della mobilità dolce.

Secondo i dati forniti da *Confindustria Ancma*, (Associazione Ciclo Motociclo Acces-

sori) nel maggio 2020 in Italia, si è verificato un incremento delle vendite di biciclette di circa il 60% rispetto all'anno precedente. Interessante è come questo dato di incremento vendite sia andato di pari passo con la costruzione di nuove piste ciclabili e bike-lane (corsie ciclabili ad uso promiscuo), realizzate anche grazie ai finanziamenti governativi ed europei per lo sviluppo della mobilità sostenibile. Questo aumento è stato comune in generale a tutta l'Europa, secondo le stime dell'*European Cyclist Federation* (ECF), si segnalano circa 2.300 km di nuovi tratti ciclabili grazie ad oltre un miliardo di euro di investimenti.

Il Rapporto "Covid Lanes" redatto da *Legambiente* conferma quanto detto sinora sottolineando come la pandemia abbia creato una maggiore attenzione alla mobilità sostenibile da parte dei cittadini italiani e delle Amministrazioni locali, tanto che, nel mese di settembre 2020, gli spostamenti in bici hanno subito un incremento del 27,5% rispetto allo stesso mese del 2019, e sono stati realizzati a seguito del lockdown 193 chilometri di nuove ciclabili *pop-up* (realizzate in modo veloce delimitando una parte della carreggiata stradale).

Questo *Atlante* pone l'attenzione su tutto il patrimonio nazionale di linee dismesse, e non solo su quello del Gruppo FS. Si noti infatti come la distesa di chilometri da recuperare si sviluppa omogeneamente sull'intero territorio italiano, andando a formare un potenziale network di mobilità sostenibile, quasi sempre connesso alle stazioni ferroviarie ancora attive; aggiungendo poi le linee ferroviarie in concessione dismesse (di proprietà di Amministrazioni pubbliche), nonché quelle di RFI in stato di sospensione (al momento non in uso), emerge una rete di infrastrutture diffusa da nord a sud che misura più di 6.000 km, che aspetta solamente di vivere una nuova vita.

Con la prossima uscita dell'*Atlante della mobilità dolce*, solo in versione digitale, che RFI sta concludendo con il supporto delle 29 associazioni che compongono l'Alle-

anza per la Mobilità Dolce (A.Mo.do.), per la prima volta vengono mappate tutte le infrastrutture sostenibili, passando dalle greenways che erano del Gruppo FS, rappresentate già in questo volume, a tutto il panorama nazionale di infrastrutture della mobilità dolce, e a come queste vengano arricchite dal network di stazioni e linee ferroviarie in esercizio.

L'*Atlante della mobilità dolce* sarà una delle componenti del più ampio progetto di RFI di promuovere la mobilità slow e sostenibile, e incentivare il rilancio del turismo di prossimità che vede protagonisti il trasporto ferroviario e le stazioni quali luogo dell'accessibilità e dell'intermodalità dolce, funzionali ai servizi di interscambio per permettere la relazione fra **ferrovia, cammini, sentieri, ciclovie e greenways** con il **patrimonio storico, artistico e naturalistico** presente nelle vicinanze delle stazioni, ovvero su tutto il territorio nazionale.

L'*Atlante della mobilità dolce* sarà dunque protagonista di un ampio progetto di mobilità integrata, di cui fa parte anche questo *Atlante delle Greenways* su linee FS, nel cui ambito la relazione tra stazione e ambiente esterno richiede lo sviluppo di una stretta cooperazione tra RFI, Enti locali ed Istituzioni, per realizzare un ecosistema di mobilità urbana che valorizzi le connessioni esistenti e da costituire con le stazioni in esercizio.

In quest'ottica la diffusione presso tutti i Comuni interessati dell'*Atlante delle Greenways* su linee FS potrà essere una delle leve di cui avvalersi per creare quella sensibilità necessaria affinché anche gli altri soggetti coinvolti nella catena del valore dell'integrazione modale promuovano politiche convergenti e condivise con RFI e attuino azioni coerenti.

Il lavoro editoriale ha un impatto importante in quanto sensibilizza gli Stakeholder rispetto ad alcune delle linee d'azione strategica per la transizione ESG (Environ-



Ciclabile Modena-Villanova S. Pancrazio.

mental, Social, Governance) di RFI, ad esempio il riutilizzo sostenibile di asset non più funzionali all'esercizio ferroviario, il progettare infrastrutture sostenibili e la migliore integrazione delle stazioni con il territorio.

Mentre aspettiamo la conclusione dell'*Atlante della mobilità dolce*, godiamoci il terzo *Atlante* nella versione rivista e ampliata!



INTRODUZIONE

di Ilaria Maggiorotti

Responsabile Asset Strategy Advisory, Rete Ferroviaria Italiana SpA

In questa nuova pubblicazione, *Atlante delle greenways su linee FS - Dal disuso al riuso*, uscita nel 2019 e adesso notevolmente ampliata, volutamente restano in secondo piano le linee dismesse in quanto tali, per lasciare spazio al mondo delle greenways già realizzate su linee che in passato erano parte della rete delle Ferrovie dello Stato e che furono, in momenti diversi a partire dagli anni '90, alienate alle Amministrazioni locali per essere recuperate ad una nuova funzione.

La strategia di RFI di produrre dei testi specifici (gratuitamente scaricabili dai siti di FS e RFI) che forniscono elementi nuovi e non noti, grazie al grande lavoro di censimento e scouting svolto in questi anni, ha consentito di raggiungere chiunque fosse interessato alla tematica, ottenendo un maggiore interesse degli stakeholder intorno alle ex linee del Gruppo FS. Con il terzo *Atlante*, RFI coglie una duplice opportunità: da un lato rappresentare la nuova vita delle linee dismesse quali infrastrutture di mobilità sostenibile, per portare gli spostamenti pendolari su percorsi sicuri, in quanto separati dalla viabilità, e con pendenze modeste, ideali per ogni forma di mobilità dolce; dall'altra, far conoscere l'immenso patrimonio di edifici che sono situati lungo le ex linee, che possono contribuire alla riqualificazione dei territori attraversati, a favore dello sviluppo di una nuova offerta culturale e turistica, ancora troppo concentrata sulle mete più famose e sfruttate, e che solo di recente sta iniziando mostrare una diversificazione con la proposta di luoghi meno conosciuti e viaggi "lenti".

L'obiettivo di questo volume è fornire al lettore una panoramica sulle *greenways* già consolidate, per far conoscere il risultato dei processi di riconversione delle linee dismesse in percorsi verdi. Vengono illustrate diverse esperienze, italiane ed estere, nell'intento di sensibilizzare e spronare i soggetti interessati al riuso delle ex ferrovie ancora disponibili, affinché si concretizzino presto altri progetti, per dare nuova vita ai circa 1.000 km di percorsi oggi in disuso e alle centinaia di edifici che potrebbero essere riutilizzati, e che grazie alla loro nuova vita porterebbero valore aggiunto anche ai territori su cui gravitano.

Si deve fare una riflessione importante sul recupero di queste infrastrutture, anche in funzione delle ulteriori linee dismesse che saranno disponibili nel prossimo futuro, grazie al bacino considerevole di linee attualmente sospese all'esercizio ferroviario che potrebbero presto seguire la strada della dismissione.

Non tutte le linee sono da trasformare in *greenways*, ci sono, ad esempio, casi in cui le Amministrazioni hanno avuto l'esigenza di riallacciare questi tracciati alla viabilità comunale che era carente; oppure possono essere riutilizzate per i cosiddetti ferrocicli, laddove siano in buono stato i binari esistenti: la L. 128/2017 infatti introduce per la prima volta in Italia questa alternativa forma di trasporto dolce: carrelli a pedale che si muovono su binari dismessi, quindi senza la necessità di asportare le rotaie, che consentono di recuperare con minori costi i vecchi tracciati, come già accade in molte parti d'Europa (solo in Francia oltre 400 km sono attrezzati con i velorail e muovono più di 400.000 viaggiatori/anno).

Nel primo capitolo di questo volume troviamo gli articoli del Presidente e del Vicepresidente dell'Associazione *Italiana Greenways*, che hanno molto supportato il lavoro di RFI in questi anni, fornendo elementi essenziali per l'elaborazione degli Atlanti.

Il secondo capitolo è il cuore dell'*Atlante*, con le schede descrittive che raccontano la storia e le informazioni salienti delle *greenways* che sono state realizzate con grande impegno e lungimiranza sulle ex linee FS dalle Amministrazioni locali, attuali proprietarie.

Nel terzo capitolo si è fatto nuovamente cenno alle linee dismesse del Gruppo, selezionate ed appositamente evidenziate in quanto si distinguono per caratteristiche che le rendono, più di altre, particolarmente adatte alla trasformazione in infrastrutture per la mobilità dolce. Sono state individuate le seguenti casistiche: linee parzialmente trasformate in *greenways*, e che perciò risultano proponibili per il completamento della realizzazione dell'infrastruttura di mobilità dolce; linee che si prestano per la trasformazione in quanto inserite in un contesto territoriale ricco di altri itinerari di mobilità sostenibile con i quali si può dar luogo ad un effetto rete, e linee che si trovano in prossimità di siti di particolare pregio naturalistico e culturale, e che pertanto sono di maggiore interesse turistico.

Nel quarto capitolo si è ritenuto interessante illustrare tre importanti realizzazioni di *greenways* di livello internazionale: la *Bloomingtondale Trail* realizzata negli USA, la *Via Verde de la Sierra* in Spagna e la *Bristol & Bath Railway Path* nel Regno Unito.

Nel quinto e ultimo capitolo, al fine di avere una panoramica completa a livello nazionale sulla tematica in analisi, si sono descritti due esempi di riconversione in *greenways* di "linee in concessione", ovvero non facenti parte del network del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Il lavoro di RFI sulle infrastrutture sostenibili però non finisce qui: a breve verrà completato un prodotto innovativo - l'*Atlante della mobilità dolce* - sviluppato da RFI insieme all'Alleanza per la mobilità dolce, primo *Atlante* interamente digitale, ove sono stati



Tunnel Testarudo, Vía Verde de la Sierra (Spagna).

mappati i percorsi ciclopedonali, i cammini, i borghi, i parchi e i beni storici nella loro relazione con le stazioni ferroviarie attive, per costruire un modello di mobilità sostenibile che sia integrata pienamente con il trasporto ferroviario, al fine di promuovere la mobilità dolce e incentivare il turismo "lento" servito dal sistema ferroviario.

Da non dimenticare l'*Atlante delle linee ferroviarie turistiche*, edito nel 2019 FS Italiane e giunto alla seconda edizione nel 2022, descrive gli itinerari percorsi dai treni storici delle Ferrovie che raggiungono le più belle località italiane: dal Monferrato al Sannio, dalla Val d'Orcia all'Irpinia, attraverso il Friuli, l'Abruzzo fino alla splendida Valle dei Templi in Sicilia; si può osservare il Paese da una vista privilegiata, quella delle carrozze e delle locomotrici antiche ristrutturate con sapienza dalla Fondazione che ha portato a nuova vita anche i treni a vapore!

Tutte le Società delle Ferrovie lavorano quotidianamente per dotare l'Italia di infrastrutture sostenibili, perché "se vogliamo migliorare la qualità dell'ambiente in cui viviamo, l'unico modo è coinvolgere tutti" (Richard Rogers).

CAP. 1

LA RICONVERSIONE IN GREENWAYS DEI TRACCIATI FERROVIARI DISMESSI

Greenway nei pressi di Nera Montoro (TR). ▶





Viadotto di Zaframagón (Spagna).

LA DOMANDA DI MOBILITÀ DOLCE

Panorama internazionale sulle greenways
e modelli di gestione

di Giulio Senes

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

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

La *European Greenways Association* (organizzazione composta da 51 membri provenienti da 19 nazioni europee) definisce le greenways come «*Vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati. Devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantire un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità. Al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways*» (Dichiarazione di Lille, 2000).

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

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

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

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

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

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

Altri paesi in cui esiste una politica nazionale sono:

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

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

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

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

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

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

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

La domanda di mobilità dolce

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La caratterizzazione dell'utenza delle greenways

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

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

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

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

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

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



Greenway Trieste-S.Elia, galleria Botazzo II.

IL RIUTILIZZO DELLE FERROVIE DISMESSE COME GREENWAYS IN ITALIA

Stato dell'arte, opportunità e problematiche
per la trasformazione

di Roberto Rovelli

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

Nel 1963, la naturalista May Theilgaard Watts in una lettera indirizzata al quotidiano Chicago Tribune scriveva: «We are human beings. We are able to walk upright on two feet. We need a footpath. Right now there is a chance for Chicago and its suburbs to have a footpath, a long one. The right-of-way of the Aurora electric road lies waiting. If we have courage and foresight, [...] then we can create from this strip a proud resource.» (che tradotto significa: «Siamo esseri umani. Siamo in grado di camminare su due piedi. Abbiamo bisogno di un percorso. In questo momento c'è l'opportunità per Chicago e le sue periferie di avere un percorso, un lungo percorso. Il sedime ferroviario dismesso della ferrovia elettrica Chicago-Aurora-Elgin sta aspettando. Se abbiamo coraggio e lungimiranza [...] possiamo trasformare questa striscia di terreno in una splendida risorsa»).

Da questa visione, concretizzatasi nel 1966 con l'apertura dell'Illinois Prairie Path, è scaturita l'idea di riutilizzare le linee ferroviarie dismesse come percorsi per la mobilità dolce, e da allora migliaia di tracciati ferroviari dismessi sono stati trasformati in greenways in molti paesi del mondo.



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

Da ferrovie dismesse a greenways

In Italia a partire dagli anni '30 la preferenza per il trasporto su gomma negli spostamenti di persone e merci ha portato alla soppressione di decine di linee ferroviarie minori, che consentivano di viaggiare anche in aree marginali del paese, godendo in molti casi di paesaggi ricchi di storia e bellezze naturali. Ad esse si sono aggiunti centinaia di chilometri di sedimi dismessi in seguito alla realizzazione di varianti di tracciato lungo le principali linee ferroviarie. Ciò ha determinato complessivamente la chiusura di oltre 7.000 km di tracciati ferroviari, in parte costituiti da ex-linee in concessione e in parte da ex-linee gestite dalle Ferrovie dello Stato, molti dei quali giacciono tuttora in stato di abbandono: un patrimonio che comprende sedimi continui che si snodano nel territorio collegando città, borghi e villaggi rurali, centinaia di opere d'ingegneria (ponti, viadotti, gallerie) e migliaia di stazioni e caselli.

Nell'ultimo decennio anche nel nostro paese è cresciuta la consapevolezza del valore di tale patrimonio e della possibilità di riutilizzarlo per soddisfare la crescente domanda di percorsi per gli spostamenti con mezzi non motorizzati, la ricreazione all'aria aperta e il cicloturismo. Se nel secolo scorso le ferrovie dismesse erano considerate soprattutto un "problema", ora sono sempre più viste come una "risorsa", in grado di stimolare nuove forme di mobilità e turismo sostenibile e di generare ricadute economiche e sociali per i territori attraversati. Ciò è confermato dal fermento legislativo degli ultimi anni attorno a questo argomento, conclusosi con l'approvazione della legge 2/2018 "Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica", che ha previsto il recupero a fini ciclabili dei "sedimi di strade ferrate dismesse e comunque non recuperabili all'esercizio ferroviario", senza tuttavia tenere conto delle specificità delle greenways realizzate lungo le ferrovie dismesse.

Le vecchie ferrovie costituiscono infrastrutture privilegiate per la realizzazione delle *greenways*: hanno, infatti, tracciati quasi totalmente separati dalla rete stradale, con pendenze moderate e costanti, ideali per creare percorsi piacevoli, sicuri e accessibili anche agli utenti più deboli quali bambini, anziani e diversamente abili. Inoltre, attraverso il loro recupero come vie verdi, è possibile conservare i vecchi manufatti ferroviari, quali ponti, gallerie, stazioni e caselli, che possono animare le passeggiate e contribuire a preservare la memoria storica della ferrovia tra le giovani generazioni. I caselli e le stazioni possono essere recuperati per l'allestimento di servizi per i fruitori dei percorsi, tornando a svolgere quella che era la loro funzione originaria ai tempi della ferrovia: segnare una pausa durante il viaggio. Senza dimenticare che, attraverso la trasformazione in vie verdi, è possibile preservare l'integrità dei tracciati in disuso per un eventuale futuro ripristino del servizio ferroviario, evitando che vengano cancellati dall'espansione dei nuclei urbani, dalla creazione di nuove strade, dall'occupazione abusiva da parte di privati o dalla natura che se ne riappropria.

Esperienze di successo e limiti degli interventi realizzati in Italia

In Italia i primi interventi di recupero dei tracciati ferroviari dismessi a favore della mobilità dolce sono stati avviati negli anni '90 per iniziativa di alcuni enti locali: tra i primi progetti realizzati si possono ricordare quelli lungo la ex-ferrovia Ora-Predazzo, lungo la vecchia ferrovia Roma-Fiuggi-Frosinone tra Paliano e Fiuggi, gli interventi di recupero delle linee Modena-Vignola e Caltagirone-Dittaino, quello lungo la ex-ferrovia delle Dolomiti tra Dobbiaco e Cortina d'Ampezzo. Ma è stato soprattutto negli ultimi quindici anni che i progetti e le proposte si sono moltiplicati, così che oggi si contano più di 70 tratti ferroviari dismessi riutilizzati come *greenways*, cui corrispondono oltre 1.000 km di ex-sedimi valorizzati: 34 percorsi, per complessivi 510 km, sono stati realizzati

lungo ex-ferrovie in passato gestite dalle Ferrovie dello Stato, mentre i restanti hanno interessato vecchie linee in concessione. La gran parte delle realizzazioni si concentra al nord Italia (58%), mentre al sud la regione più attiva è stata la Sicilia, dove sono stati convertiti in *greenways* circa un decimo degli oltre mille chilometri di ferrovie dismesse presenti nell'isola.

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

In alcuni casi gli interventi di riuso dei sedimi ferroviari sono stati completati, per iniziativa di cooperative e imprenditori privati, dalla trasformazione di vecchie stazioni e caselli in bar, ristoranti, hotel, punti di noleggio e assistenza delle biciclette a servizio degli utenti. Sono così tornate a nuova vita, solo per citarne alcune, vecchie stazioni come quelle di Chiusaforte e Ugovizza lungo la ciclovia Alpe-Adria, l'ex-magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure lungo il Parco costiero del Ponente ligure, il casello di Retorbido lungo la *greenway* della vecchia ferrovia Voghera-Varzi.

In altre realizzazioni si è cercato di valorizzare il passato ferroviario, che costituisce un unicum in grado di caratterizzare e differenziare queste *greenways* da altri percorsi per la mobilità dolce. Così, ad esempio, nella vecchia stazione di Spoleto Città, punto di partenza della via verde dell'ex-ferrovia Spoleto-Norcia, è stato allestito un piccolo museo dedicato alla linea scomparsa; lungo le *greenways* realizzate tra Bolzano e Caldaro, tra Ortisei e Plan Val Gardena e tra Castellaneta e Palagianello sono state monumentalizzate vecchie locomotive; lungo le vie verdi delle ex-ferrovie Poggibon-



Galleria di Pezovico, lungo la ex ferrovia Dobbiaco-Calalzo.

si-Colle Val d'Elsa, Brennero-Colle Isarco e Rocchette-Asiago sono conservati cippi chilometrici, semafori, spezzoni di binario e recinzioni ferroviarie; in molti altri casi sono stati collocati pannelli informativi con informazioni sulla ferrovia, le stazioni e le principali opere d'arte (come lungo le greenways della ex-ferrovia delle Dolomiti e della Val Gardena). Elementi che consentono agli utenti delle vie verdi di viaggiare non solo nello spazio ma anche nel tempo, rivivendo il passato ferroviario, con il suo carico di storie, esperienze e ricordi.

Accanto a molti esempi significativi di riutilizzo delle vecchie ferrovie come greenways, vi sono però anche interventi che si sono limitati solo alla sistemazione dell'infrastruttura, con la creazione di semplici piste ciclabili di valenza locale, senza valorizzare il passato ferroviario e il contesto territoriale, o che si sono limitati al recupero di brevi spezzoni di sedime ricadenti nel territorio di pochi comuni (se non addirittura di uno solo!). Ciò è confermato dal fatto che il 65% delle realizzazioni presenta una lunghezza inferiore a 10 km, e quasi la metà di queste non raggiunge i 5 km.

Le nuove sfide per il futuro

Dopo oltre vent'anni dalle prime realizzazioni, portate avanti autonomamente dagli enti territoriali (principalmente Province e Comuni) con fondi propri, regionali, nazionali ed europei, è sempre più evidente la necessità di sviluppare una visione strategica e di coordinare le iniziative in atto, come avvenuto in molte realtà straniere. Ciò permetterebbe di definire le priorità di intervento, di favorire la qualità e la riconoscibilità delle realizzazioni, di migliorare la promozione delle greenways esistenti, di trovare maggiori finanziamenti per la realizzazione dei progetti e di integrare le vie verdi derivate dal riuso delle ferrovie dismesse in più ampio sistema nazionale di mobilità dolce (comprendente anche le ciclovie nazionali, i cammini,



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

le ferrovie turistiche, ecc.).

Particolarmente significativi, per l'influenza che possono avere sulle ricadute economiche e sociali dei progetti, sono i temi della qualità e della promozione dei percorsi. Realizzare una greenway con caratteristiche tecniche e ambientali di qualità significa porre attenzione al soddisfacimento delle esigenze e delle preferenze dei fruitori e all'integrazione nel contesto ambientale circostante, attraverso un'adeguata scelta delle soluzioni progettuali e dei materiali, un'opportuna collocazione delle aree di sosta e dei punti di interscambio, il posizionamento della necessaria segnaletica normativa e informativa per garantire sicurezza e comfort. Nel caso delle greenways realizzate lungo i tracciati ferroviari dismessi, ulteriori elementi qualitativi sono rappresentati dalla conservazione di segnali, cippi chilometrici, spezzoni di binario, recinzioni, materiale rotabile, ecc. che testimoniano il passato ferroviario delle infrastrutture e possono diventare elementi distintivi di questi percorsi, nonché dal recupero degli edifici ferroviari non più utilizzati per l'allestimento di punti di sosta e ristoro, la realizzazione di luoghi di accoglienza e pernottamento, la creazione di musei ferroviari locali, l'offerta di servizi di noleggio e assistenza biciclette, la predisposizione di punti di informazione turistica, ecc.

L'altro tema meritevole di maggiore attenzione è la promozione degli interventi realizzati (ancora poco conosciuti a gran parte della popolazione), attraverso lo sviluppo di strumenti e strategie di comunicazione e marketing comuni. In tal senso, proprio con l'obiettivo di valorizzare l'unicità di questi percorsi e favorirne l'attrattività, l'Associazione Italiana Greenways e il Touring Club Italiano hanno ideato uno specifico marchio, denominato "Binari Verdi", per identificare le greenways realizzate lungo vecchi tracciati ferroviari che presentano caratteristiche tecniche e ambientali di qualità e per favorirne il riconoscimento e la promozione come un vero e proprio pro-



Simbolo sulla Via Francigena.

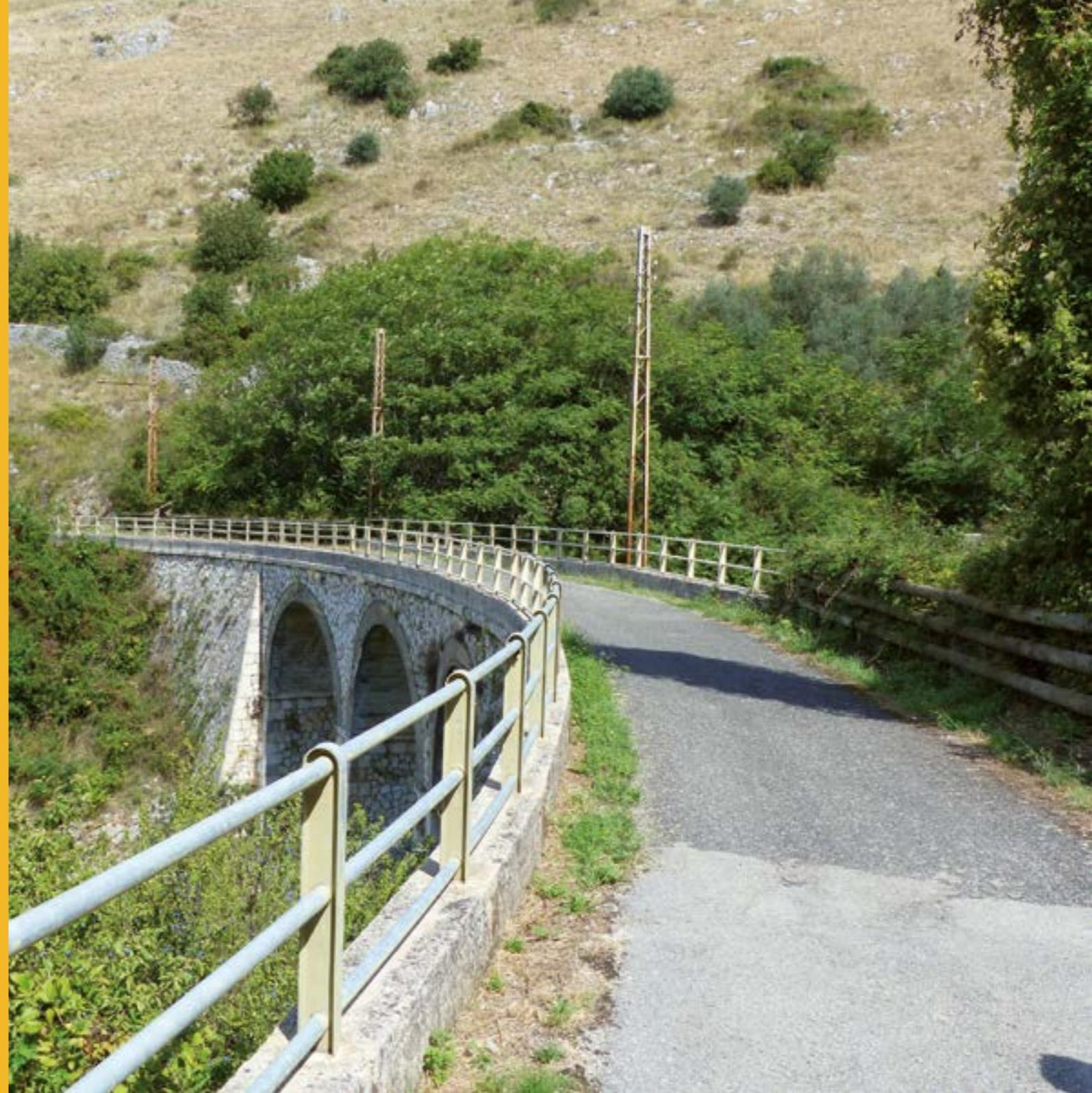
dotto turistico, contribuendo così a valorizzare anche i territori circostanti con le loro tipicità, i loro paesaggi, i loro valori ambientali, storici e culturali.

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

CAP. 2

LE GREENWAYS REALIZZATE IN ITALIA SU LINEE CEDUTE DA FS

Tratto della greenway sulla ex linea concessa Paliano-Fiuggi. ▶



QUADRO SINOTTICO

N°	AREA GEOGRAFICA	REGIONE	ESTREMI DEL TRATTO TRASFORMATO IN GREENWAY
1	NORD	PIEMONTE	Bricherasio-Barge
2	NORD	PIEMONTE	Airasca-Moretta
3	NORD	LIGURIA	Arenzano-Albisola Capo
4	NORD	LIGURIA	Framura-Levanto
5	NORD	LIGURIA	S. Lorenzo Cipressa-Ospedaletti Ligure
6	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Fleres-Terme del Brennero
7	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Brunico-S. Giorgio di Brunico
8	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Cardano-Ponte Gardena
9	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Roncadizza-Plan Val Gardena
10	NORD	TRENTINO ALTO ADIGE	Bolzano-Bolzano Ponte Resia
11	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Moggio-Tarvisio Centrale
12	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Tarvisio Centrale-Fusine Laghi (*)
13	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Terzo d'Aquileia-Pontile per Grado
14	NORD	FRIULI VENEZIA GIULIA	Trieste-S. Elia
15	NORD	VENETO	Montebelluna-Nervesa della Battaglia
16	NORD	VENETO	Motta di Livenza-Annone Veneto
17	NORD	VENETO	Treviso Porta Santi Quaranta-Grisignano di Zocco

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

DENOMINAZIONE INTERA GREENWAY	PROVINCE INTERESSATE	KM	LINEA DISMESSA INTERESSATA
Via della Pietra	Torino	11,5	Bricherasio-Barge
Via delle Risorgive	Torino, Cuneo	18,8	Airasca-Cavallermaggiore
	Genova, Savona	20,8	Genova Voltri-Finale Ligure (Linea Genova-Ventimiglia)
Pista ciclopedonale Maremonti	La Spezia	5,7	Cavi-Manarola (Linea Genova-Pisa)
Parco Costiero Riviera dei Fiori	Imperia	23	Andora-Ospedaletti Ligure (Linea Genova-Ventimiglia)
Percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero (porzione)	Bolzano	7,2	Fleres-Terme di Brennero (Linea Verona-Brennero)
Ciclabile delle valli di Tures e Aurina	Bolzano	1,5	Brunico-Campo Tures
Percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero (porzione)	Bolzano	16,7	Cardano-Ponte Gardena (Linea Verona-Brennero)
Sentiero del Trenino della Val Gardena	Bolzano	12,7	Chiusa-Plan Val Gardena
Pista ciclopedonale Valle d'Adige (porzione)	Bolzano	3	Bolzano-Ponte Adige (Linea Bolzano-Merano)
Ciclovia Alpe Adria (porzione)	Udine	49,8	Tricesimo-Tarvisio (Linea Udine-Tarvisio)
	Udine	9,6	Tarvisio-Jesenice (Slovenia)
Ciclovia Alpe Adria (porzione)	Udine	8,7	Cervignano del Friuli-Pontile per Grado
Pista ciclopedonale Giordano Cottur	Trieste	12,2	Trieste-Erpelle Cosina
Pista ciclopedonale Montebelluna - Nervesa della Battaglia "La Tradotta"	Treviso	15,4	Montebelluna-Susegana
Percorso ambientale "Sorelle Amabile e Regina Carnelos"	Treviso, Venezia	3,1	Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento
Pista ciclopedonale Treviso-Ostiglia	Treviso, Padova, Vicenza	52,1	Treviso-Ostiglia

QUADRO SINOTTICO

N°	AREA GEOGRAFICA	REGIONE	ESTREMI DEL TRATTO TRASFORMATO IN GREENWAY
18	CENTRO	EMILIA ROMAGNA	Modena-Villanova S. Pancrazio
19	CENTRO	EMILIA ROMAGNA	Tramuschio-Osteria Nuova
20	CENTRO	EMILIA ROMAGNA	Solignano-Berceto
21	CENTRO	TOSCANA	Terrarossa Tresana-Aulla
22	CENTRO	TOSCANA	Poggibonsi S. Gimignano-Colle Val d'Elsa
23	CENTRO	UMBRIA	Castel del Piano-Capanne Bagnai
24	CENTRO	UMBRIA	Narni Amelia-Nera Montoro
25	CENTRO	LAZIO	Valle Aurelia-Roma Monte Mario
26	CENTRO	ABRUZZO	Ortona-Vasto
27	SUD E ISOLE	CAMPANIA	Vitulano Foglianise-Benevento
28	SUD E ISOLE	PUGLIA	Castellaneta-Palagianello
29	SUD E ISOLE	SICILIA	Godrano-Burgio
30	SUD E ISOLE	SICILIA	Porto Palo-Menfi
31	SUD E ISOLE	SICILIA	S. Michele di Gonzaria-Salvatorello
32	SUD E ISOLE	SICILIA	Targia-Siracusa

DENOMINAZIONE INTERA GREENWAY	PROVINCE INTERESSATE	KM	LINEA DISMESSA INTERESSATA
	Modena	5,2	Modena-Soliera Modenese Linea (Modena-Verona)
Ciclovia del Sole (porzione)	Modena, Bologna	46,3	Nogara-Tavernelle Emilia (Linea Bologna-Verona)
	Parma	7,1	Citerna Taro-Berceto (Linea Parma-La Spezia)
Greenway Fiume Magra	Massa Carrara	2,8	P. M. Chiesaccia-S. Stefano di Magra (Linea Parma-La Spezia)
Percorso cicloturistico Colle-Poggibonsi	Siena	6,9	Poggibonsi S. Gimignano-Colle Val d'Elsa
Percorso ciclopedonale Nestore Magni	Perugia	3	Ellera Corciano-Tavernelle Val Nestore
Pista ciclabile lungo il fiume Nera	Terni	5	Narni Amelia-Nera Montoro (Linea Orte-Falconara Marittima)
Parco lineare ciclopedonale Monte Ciocci-Monte Mario	Roma	6	Valle Aurelia-Roma Monte Mario (Linea Roma-Viterbo)
Via Verde della Costa dei Trabocchi	Chieti	43	Ortona-Vasto (Linea Ancona-Lecce)
Pista ciclopedonale Paesaggi Sanniti	Benevento	6,8	Vitulano Foglianise-Apice S. Arcangelo Bonito (Linea Napoli-Foggia)
Percorso ciclopedonale per la fruizione sostenibile del SIC-ZPS "Area delle Gravine"	Taranto	4,4	Gioia del Colle-Palagianello (Linea Bari-Taranto)
	Palermo	73,7	Palermo S. Erasmo-Burgio
	Agrigento	17,6	Castelvetrano-Porto Empedocle
Parco lineare Caltagirone-S. Michele di Gonzaria	Catania	8	Dittaino-Caltagirone
Pista ciclopedonale Rossana Maiorca	Siracusa	7,7	Targia-Siracusa (Linea Messina-Siracusa)

SIMBOLOGIA



LUNGHEZZA DELLA GREENWAY



ANNO DI APERTURA



PAVIMENTAZIONE DELLA GREENWAY



INTERCONNESSIONE CON ALTRI ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE



STAZIONI IN ESERCIZIO VICINE ALLA GREENWAY



PROPRIETÀ



EDIFICI

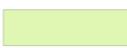


PRESENZA BINARI E TECNOLOGIE



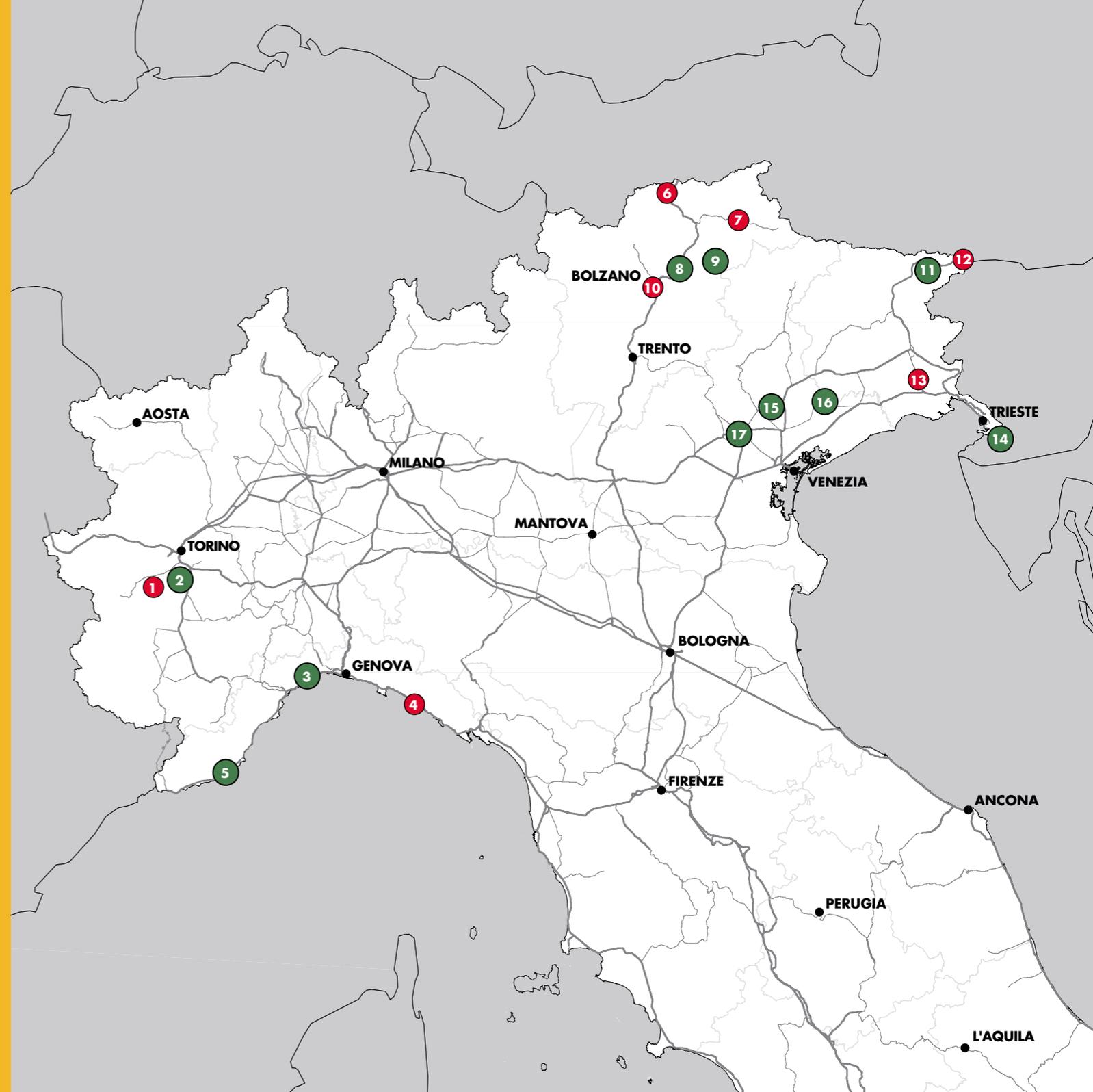
FOCUS SUL PROGETTO

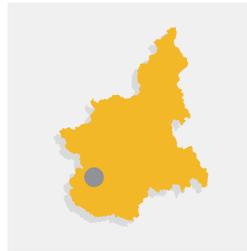
	STAZIONE/FERMATA DISMESSA RIUTILIZZATA PER SERVIZI GREENWAY
	STAZIONE/FERMATA DISMESSA NON RIUTILIZZATA PER SERVIZI GREENWAY
	PONTE/VIADOTTO RIUTILIZZATO PER REALIZZAZIONE GREENWAY (L < 100 MT)
	GALLERIA RIUTILIZZATA PER REALIZZAZIONE GREENWAY (L < 100 MT)
	PORZIONE DI GREENWAY REALIZZATA SU LINEA FERROVIARIA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

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

NORD

- Greenways realizzate** km 271,8
- Linee in esercizio** 
- Confini regionali** 
- Greenways maggiori di 10 km** 
- Greenways minori di 10 km** 





PIEMONTE

GREENWAY BRICHERASIO-BARGE

VIA DELLA PIETRA



11,5 KM



2011



ASFALTO



NO



BRICHERASIO

LINEA DISMESSA BRICHERASIO-BARGE

La linea ferroviaria dismessa Bricherasio-Barge, attivata nel settembre del 1885, si staccava dalla Pinerolo-Torre Pellice in corrispondenza della stazione di Bricherasio e si estendeva per 11,5 km in direzione sud ai piedi delle prime propaggini alpine; cessato nel 1966 il servizio viaggiatori, nel 1970 terminò anche quello delle merci e nel 1984 la linea fu ufficialmente soppressa.

INTERVENTO DI RIUSO

La riconversione in greenway della linea, denominata via della Pietra per l'importante lavorazione della quarzite nota in tutta Italia, avvenne in due fasi principali: nel 1998 dove la Provincia di Torino acquistò il sedime dismesso ricadente nel proprio territorio (interessando i comuni di Bricherasio, Campiglione Fenile e Bibiana) e nel 2021 riqualificando il sedime tra i Comuni di Campiglione Fenile e Barge. Il primo tratto inaugurato nel 2011 corrisponde alla porzione più settentrionale della linea dismessa, si estende per 4,3 km, iniziando nelle vicinanze della stazione di Bricherasio (in comune con la linea Pinerolo-Torre Pellice, dal 2012 sospesa al traffico) terminando poche centinaia di metri prima del confine tra le province di Torino e Cuneo. Il secondo tratto della lunghezza di 7,2 km, resosi possibile grazie ad un finanziamento regionale, si dirige verso sud, fino a Barge riutilizzando il restante tratto dismesso che è stato nel frattempo acquisito in comodato gratuito dai comuni di Bagnolo Piemonte e Barge. Gli interventi hanno previsto anche il recupero della principale opera d'arte di quel tratto, il ponte in muratura sul torrente Pellice a 5 archi di 16 m cadauno, mentre non risultano fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso. L'ex-stazione di Campiglione-Fenile è divenuta un'abitazione privata.

LE PROSPETTIVE FUTURE

Si prevede a breve, il completamento dei 700 m non asfaltati tra il Comune di Bibiana e Bagnolo Piemonte e lo sviluppo della greenway, sia in direzione verso Pinerolo che verso Saluzzo.

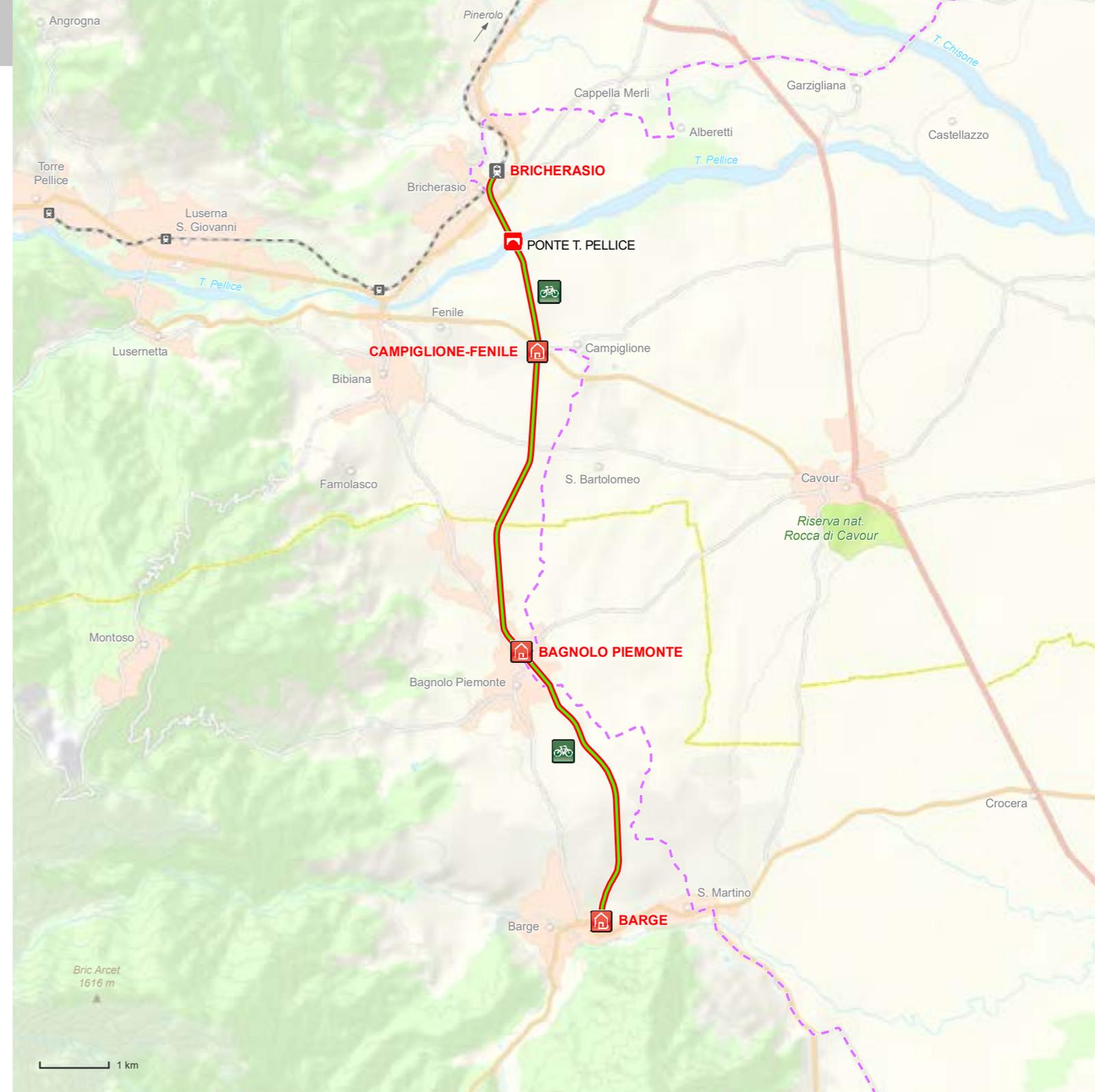
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Palazzo Bricherasio (TO)

Centro antico di Pinerolo (TO)

Monastero Cistercense di Pra 'd Mill (CN)

Centro storico Bagnolo Piemonte (CN)



PIEMONTE

GREENWAY BRICHERASIO-BARGE

1

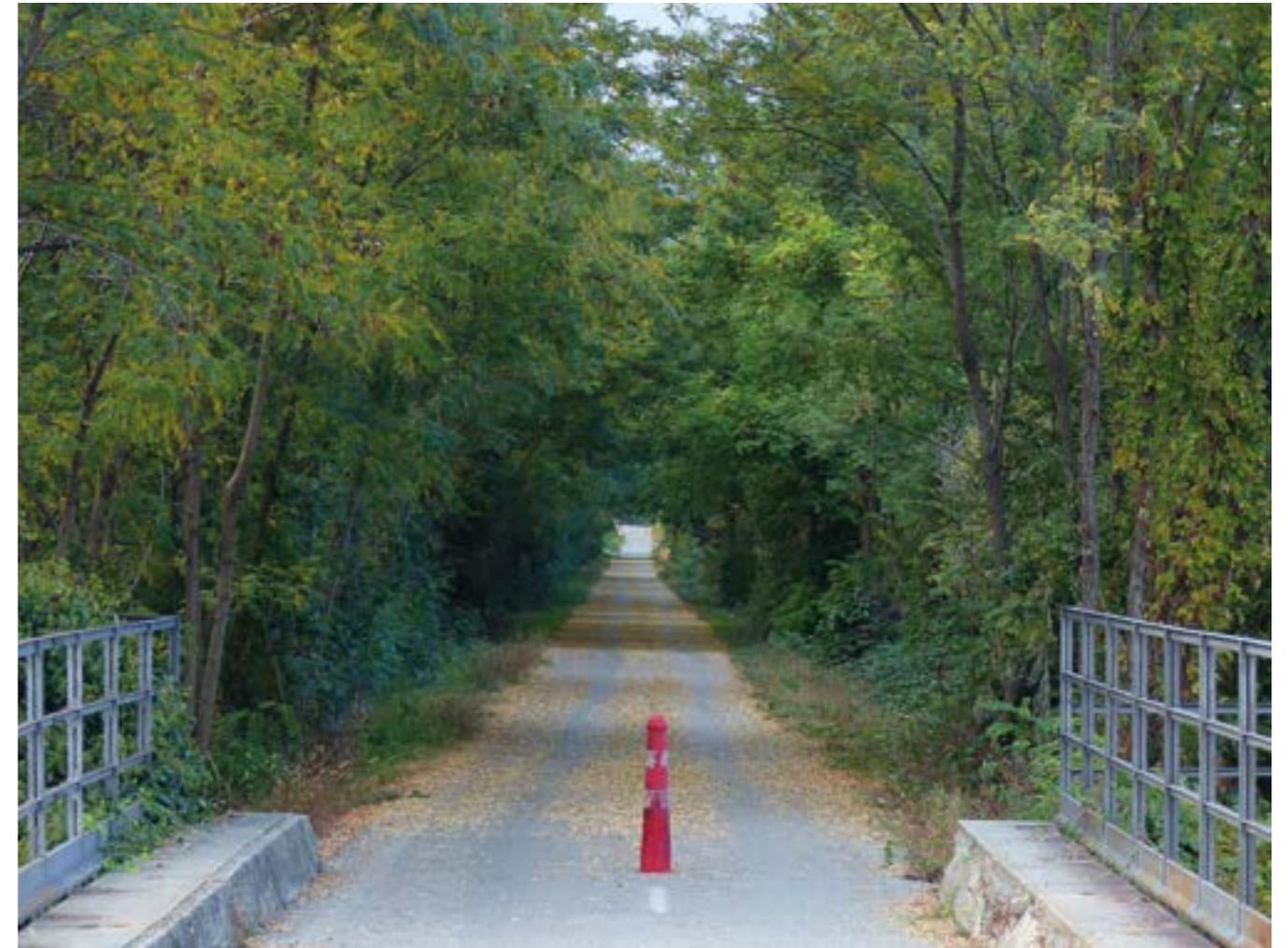


Ciclabile presso il Comune di Campiglione Fenile.

PIEMONTE

GREENWAY BRICHERASIO-BARGE

1



Ciclabile sul Torrente Pellice.



PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE

2



18,8 KM



2017



ASFALTO



SI



AIRASCA

LINEA DISMESSA AIRASCA-CAVALLERMAGGIORE

La linea Airasca-Moretta-Cavallermaggiore, della lunghezza di circa 34 km, rappresenta un segmento del passante orizzontale che intendeva collegare Pinerolo ad Alessandria, essa inoltre fungeva da raccordo tra le due linee Torino-Ceva e Torino-Pinerolo. Venne suddivisa in due tronchi: l'Airasca-Moretta e la Moretta-Cavallermaggiore.

I lavori furono completati il 30 giugno 1885 con numerose difficoltà nell'esecuzione delle fondazioni del ponte sul Po e di quello sul Pellice, stante la presenza di terreni argillosi. L'apertura al traffico della tratta Airasca-Moretta avvenne il 30 giugno 1885, per la tratta Moretta-Cavallermaggiore si attese l'anno successivo. La linea destinata solo al transito di treni trainati da locomotive Diesel non presenta impianti tecnologici per la trazione.

Nel 1959 l'amministrazione ferroviaria inserì questo tronco nell'elenco di quelli da chiudersi al traffico per la forte passività di esercizio e difatti la linea venne chiusa il 1° gennaio 1986. La dismissione definitiva della linea era già stata sancita nel 1961 per il tratto Moretta-Cavallermaggiore e fu decretata successivamente il 15 aprile 1987 per il tratto Airasca-Moretta.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita del progetto**

Nell'ambito dell'attuazione del Programma Attuativo Regionale (2007-2013), la Regione Piemonte ha sostenuto il Programma Territoriale Integrato "A.I.R. P.L.U.S. P.I.A.N.U.R.A.", tra la Regione Piemonte, la Città Metropolitana di Torino (ex Provincia di Torino), il Comune di Villafranca Piemonte e l'Ente Parco Po Cuneese. Tra gli interventi promossi vi era la riqualificazione dell'ex sedime ferroviario che attraversava i comuni di Airasca-Scalenghe-Cercenasco-Vigone-Villafranca-Moretta con la realizzazione di una pista ciclabile.

Alla Provincia di Torino, individuata come soggetto attuatore dell'intervento le subentrò la Città Metropolitana di Torino, dopo varie vicissitudini, non essendoci più le condizioni per poter garantire la piena sostenibilità e il rispetto dei tempi previsti per la realizzazione, il Comune di Villafranca Piemonte manifestò la disponibilità a svolgere le funzioni di stazione appaltante e beneficiario dell'intervento, divenendo soggetto capofila dell'intero Programma Territoriale Integrato (2008), fermo restando in capo alla Città Metropolitana di Torino il ruolo di partner tecnico, per le attività di progettazione, direzione lavori, coordinamento sicurezza e attività connesse con il collaudo delle opere.

Le date della riqualificazione si possono riassumere in:

- 2010-2011 lavori di ultimazione dello smantellamento dai binari, iniziati negli anni 1997-1998 e sistemazione del vecchio

fondo, stabilizzazione del terreno;

- 2011-2013 realizzazione dello strato in conglomerato bituminoso;
- 2015 con l'apporto finanziario della Città Metropolitana di Torino, viene emanato il Decreto di espropriazione finale;
- 18/11/2017 inaugurazione della Pista Ciclabile Airasca-Moretta.

L'intervento e i costi di realizzazione

La greenway si sviluppa tra i territori della Città Metropolitana di Torino e della Provincia di Cuneo.

Gli interventi eseguiti dalla Città Metropolitana di Torino sono all'incirca il 75% del tracciato, per due tratti di complessivi 12 km, compresi tra le progressive km 1+050 e km 5+900 e tra le progressive km 6+750 e km 13+900, sono stati effettuati i lavori di sistemazione del vecchio fondo in cui risiedeva l'armamento ferroviario, la stabilizzazione del terreno esistente, l'apporto di materiale stabilizzato, la realizzazione dello strato di base in conglomerato bituminoso e infine la stesura del tappeto di usura per migliorare la fruibilità dei ciclisti; analoghe lavorazioni sono state eseguite nel restante tratto cuneese a cura del comune di Moretta, dove sono stati effettuati lavori di sistemazione del tratto fino in corrispondenza della Bealera Tagliata, preceduti da opere di decespugliamento e diserbatatura del tratto; su tutto il sedime ai sensi dell'art. 148 del Regolamento di esecuzione a di attuazione del nuovo Codice della Strada, D.P.R. 16 dicembre 1992, n. 495 e successive modifiche/integrazioni, sulle parti bitumate del tracciato è stata realizzata la segnaletica orizzontale, costituita da linee di margine e centrali con i caratteristici pittogrammi "bicicletta", per la sicurezza dei fruitori, in corrispondenza delle intersezioni più pericolose con la viabilità pubblica sono stati installati dei paletti dissuasori e realizzata la segnaletica orizzontale di attraversamento e verticale di regolamentazione della circolazione per i ciclisti. La realizzazione della greenway ha comportato un investimento di circa 2,6 milioni di euro, di cui 774.000 € per l'acquisizione delle aree con l'intervento finanziario della ex Provincia di Torino, lunga circa 19km ha una larghezza media di circa 3,50 m e la superficie complessiva è di 77.000 mq senza considerare le vecchie stazioni e tutti gli edifici dislocati lungo il percorso. Il costo a ml è di 95,0 €, collocandosi al di sotto di progettazioni analoghe. I costi hanno considerato anche studi di marketing sul territorio e di comunicazione.

Caratteristiche della greenway

La greenway tra Airasca e Moretta, dal 2014 viene denominata Via delle Risorgive per la presenza di numerose sorgenti naturali, caratteristiche dei terreni alluvionali attraversati. Partendo subito dopo la stazione di Airasca, stazione tutt'ora in

esercizio sulla Torino-Pinerolo, la pista si sviluppa verso sud alternando i centri abitati a lunghi rettilinei, si attraversano i centri di Scalenghe, Cercenasco e Vigone, si attraversa il torrente Pellice con un ponte misto stradale-ferroviario a 5 archi, si arriva a Villafranca di Piemonte, oltre la quale, superando il fiume Po con un ponte misto stradale-ferroviario a 3 archi, si giunge nella provincia di Cuneo raggiungendo la stazione di Moretta dove termina il tratto riconvertito. Resta intatta la presenza di varie memorie storiche della ferrovia dismessa, quali le stazioni, i caselli, i segnali e i passaggi a livello.

Completamente pianeggiante, quindi adatta a tutti, si interseca con altri itinerari cicloturistici presenti nell'ambito del territorio della Città Metropolitana di Torino, consentendo di raggiungere numerosi punti di interesse: a nord la Reggia e il Parco di Stupinigi, ad est il Castello di Bonavalle, ad ovest l'Abbazia di Staffarda solo per citarne alcuni.

LE PROSPETTIVE FUTURE

La greenway Via delle Risorgive essendo collocata vicino al futuro percorso ciclabile Vento (parte italiana dell'Euro Velo 8) che unisce le città di Venezia e di Torino lungo 680 km lungo il fiume Po, può essere una valida integrazione del percorso citato, favorita anche dall'interazione treno-bici con arrivo da Torino Lingotto presso la stazione di Airasca con vagoni adibiti al trasporto delle biciclette.



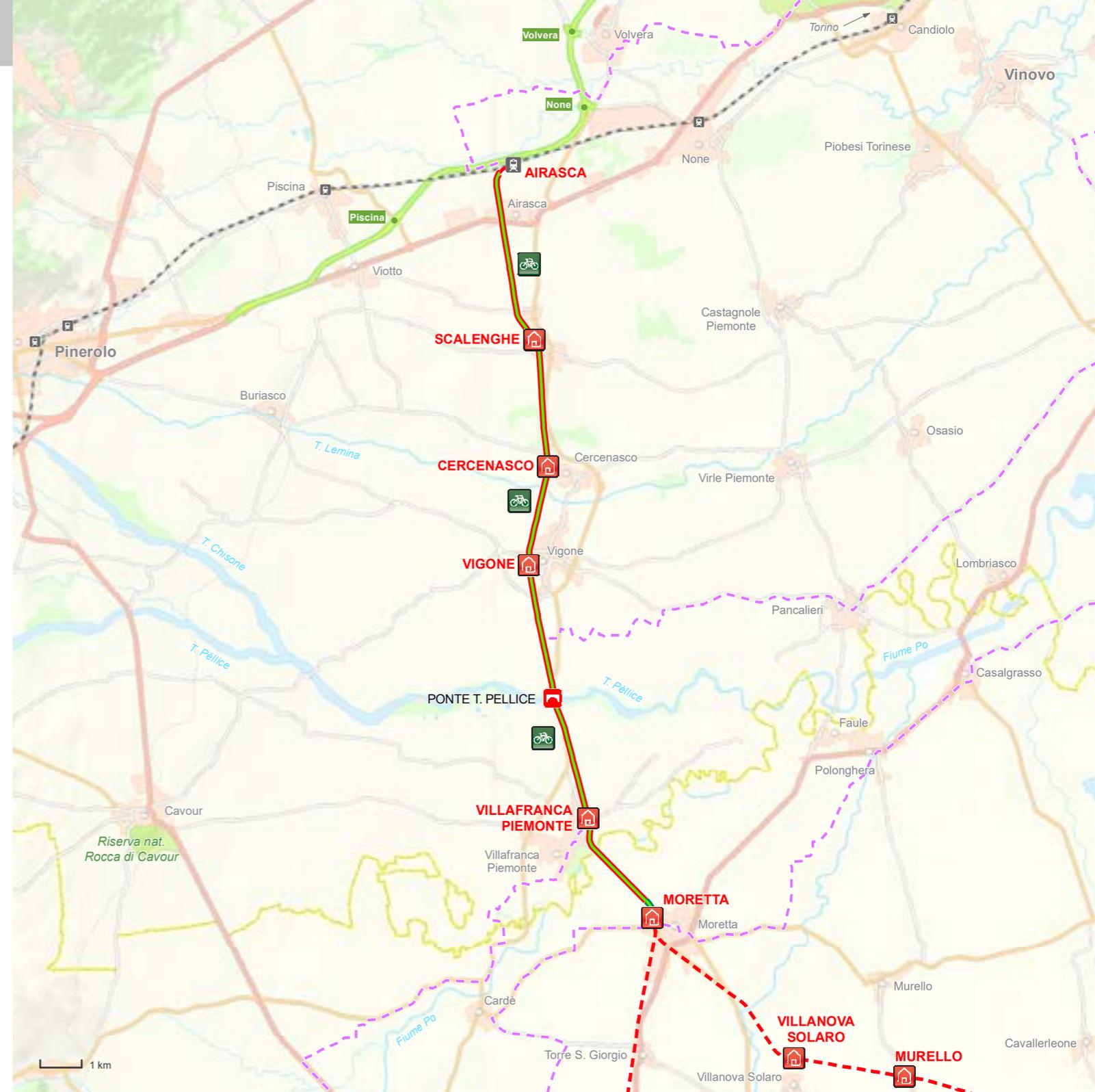
**RIQUALIFICAZIONI DEI CONTESTI URBANI
E INTERAZIONI TRA COMUNI**

Tra il 2017 e il 2018, dopo la sua inaugurazione è stata implementata da diverse migliorie: come l'installazione della cartellonistica con indicazione dei luoghi di interesse con tecnologia QR-code; con la creazione di aree di sosta attrezzate con punti ristoro in ogni comune attraversato, realizzati con interventi architettonici di pregevole fattura, consentendo da un lato di riqualificare i contesti urbani in cui sono inserite, dall'altra di creare occasione di attrattiva e piena fruibilità per i cicloturisti e infine allo scopo di pubblicizzare le iniziative da parte dei comuni lungo il tracciato, la creazione del portale web tematico dedicato, dove troviamo notizie, blog e mappe del percorso.



LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Cappella S. Maria della Stella (TO)	Parco Naturale Stupinigi (TO)
Abbazia di Staffarda (TO)	Cappella della Visitazione al Vallinotto (TO)
Riserva Naturale Rocca di Cavour (TO)	



PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE

2



Ciclabile presso la stazione di Villafranca Piemonte.

PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE

2



Ciclabile presso il Comune di Vigone.

PIEMONTE

GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE

2



Ciclabile presso il Comune di Airasca (TO).

PIEMONTE

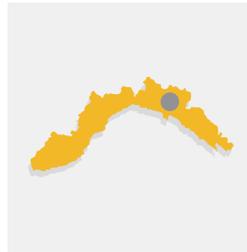
GREENWAY AIRASCA-MORETTA

VIA DELLE RISORGIVE

2



Ciclabile presso il Comune di Vigone (TO).



LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

3



20,8 KM

2001
2008

ASFALTO



SI

VARAZZE
COGOLETO**LINEA DISMESSA GENOVA VOLTRI-FINALE LIGURE (LINEA GENOVA-VENTIMIGLIA)**

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

INTERVENTO DI RIUSO

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

PROSPETTIVE FUTURE

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

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

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



LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

3



Ciclabile presso il lungomare di Cogoleto.

LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

3



Ciclabile presso il Comune di Cogoleto (galleria Torretta I).

LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

3



Ciclabile tra i Comuni di Cogoleto e Varazze; sullo sfondo la galleria Madonnetta.

LIGURIA

GREENWAY ARENZANO-ALBISOLA CAPO

3



Ciclabile nel Comune di Varazze.



LIGURIA

GREENWAY FRAMURA-LEVANTO

PISTA CICLOPEDONALE MAREMONTI

4



5,7 KM

2010
2011

ASFALTO



SI

FRAMURA
BONASSOLA**LINEA DISMESSA VARIANTE CAVI-MANAROLA (LINEA GENOVA-PISA)**

Il tratto Sestri Levante-La Spezia della ferrovia ligure fu attivato nel 1874, dopo difficili lavori di costruzione. L'elevato traffico richiese presto il raddoppio del binario, con la realizzazione, a partire dal 1924, di una serie di varianti di tracciato tra Sestri Levante e Manarola. Il tracciato ottocentesco tra Framura, Levanto e Monterosso è stato l'ultimo ad essere dismesso nel 1970.

INTERVENTO DI RIUSO

Nel 2006 i comuni di Bonassola e Levanto, dopo l'acquisizione per 200.000 euro delle gallerie e del sedime ferroviario dismesso, hanno avviato il progetto di recupero come greenway del tratto tra le ex-stazioni cittadine, completato nel 2010; ad esso ha fatto seguito nel 2011, grazie al coinvolgimento del comune di Framura, anche il recupero del tratto tra la stazione di Framura e Bonassola, creando così un'unica greenway di 5,7 km. L'intervento è stato finanziato dalla regione Liguria con un investimento di 1,6 milioni di euro, di cui 800.000 per il ripristino di un tratto eroso dal mare tra Bonassola e Levanto.

La greenway, denominata "Maremonti", segue interamente il vecchio sedime ferroviario, con fondo in asfalto diviso da segnaletica orizzontale in una corsia ciclabile e in una pedonale. È particolarmente suggestiva e si sviluppa per gran parte in galleria: l'intervento ha infatti comportato la ristrutturazione conservativa e l'illuminazione di 9 gallerie (di cui 4 aventi una lunghezza superiore a 500 m), per complessivi 3,7 km. Lungo il percorso sono presenti numerose aree di sosta e pannelli con informazioni turistiche sul territorio; non risultano invece edifici ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti.

PROSPETTIVE FUTURE

La greenway è inserita nel piano di Rete Ciclabile della Liguria e costituisce parte della Ciclovía Tirrenica; è in fase di progettazione il suo prolungamento sia verso Deiva Marina a nord che verso Monterosso a sud, con il recupero di altre porzioni di sedime dismesso.

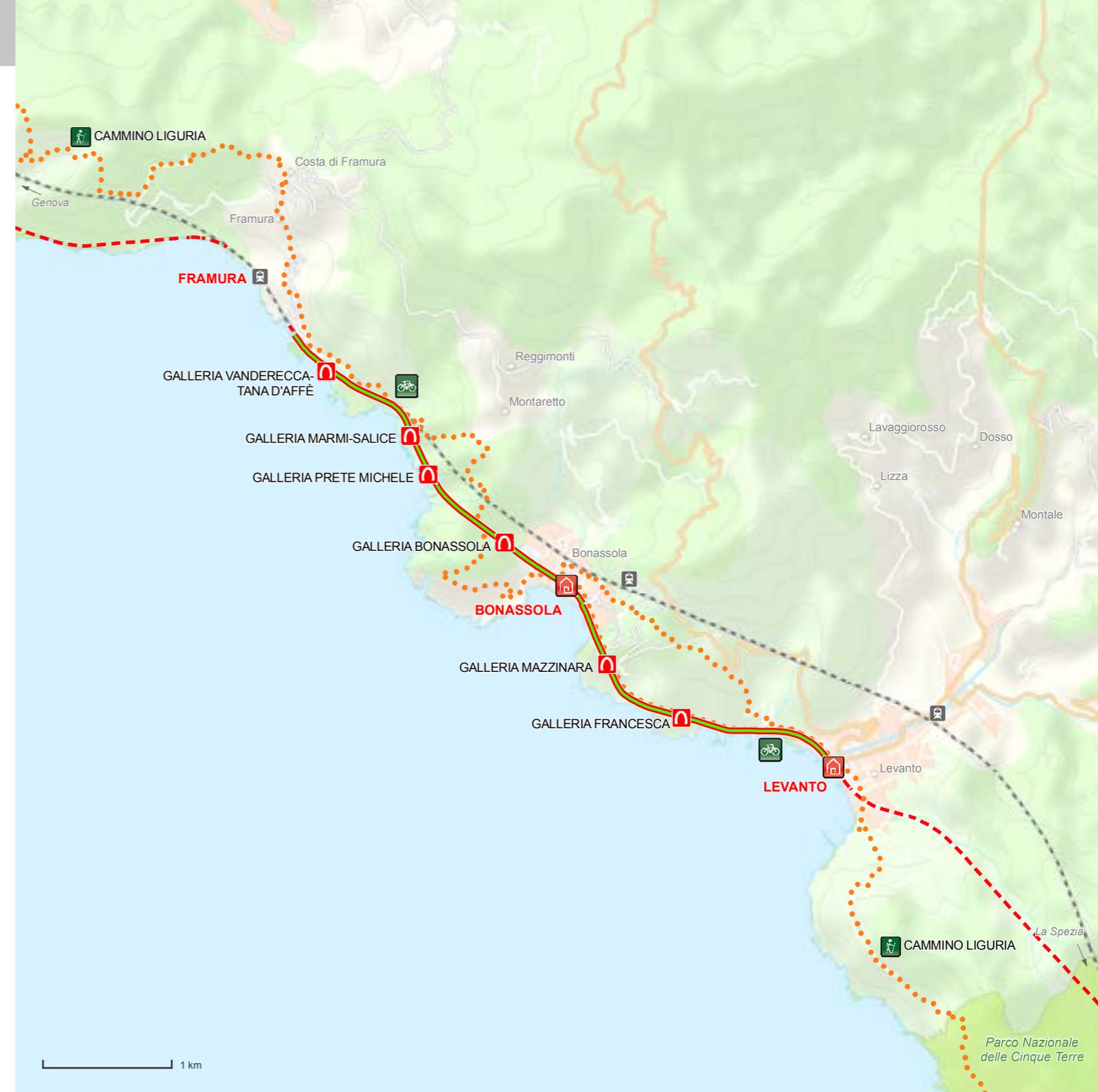
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Cappella di S. Rocco (frazione di Setta, SP)

Scoglio Ciama (SP)

Chiesa di S. Andrea apostolo (SP)

Eremo di S. Antonio del Mesco (SP)



LIGURIA

GREENWAY FRAMURA-LEVANTO

PISTA CICLOPEDONALE MAREMONTI

4



Ciclopedonale tra i Comuni di Framura e Bonassola (galleria Prete Michele).

LIGURIA

GREENWAY FRAMURA-LEVANTO

PISTA CICLOPEDONALE MAREMONTI

4



Ciclopedonale tra i Comuni di Bonassola e Levanto.



LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI**LIGURE**

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI



23 KM

2008
2014

ASFALTO



SI

OSPEDALETTI
LIGURE**LINEA DISMESSA VARIANTE ANDORA – OSPEDALETTI LIGURE (LINEA GENOVA – VENTIMIGLIA)**

La ferrovia Ligure fu attivata, tra Savona e Ventimiglia, nel 1872, con un tracciato tortuoso che seguiva la costa. Ben presto emerse la necessità di raddoppio della linea, che ha portato alla realizzazione di alcune varianti di tracciato, tra cui nel 2001 tra S. Lorenzo al Mare e Ospedaletti Ligure e nel 2016 tra Andora e S. Lorenzo, con l'abbandono di 44 km del tracciato originario.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

Il progetto di riuso del tracciato ferroviario dismesso tra San Lorenzo al Mare e Ospedaletti Ligure per la realizzazione di una *greenway* è stato promosso all'inizio del 1999 nell'ambito del Piano Territoriale della Costa (PTC) della Regione Liguria e successivamente ripreso nel 2001 dal PRUSST (Programma di riqualificazione urbana e di sviluppo sostenibile del territorio). Al fine di dare attuazione al progetto, nel 2002 Regione Liguria, comune di Sanremo e Banca Carige hanno costituito un'apposita società di scopo, denominata Area 24 (oggi in liquidazione), che tra la fine del 2003 e l'inizio del 2004 ha acquistato oltre 400.000 mq di ex-sedime e 5 ex-stazioni. Superate alcune divergenze circa la destinazione d'uso dell'area, con proposte alternative mirate alla creazione di una linea di trasporto pubblico ecologica o di una strada per smaltire l'elevato traffico automobilistico della zona, sono stati avviati gli appalti per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'intervento.

La redazione del progetto finale ha coinvolto le amministrazioni degli 8 comuni attraversati (San Lorenzo al Mare, Costarainera, Cipressa, Santo Stefano al Mare, Riva Ligure, Taggia, Sanremo, Ospedaletti), ciascuna impegnata a valorizzare al meglio il percorso nel proprio territorio; ne è risultato un disegno armonico che, accanto alla pista e alle sue aree verdi, ha consentito la realizzazione di numerosi servizi per i fruitori. I lavori di costruzione sono iniziati alla fine del 2005 e, dopo 3 anni, nel 2008 sono stati inaugurati i primi 8 km, da S. Lorenzo a Santo Stefano al Mare, seguiti nel 2009-2010 dal tratto Santo Stefano-Sanremo di altri 11 km. L'intero percorso, di complessivi 23,0 km, è stato completato nel 2014, con l'apertura del tratto Sanremo-Ospedaletti, ed è divenuto recentemente parte del progetto della ciclovia Tirrenica, uno dei dieci percorsi del sistema delle Ciclovie Turistiche Nazionali promosso dal Mibact. La realizzazione della *greenway* ha comportato un investimento notevole, superiore a un milione di euro per chilometro, proveniente da molteplici fonti di finanziamento (legge 376/2003, DOCUP Obiettivo 2 2000/2006, FIR, Presidenza del Consiglio dei Ministri per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, POR FESR 2007/2013, PAR FAS 2007/2013 e Area 24 S.p.A).

5

Le caratteristiche della greenway

La *greenway* ha permesso di restituire alla collettività uno spazio che per tanti decenni ha costituito una barriera tra le residenze e il mare, creando un parco multifunzionale in grado di offrire comfort, benessere e divertimento. Attraversa il paesaggio tipicamente antropizzato della riviera ligure, in cui non mancano però elementi caratteristici della vegetazione mediterranea, mantenendosi per lunghi tratti in vista del mare, con splendidi scorci panoramici, e insinuandosi tra i centri turistici della costa; ripercorre quasi interamente (per il 99%) l'ex-sedime ferroviario, ad eccezione di un brevissimo tratto di 250 m in corrispondenza del porto turistico di Marina di Aregai, dove la vecchia sede ferroviaria è stata privatizzata e la pista prosegue su altra sede. La *greenway* è completamente pianeggiante e in sede propria e presenta una sezione tipo costituita da una pista in conglomerato bituminoso larga 4,5 m, suddivisa in due corsie di marcia per le bici affiancate da una corsia per i pedoni, delimitata ove necessario da una barriera parapetto in acciaio. Il percorso è dotato di segnaletica orizzontale e verticale, sia normativa che informativa (distanze, direzioni, ecc.), decine di aree per la sosta con panchine e fontanelle d'acqua, punti di noleggio e assistenza biciclette in tutti i centri abitati attraversati, parcheggi di interscambio e strutture per il ristoro, quattro delle quali realizzate in vecchi edifici ferroviari (due ex-caselli e l'ex-stazione nel comune di Sanremo, l'ex-magazzino merci della stazione di S. Stefano-Riva Ligure). Lungo la via verde vi sono oltre 70 punti di accesso, alcuni dei quali solo pedonali, che consentono una facile connessione con il territorio circostante e le spiagge adiacenti e sono state create numerose zone a verde, con la piantumazione di essenze tipiche della macchia mediterranea. Al fine di garantire la sicurezza dei fruitori, infine, la *greenway* è provvista di un impianto di videosorveglianza con telecamere e di colonnine SOS per le emergenze.

Il riuso delle gallerie e dei ponti ferroviari

Lungo il tratto ferroviario dismesso trasformato in *greenway* vi sono 6 gallerie ferroviarie, due delle quali aventi una lunghezza superiore al chilometro (la galleria S. Lorenzo, di 1.521 m, e la galleria Capo Nero, di 1.731 m): sono state tutte recuperate, dotandole di illuminazione e, quando necessario, di un rivestimento metallico per contrastare le infiltrazioni d'acqua. Nella galleria Capo Nero è stato realizzato un percorso espositivo, denominato "Milano-Sanremo Gallery", con pannelli che illustrano i momenti più celebri della tradizionale gara ciclistica. L'intervento di riuso del sedime dismesso ha comportato anche il recupero dei vecchi ponti, tra cui il principale è quello a 5 archi sul torrente Argentina, mediante la posa della pavimentazione in conglomerato bituminoso e l'installazione di barriere parapetto in acciaio dove quelle originarie non erano più funzionali.

LE PROSPETTIVE FUTURE

La Regione Liguria intende estendere la via verde fino ad Andora, recuperando anche il tratto ferroviario Andora-S. Lorenzo al Mare dismesso nel 2016. È già stata avviata la procedura per la progettazione e la realizzazione di un primo lotto di 6 km tra S. Lorenzo al Mare e Imperia, che dovrebbe vedere la luce nell'immediato futuro.



L'UTENZA DELLA GREENWAY E LE RICADUTE ECONOMICHE PER IL TERRITORIO

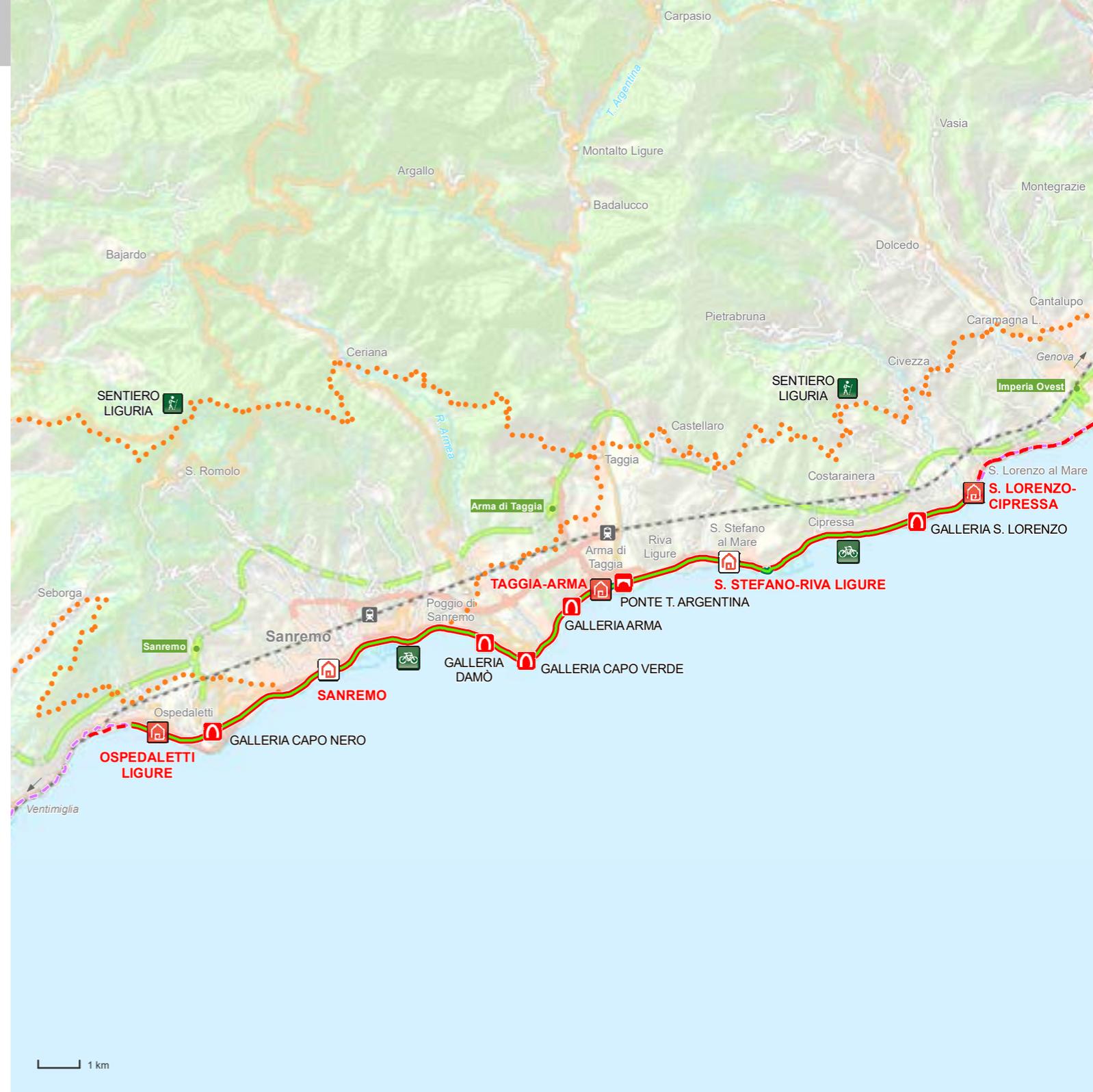
Nonostante il crescente numero di interventi di riuso delle linee ferroviarie dismesse come greenways realizzati in Italia, sono ancora pochi i dati relativi alla fruizione di questi percorsi e ai reali benefici per i territori attraversati. Per sopperire alla mancanza di contatori automatici in grado di monitorare con continuità i passaggi lungo la greenway, nell'ambito di una tesi di laurea svolta nel corso di laurea interateneo in Progettazione delle aree verdi e del paesaggio¹ si sono effettuati dei conteggi manuali del numero di fruitori, abbinati a delle interviste per caratterizzare gli utenti e stimare le ricadute economiche sul territorio. Il modello applicato ha permesso di stimare un'utenza annua di circa 3,2 milioni di persone, ossia 380 utenti per chilometro al giorno, con un picco di oltre 500 nei mesi estivi. Si tratta prevalentemente di adulti o anziani (il 74% ha più di 36 anni), che percorrono la greenway a piedi (47%) o in bicicletta (41%); circa ¾ dei fruitori risiedono nei comuni attraversati dal percorso. La distanza media percorsa è di circa 12 km e il tratto più utilizzato è quello centrale, tra S. Stefano al Mare e Sanremo, ma numerosi sono anche coloro che percorrono tutta la greenway (18%). Tra gli aspetti più apprezzati dai fruitori vi sono la facilità di accesso, le numerose aree per la sosta, la presenza di diversi punti di noleggio bici e la sicurezza del percorso; da migliorare, invece, la disponibilità di servizi igienici, acqua potabile e illuminazione. Il 75% degli utenti ha dichiarato di usare i servizi presenti lungo la greenway (bar, ristoranti e noleggi biciclette) con una spesa media di 9 €, generando una ricaduta economica sul territorio di oltre 22 milioni di euro all'anno.



¹ Andriano L., Mezzano E., *Il recupero della ferrovia del ponte ligure come asse di un sistema di mobilità dolce*, a.a. 2016-17, relatore A. Toccolini, correlatore R. Rovelli.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

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



LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI

5



Ciclopedonale tra i Comuni Arma di Taggia e Sanremo (galleria Damò).

LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI

5



Ciclopedonale nel centro urbano di Sanremo.

LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI

5



Ciclopedonale presso la stazione S. Stefano-Riva Ligure.

LIGURIA

GREENWAY S. LORENZO CIPRESSA-OSPEDALETTI LIGURE

PARCO COSTIERO RIVIERA DEI FIORI

5



Ciclopedonale tra le stazioni di S. Lorenzo Cipressa e S. Stefano-Riva Ligure.



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY FLERES-TERME DEL BRENNERO

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (TRATTO)



7,2 KM



2010



ASFALTO



SI

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

Il tratto ferroviario dismesso tra Fleres e Terme del Brennero costituiva parte della linea Bolzano-Brennero, attivata nel 1867. Nel 1999, nell'ambito degli interventi di potenziamento della ferrovia, 10,7 km del tracciato originario tra Fleres e Terme del Brennero sono stati dismessi e sostituiti da una variante di tracciato che corre quasi totalmente in galleria.

INTERVENTO DI RIUSO

Il sedime ferroviario dismesso è stato acquistato dalla provincia di Bolzano e trasformato dalla Comunità Comprensoriale Wipptal-Alta Valle Isarco in una *greenway*, completata nel 2010, che costituisce il tratto paesaggisticamente più affascinante del percorso ciclopedonale Bolzano-Brennero, a sua volta parte della Ciclopista del Sole (itinerario cicloturistico dal Brennero alla Sicilia, porzione italiana della route Eurovelo 7) e della Ciclovía Venezia-Monaco di Baviera.

Il tratto recuperato, lungo 7,2 km, inizia dal portale nord della galleria Ast (circa 1,2 km dopo la vecchia fermata di Fleres) e termina circa 700 m prima dell'ex-fermata di Terme del Brennero. La *greenway*, con fondo in asfalto e dotata di segnaletica normativa e informativa, corre interamente in sede propria tra praterie e boschi, dapprima lungo il fianco nord della valle di Fleres, con ampie viste panoramiche sulla valle stessa e su quella dell'Isarco, poi accanto alla strada statale del Brennero fino alla sella di confine.

L'intervento di conversione ha previsto il riutilizzo di due gallerie (Ponticolo, 91 m, e Moncucco, 97 m), che sono state opportunamente illuminate per consentire il passaggio in sicurezza di pedoni e ciclisti, mentre il sedime della galleria Ast (lunga 761 m) non è stato recuperato e non percorre la galleria in quanto lo sbocco a valle termina a ridosso dei binari della linea in esercizio. Per continuità di percorso, è stato realizzato una pista dedicata attraverso il bosco adiacente. Lungo la *greenway* si incontrano la stazione dismessa di Moncucco e 2 case cantoniere, dalla caratteristica architettura montana, che sono tutt'ora inutilizzate, nonché alcuni vecchi segnali ferroviari.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Val di Fleres (BZ)

Terme di Brennero (BZ)

Tribulaun di Fleres (BZ)

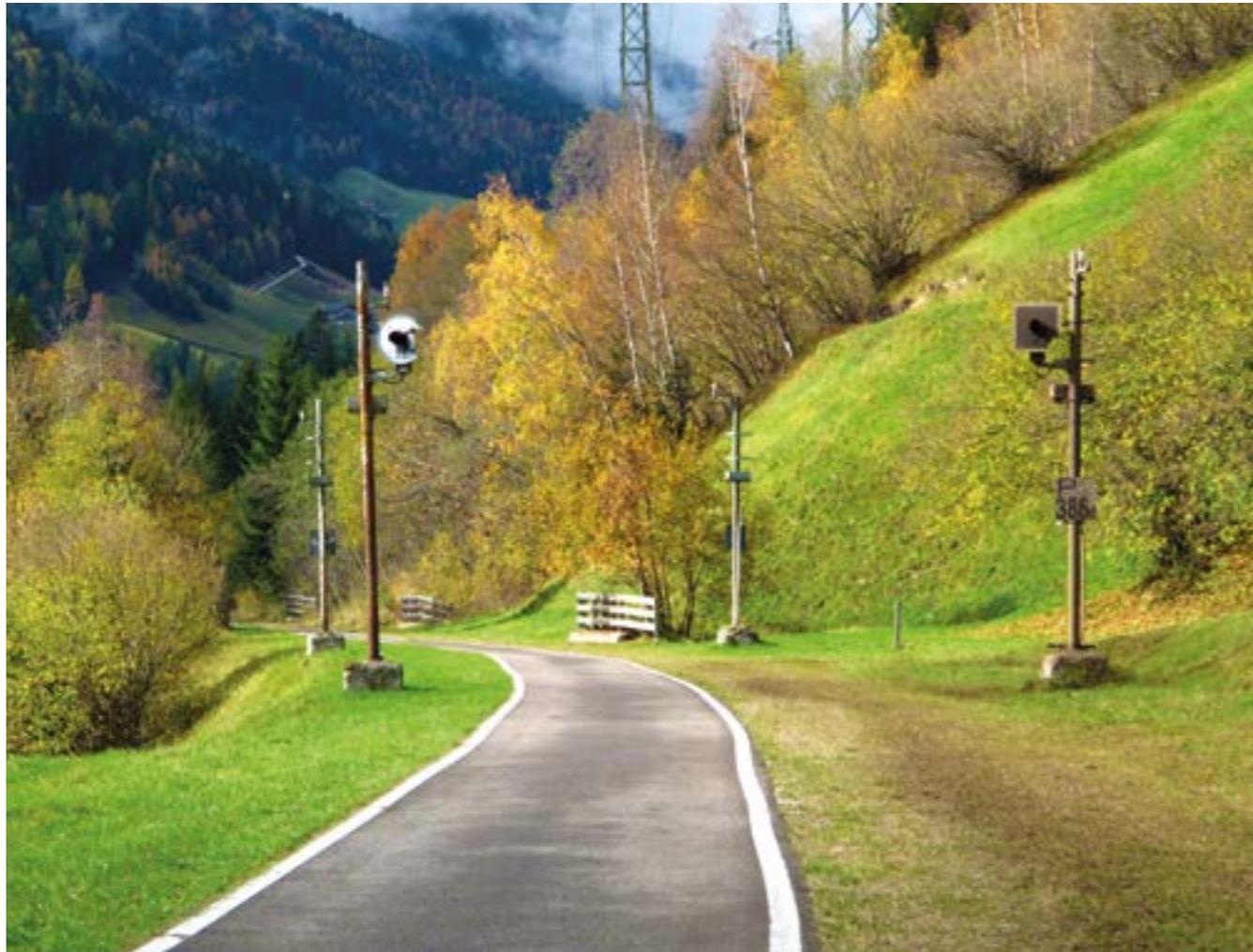
Chiesa di S. Antonio Abate (Fleres, BZ)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY FLERES-TERME DEL BRENNERO

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (TRATTO)



Ciclopedonale in località Colle Isarco.

TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY FLERES-TERME DEL BRENNERO

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (TRATTO)



Ciclopedonale presso la stazione Moncucco-Schelleberg.



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BRUNICO-S. GIORGIO DI BRUNICO

CICLABILE DELLE VALLI DI TURES E AURINA (TRATTO)



1,5 KM



ANNI '80



ASFALTO



SI



BRUNICO

LINEA DISMESSA BRUNICO-CAMPO TURES

Dopo l'apertura, nel 1871, della ferrovia della Val Pusteria Fortezza-San Candido, nel 1908 venne attivata una breve diramazione che, partendo dalla stazione di Brunico, raggiungeva in 15,2 km la cittadina di Campo Tures, seguendo la valle del torrente Aurino. Caratterizzata da un servizio a spola di tipo tranviario, fu soppressa nel 1957 a causa dello stato ormai precario della linea e del materiale rotabile e sostituita da un servizio automobilistico.

INTERVENTO DI RIUSO

Dopo la dismissione la ferrovia è stata smantellata e, a sessant'anni di distanza, oggi se ne sono perse quasi completamente le tracce, con il vecchio sedime inglobato nei campi o trasformato in strada rotabile e i fabbricati delle stazioni quasi tutti demoliti. Un breve tratto di 1,5 km, ricadente nel territorio del comune di Brunico, è stato trasformato già dagli anni '80 del secolo scorso in una greenway, successivamente inglobata nell'attuale percorso ciclabile delle Valli di Tures e Aurina, che a Brunico si connette con il percorso ciclopedonale della Val Pusteria.

Il tratto realizzato lungo il sedime ferroviario dismesso inizia alla periferia nord dell'abitato di Brunico (non lontano dal luogo in cui sorgeva l'ex-fermata di Brunico Ferrovia Locale) e, dopo aver affiancato per alcune centinaia di metri la strada statale 621 della Valle Aurina, prosegue tra vasti prati costeggiando le case della frazione di S. Giorgio di Brunico e terminando poco oltre l'omonima ex-fermata.

La greenway presenta due corsie separate con fondo in asfalto ed è provvista di adeguata segnaletica normativa, di tavole informative e di impianto di illuminazione. L'unico fabbricato ferroviario presente nel tratto recuperato è quello dell'ex-fermata di S. Giorgio di Brunico, costituita da una pensilina in legno, che è stata attrezzata come punto di sosta.

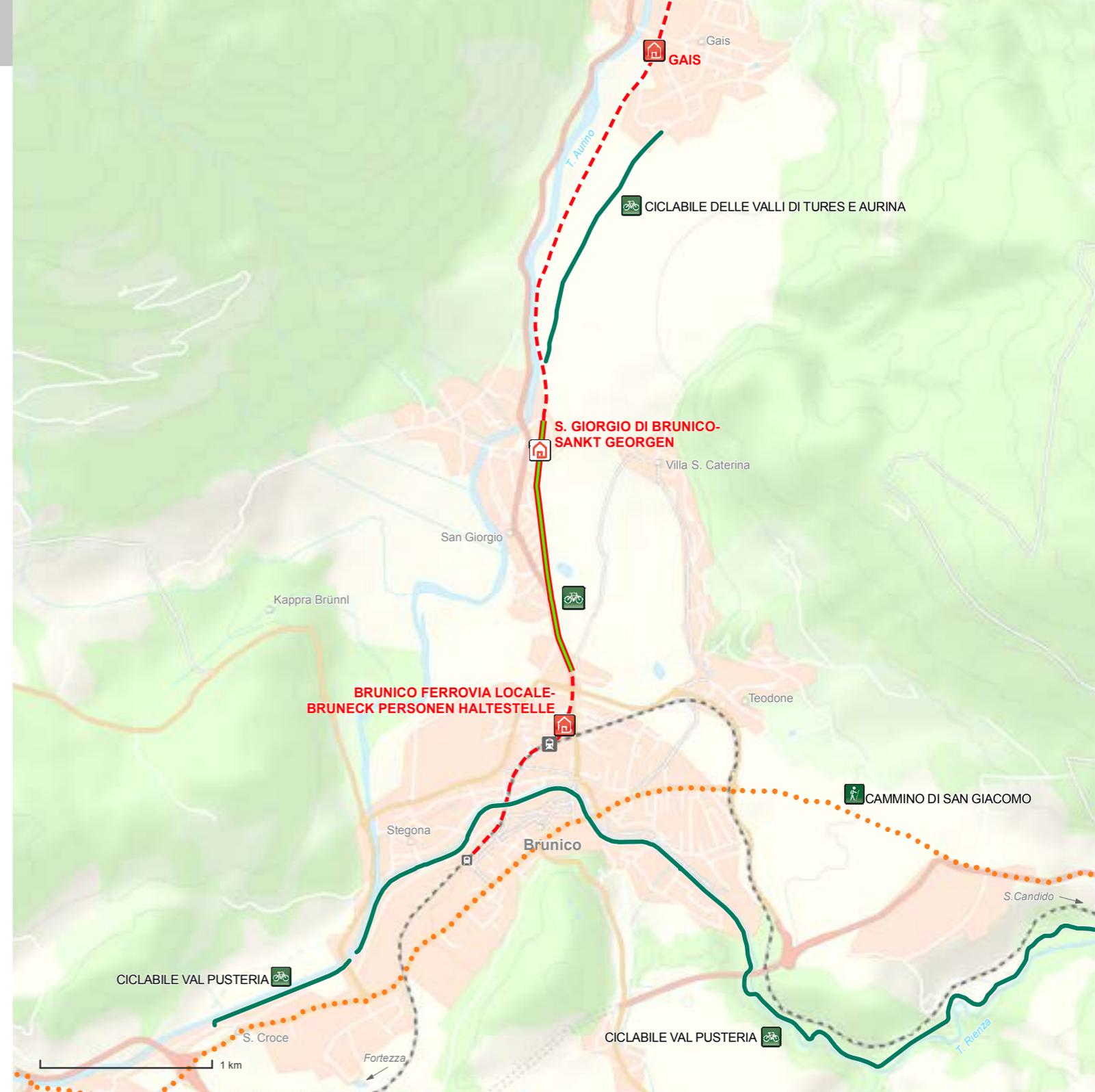
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Castello di Brunico (BZ)

Castel Badia (BZ)

Cimitero austro-uncarico di Brunico (BZ)

Piramidi di Plata (BZ)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BRUNICO-S. GIORGIO DI BRUNICO

CICLABILE DELLE VALLI DI TURES E AURINA (TRATTO)

7



Ciclabile presso la fermata S. Giorgio di Brunico.

TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BRUNICO-S. GIORGIO DI BRUNICO

CICLABILE DELLE VALLI DI TURES E AURINA (TRATTO)

7



Ciclabile in località S. Giorgio di Brunico.



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY CARDANO-PONTE GARDENA

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)



16,7 KM

2006
2010

ASFALTO



SI

BOLZANO
PONTE GAR-
DENA
LAION**LINEA DISMESSA CARDANO-PONTE GARDENA (LINEA VERONA-BRENNERO)**

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

INTERVENTO DI RIUSO

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

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

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

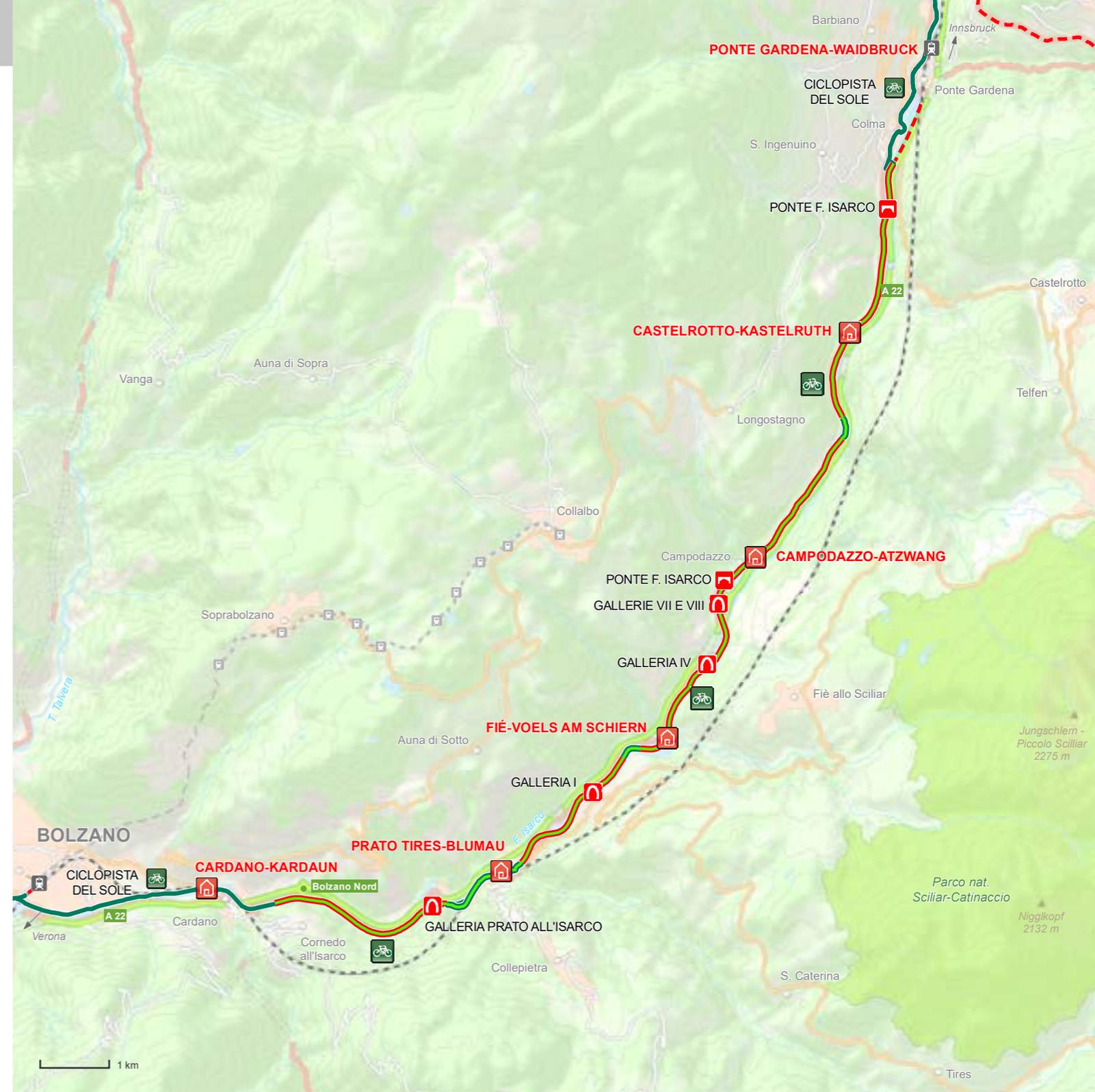
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Castello di Trostburg (BZ)

Castello di Cornedo (BZ)

Cascate di Barbiano (BZ)

Parco Naturale Sciliar-Catinaccio (BZ)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY CARDANO-PONTE GARDENA

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)

8



Ciclopedonale presso la fermata di Flè.

TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY CARDANO-PONTE GARDENA

PERCORSO CICLOPEDONALE BOLZANO-BRENNERO (PORZIONE)

8



Ciclopedonale presso la fermata di Castelrotto.



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA

SENTIERO DEL TRENINO DELLA VAL GARDENA



12,7 KM

ANNI '80
2017ASFALTO,
STERRATO

NO

PONTE GAR-
DENA
LAION**LINEA DISMESSA CHIUSA-PLAN VAL GARDENA**

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

INTERVENTO DI RIUSO

Il tratto tra Roncadizza e Plan Val Gardena è stato acquistato dalla Provincia di Bolzano e riconvertito in una passeggiata pedonale e ciclabile, chiamata il Sentiero del Trenino della Val Gardena, che si estende per 12,7 km toccando i rinomati centri turistici di Ortisei, Santa Cristina Valgardena e Selva di Valgardena. Per la sua realizzazione, avviata già dagli anni '80, si sono recuperati 11,2 km del vecchio sedime (88%) e, nei tratti in cui quest'ultimo era già stato destinato alla viabilità stradale, sono stati realizzati collegamenti ex-novo per assicurare la continuità del percorso.

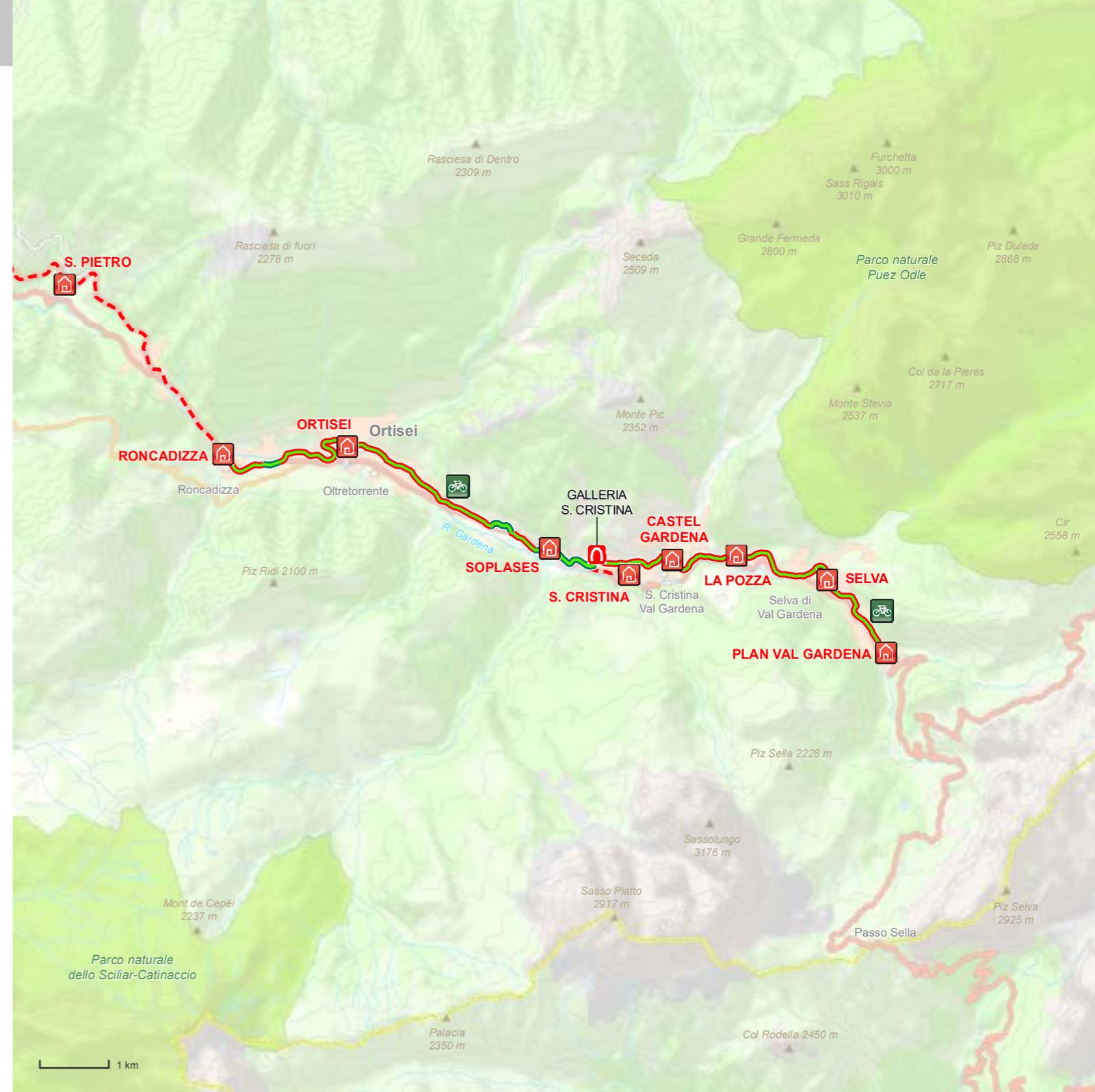
Lungo la greenway, in alcuni tratti esclusivamente pedonale, si incontrano aree di sosta per gli utenti, parchi giochi per i bambini e pannelli che testimoniano il passato ferroviario attraverso immagini storiche; nella galleria S. Cristina (il principale manufatto ferroviario, lunga 203 m e recuperata nel 2017 ad uso pedonale) sono illustrate con foto e testi le vicende della ferrovia, mentre al suo imbocco è stato ricostruito in scala un modello del fabbricato dell'omonima ex-stazione, a ricordo delle vecchie stazioni che sono andate tutte perse in quanto erano state realizzate in legno.

PROSPETTIVE FUTURE

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

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

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



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA

SENTIERO DEL TRENINO DELLA VAL GARDENA



Ciclopedonale tra le fermate di Selva e Plan Val Gardena.

TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY RONCADIZZA-PLAN VAL GARDENA

SENTIERO DEL TRENINO DELLA VAL GARDENA



Ciclopedonale all'interno della galleria St. Christina.



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BOLZANO-BOLZANO PONTE RESIA

PISTA CICLOPEDONALE VALLE D'ADIGE (TRATTO)



3 KM



ANNI '80



ASFALTO



SI



BOLZANO

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

La ferrovia Bolzano-Merano fu attivata nel 1881. Un secolo dopo, nel 1980, tra le stazioni di Bolzano e Ponte Adige è stata realizzata una variante di tracciato che ha determinato la dismissione di 4,4 km del tracciato originario, liberando dal treno l'area urbana della città di Bolzano dove i passaggi a livello sui ponti Roma e Resia creavano forti rallentamenti al traffico automobilistico.

INTERVENTO DI RIUSO

A seguito dello spostamento della linea ferroviaria il comune di Bolzano ha acquisito quasi interamente la proprietà del tratto ferroviario dismesso e negli anni '80, dopo un acceso dibattito tra i sostenitori di un ampliamento dell'attigua passeggiata e chi invece voleva realizzare una strada, ha deciso di realizzare un percorso ricreativo riservato alla mobilità dolce.

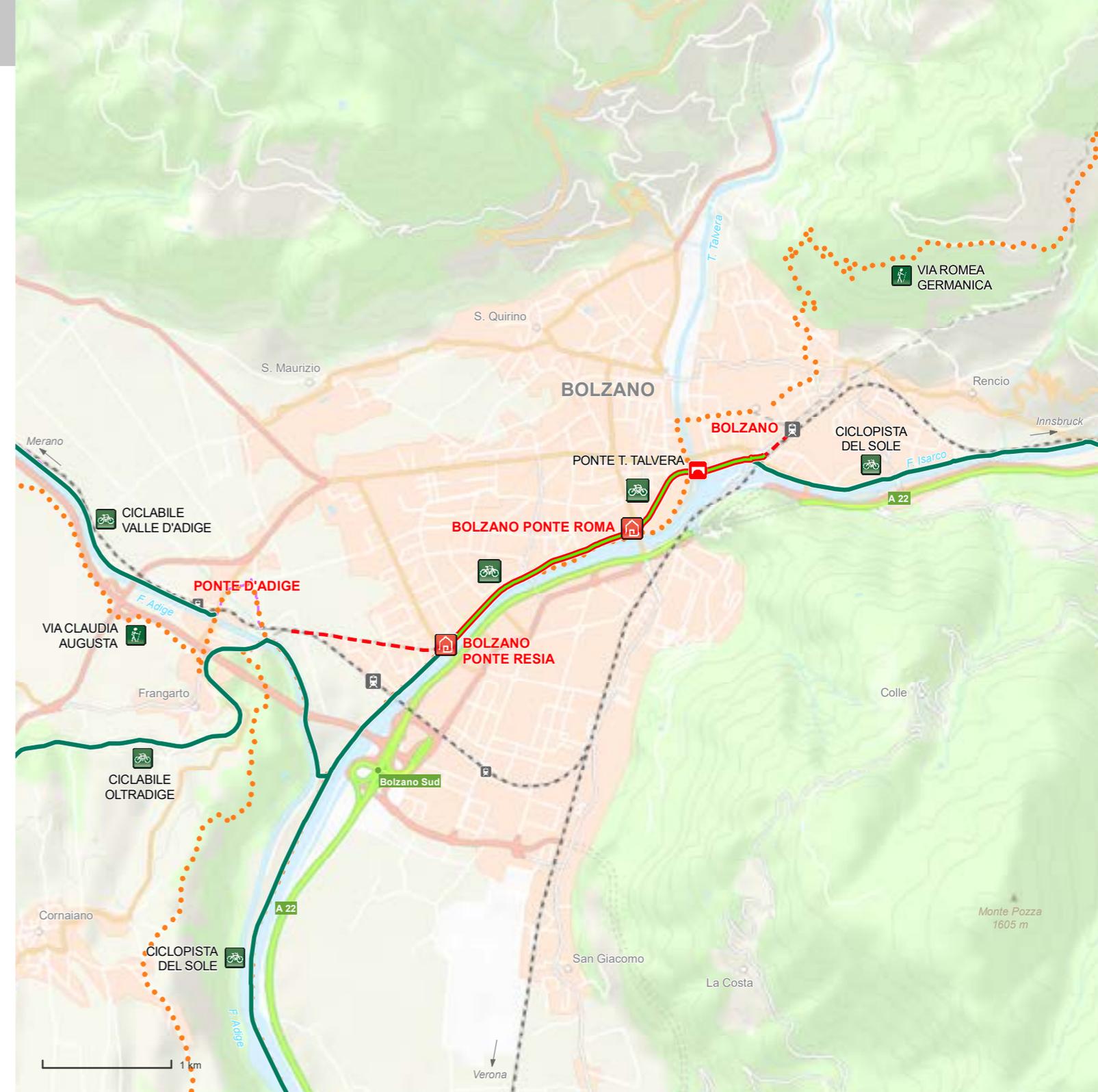
Il tratto ferroviario recuperato si estende per 3,0 km, iniziando all'estremità sud della stazione di Bolzano e terminando in corrispondenza della ex-fermata di Bolzano Ponte Resia.

La greenway ha fondo asfaltato e carreggiate separate per pedoni e ciclisti; dopo aver superato il torrente Talvera con il vecchio ponte ferroviario a 3 travate metalliche, corre lungo la sponda orografica destra del fiume Isarco, tra i quartieri moderni della città, lambendo lo stadio cittadino e attraversando il parco Robert Baden Powell. Lungo il percorso sono state realizzate aree verdi e zone gioco per i bambini, parcheggi e punti di assistenza per le bici. Non vi sono fabbricati ferroviari riutilizzati o riutilizzabili per la creazione di servizi per gli utenti.

La greenway costituisce parte del percorso ciclabile R4 "Cardano-Bivio" della rete ciclabile urbana di Bolzano, nonché una breve porzione della Ciclopista del Sole (a sua volta parte dell'itinerario Eurovelo 7) e il tratto iniziale della pista ciclabile della Valle d'Adige (Bolzano-Merano).

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Città di Bolzano	Messner Mountain Museum (BZ)
Castel Roncolo (BZ)	Appiano sulla strada del Vino (BZ)



TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BOLZANO-BOLZANO PONTE RESIA

PISTA CICLOPEDONALE VALLE D'ADIGE (TRATTO)

10



Ciclopedonale sul Torrente Talvera presso Bolzano.

TRENTINO ALTO ADIGE

GREENWAY BOLZANO-BOLZANO PONTE RESIA

PISTA CICLOPEDONALE VALLE D'ADIGE (TRATTO)

10



Ciclopedonale presso la fermata Bolzano-Ponte Resia.



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)



49,8 KM

2005
2017

ASFALTO



SI

TARVISIO
PONTEBBA**LINEA DISMESSA VARIANTE TRICESIMO-TARVISIO (LINEA UDINE-TARVISIO)**

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

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

L'idea di riutilizzare lo storico tracciato della ferrovia Pontebbana per la realizzazione di una greenway di rilevanza internazionale, che collegasse il Friuli Venezia Giulia con l'Austria e la Slovenia, è nata negli anni '90 del novecento in seno alla Provincia di Udine. Acquistato il vecchio sedime ferroviario per 1,6 milioni di euro, la Provincia, con la collaborazione della Regione Friuli Venezia e della Comunità Montana del Gemonese, Canal del ferro e Val Canale (soppressa nel 2016), ha avviato i lavori per il recupero del tracciato ferroviario. Il primo tratto è stato completato e inaugurato nel 2005, da Camporosso a Tarvisio; ad esso sono seguiti nel 2008 l'apertura del tratto Pontebba-Camporosso e, tra il 2009 e il 2011, del tratto Resiutta-Pontebba. Nel 2015 è stato completato il riutilizzo di due brevi porzioni di ex-sedime nei pressi di Malborghetto e Valbruna, dove inizialmente la greenway era stata deviata su altri percorsi, e di un tratto di 2,6 km tra Ospedaletto e Venzone (al momento non connesso con il resto della greenway); infine nel 2017 è stato inaugurato il tratto Moggio Udinese-Resiutta. È così nata, attraverso il riutilizzo dell'intero tratto ferroviario dismesso tra Moggio Udinese e Tarvisio, una greenway di 49,8 km, che costituisce una porzione del principale percorso della rete ciclistica regionale (FVG-1) e del più lungo percorso della Ciclovia Alpe Adria Radweg (CAAR), un itinerario ciclabile internazionale di oltre 400 km che, una volta completato, collegherà Salisburgo a Grado. A Tarvisio, inoltre, la greenway si collega con un'altra via verde realizzata lungo la dismessa ferrovia Tarvisio-Jesenice, che attraverso la Val Romana consente il collegamento con la Slovenia.

Le caratteristiche della via verde

La greenway corre per gran parte nella valle del fiume Fella, in alcuni tratti molto stretta e angusta, salendo da Moggio Udine (296 m s.l.m.) alla sella prativa di Camporosso (817 m s.l.m.) per poi scendere ai 730 m di Tarvisio, seguendo per l'87% del suo percorso il vecchio sedime ferroviario; fanno eccezione un breve tratto nei pressi della ex-stazione di Pietratagliata, dove

per circa 1 km si percorre la vecchia strada statale in promiscuità con lo scarso traffico automobilistico, e l'attraversamento di Pontebba, dove vecchia linea e variante coincidono per 3 km e gli utenti sono deviati, per circa 5,5 km, lungo strade comunali e altri percorsi in sede propria.

Il percorso ha generalmente una larghezza di 3,20 m (in alcuni tratti ridotta a 2,50 m) ed è interamente asfaltato, con una corsia per senso di marcia utilizzata promiscuamente da pedoni e ciclisti. È provvisto di segnaletica normativa orizzontale e verticale e, negli ultimi anni, è stata notevolmente migliorata anche la segnaletica direzionale. La realizzazione della greenway ha richiesto, in alcuni tratti, interventi di messa in sicurezza dei versanti, ripristino del terrapieno ferroviario (danneggiato da eventi alluvionali) e posizionamento di parapetti in acciaio. Lungo il percorso sono state realizzate aree di sosta, dotate di panchine, tavoli da pic-nic e fontanelle d'acqua, e le ex-stazioni di Ugovizza e Chiusaforte sono divenute punti di ristoro per pedoni e ciclisti; in quest'ultima è stato allestito anche un museo sulla storia della Pontebbana. Le altre 12 stazioni dismesse sono generalmente inutilizzate, così come molte vecchie case cantoniere, e potrebbero diventare nuove strutture a servizio dei fruitori. La greenway, che nel tarvisiano in inverno è utilizzata come percorso per lo sci di fondo, è costantemente pulita e mantenuta in buone condizioni grazie all'impegno della società regionale FVG Strade, che è subentrata nel 2016 alla provincia di Udine in tale compito. L'intervento realizzato è stato molto apprezzato, anche a livello internazionale: nel 2015 ha ottenuto il premio di "Miglior ciclabile dell'anno" alla Fiera di Amsterdam, per "la bellezza dei luoghi, la sicurezza della pista, la pendenza uniforme, i possibili collegamenti ferroviari e l'esistenza di validi punti di ristoro"; nel 2016 l'Italian Green Road Award (Oscar del cicloturismo) alla fiera Cosmobike di Verona, per "l'ottimo lavoro di recupero della vecchia ferrovia Pontebbana e gli ottimi servizi lungo il percorso, tra cui la possibilità di intermobilità con bus e treni attrezzati per il trasporto di biciclette".

I costi di realizzazione

I lavori di costruzione della greenway hanno richiesto un investimento di circa 6,6 milioni di euro, finanziato in parte con fondi degli enti promotori e in parte con fondi regionali ed europei (Interreg III, PAR-FSC), a cui si sono aggiunti ulteriori 670.000 € per protezioni geostatiche. Il costo di costruzione medio è risultato di circa 130.000 €/km, con valori però diversi nei vari tratti, oscillando da 60.000 €/km nel tratto Pontebba-Camporosso a 200.000 €/km nel tratto Moggio-Dogna, in cui si contano il maggior numero di opere d'arte.

PROSPETTIVE FUTURE

Sono in corso i lavori per l'eliminazione delle criticità presenti nei pressi di Pietratagliata e Pontebba: nel primo caso verrà recuperato il tratto di sedime dismesso attualmente inutilizzato, mediante la ricostruzione del cavalcavia sulla ex S.S. 13 e la sistemazione del ponte sul Rio Osvaldo e delle brevi gallerie Rio Tomba e Rio Costa; nel secondo caso, all'ingresso ovest di Pontebba verrà recuperata la galleria S. Rocco (lunga 653 m), eliminando così un tratto di percorso al momento promiscuo con la S.P. 110 e una ripida rampa, mentre all'ingresso est è in fase di completamento la costruzione di una pista ciclopedonale affiancata alla S.S. 13 che eviterà l'attuale lungo giro su strade secondarie con significativi dislivelli.

Sono inoltre in fase di appalto i lavori per il prolungamento della Ciclovia Alpe Adria verso sud fino a Venzone, dove si conetterà con il tratto già recuperato nel 2015 tra Ospedaletto e Venzone, riutilizzando ove possibile il sedime ferroviario dismesso in sostituzione dell'attuale itinerario che in quel tratto si sviluppa lungo strade carrabili.



IL RIUSO DI PONTI, VIADOTTI E GALLERIE

La greenway Moggio Udinese-Tarvisio si caratterizza per l'elevato numero di manufatti ferroviari riutilizzati per il passaggio di pedoni e ciclisti, in particolare nel tratto Chiusaforte-Pontebba dove viadotti e gallerie si susseguono a brevissima distanza. Sono state recuperate 27 gallerie per complessivi 5,5 km (la più lunga, la galleria Cinque Rivi, di 942 m), mediante lavori di realizzazione della pavimentazione in conglomerato bituminoso, sistemazione delle canalette di scolo, tinteggiatura della volta con vernice bianca per migliorare la visibilità e installazione di impianto di illuminazione con pannelli fotovoltaici. Ove sono stati riscontrati distacchi di materiale dalla volta, è stata posizionata una rete di protezione per evitare la caduta di calcinacci. Il costo degli interventi di recupero delle gallerie è stato mediamente di circa 200 €/ml, oltre al costo dell'impianto di illuminazione. La costruzione della greenway ha comportato anche il riutilizzo di 24 ponti e viadotti maggiori, tra cui tre spettacolari ponti in ferro sul fiume Fella di oltre 150 m di lunghezza e un viadotto in calcestruzzo sul torrente Dogna di 220 m. Per i viadotti in muratura o in calcestruzzo sopra l'impalcato è stata posata la pavimentazione in conglomerato bituminoso e, quando necessario, sono stati rifatti i parapetti o sono stati installati nuovi parapetti in metallo all'interno di quelli esistenti. Più complesso il recupero dei viadotti a travate metalliche (privi di un piano orizzontale continuo), dove si sono sostituite le traversine ferroviarie con nuove travi sulle quali è stato ancorato il piano viabile in grigliato metallico, con ai lati un parapetto dell'altezza di 1,50 m. Il costo degli interventi è stato di circa 110 €/ml per i viadotti in muratura o in calcestruzzo e di circa 270 €/ml per i viadotti in ferro.



L'UTENZA DELLA VIA VERDE

La Ciclovia Alpe Adria è molto apprezzata e frequentata, sia dagli italiani sia dai cicloturisti stranieri, come dimostra il numero di passaggi rilevato dai contatori automatici posizionati lungo il tracciato. Nel 2019 a Resiutta sono stati rilevati 74.000 passaggi, in continua crescita negli ultimi anni (più 24% rispetto al 2016), mentre in località Ponte di Muro i transiti sono stati 56.000, con un incremento del 32% rispetto a 4 anni prima. Più di 2/3 dei transiti si concentrano nei mesi di giugno, luglio e agosto, in cui nell'ultimo anno sono stati rilevati 48.800 passaggi a Resiutta e 44.000 a Ponte di Muro (di cui rispettivamente 19.900 e 18.200 nel solo mese di agosto).

I ciclisti prevalgono nettamente sui pedoni, data la lunghezza del percorso e la lontananza da grandi centri abitati: nel 2019 il 76% dei passaggi registrati a Resiutta e l'80% di quelli conteggiati a Ponte di Muro è avvenuto in bicicletta. La differenza è rilevante in particolare nel periodo estivo (quando la pista è percorsa da numerosi cicloturisti), mentre nei mesi invernali (dicembre-febbraio) la situazione si inverte e prevalgono i pedoni (il 75% dei transiti a Resiutta e il 60% di quelli a Ponte di Muro sono infatti avvenuti a piedi).

Infine, i contatori di passaggi evidenziano che il 70-75% degli utenti percorre la greenway in direzione Moggio, sfruttando la naturale discesa, con punte massime ancora una volta nel periodo estivo; in inverno invece il transito nelle due direzioni è più equilibrato, segno di una utenza prevalentemente locale.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Parco Naturale Prealpi Giulie (UD)

Riserva Naturale Val Alba (UD)

Santuario Monte Lussari (UD)

Museo Geominerario (Cave del Predil, UD)

Lago del Predil (UD)

Museo Storico Militare Alpi Giulie (Cave del Predil, UD)



11

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)



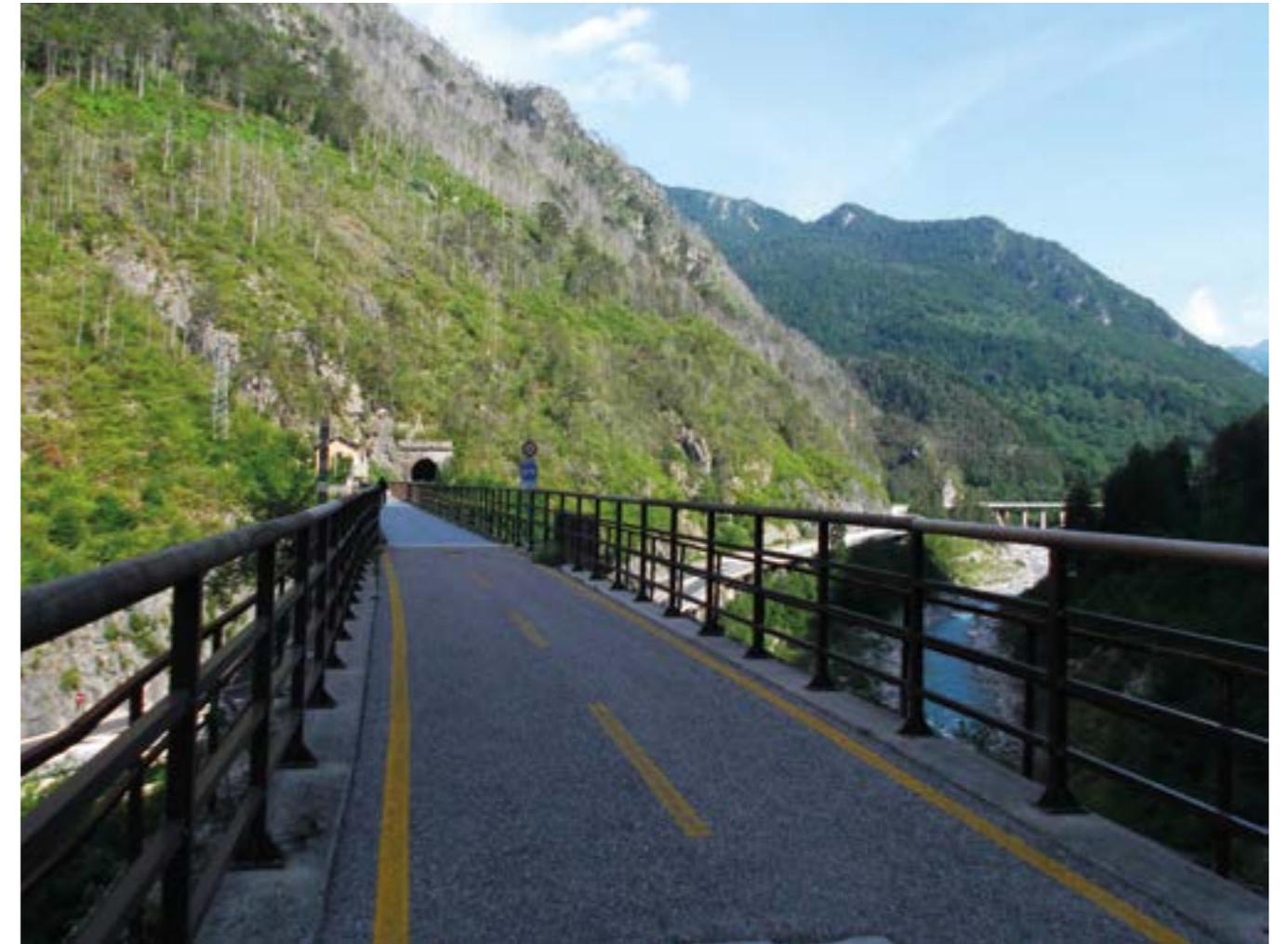
Ciclovìa nei pressi della stazione di Tarvisio Centrale.

11

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)



Ciclovìa tra la località Pietratagliata e il Comune di Dogna.

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

11



Ciclovía tra la località Pietratagliata e il Comune di Dogna.

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY MOGGIO-TARVISIO CENTRALE

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

11



Ciclovía presso il Comune di Tarvisio.



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TARVISIO CENTRALE-FUSINE LAGHI

12



9,6 KM

2001
2008

ASFALTO



SI

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

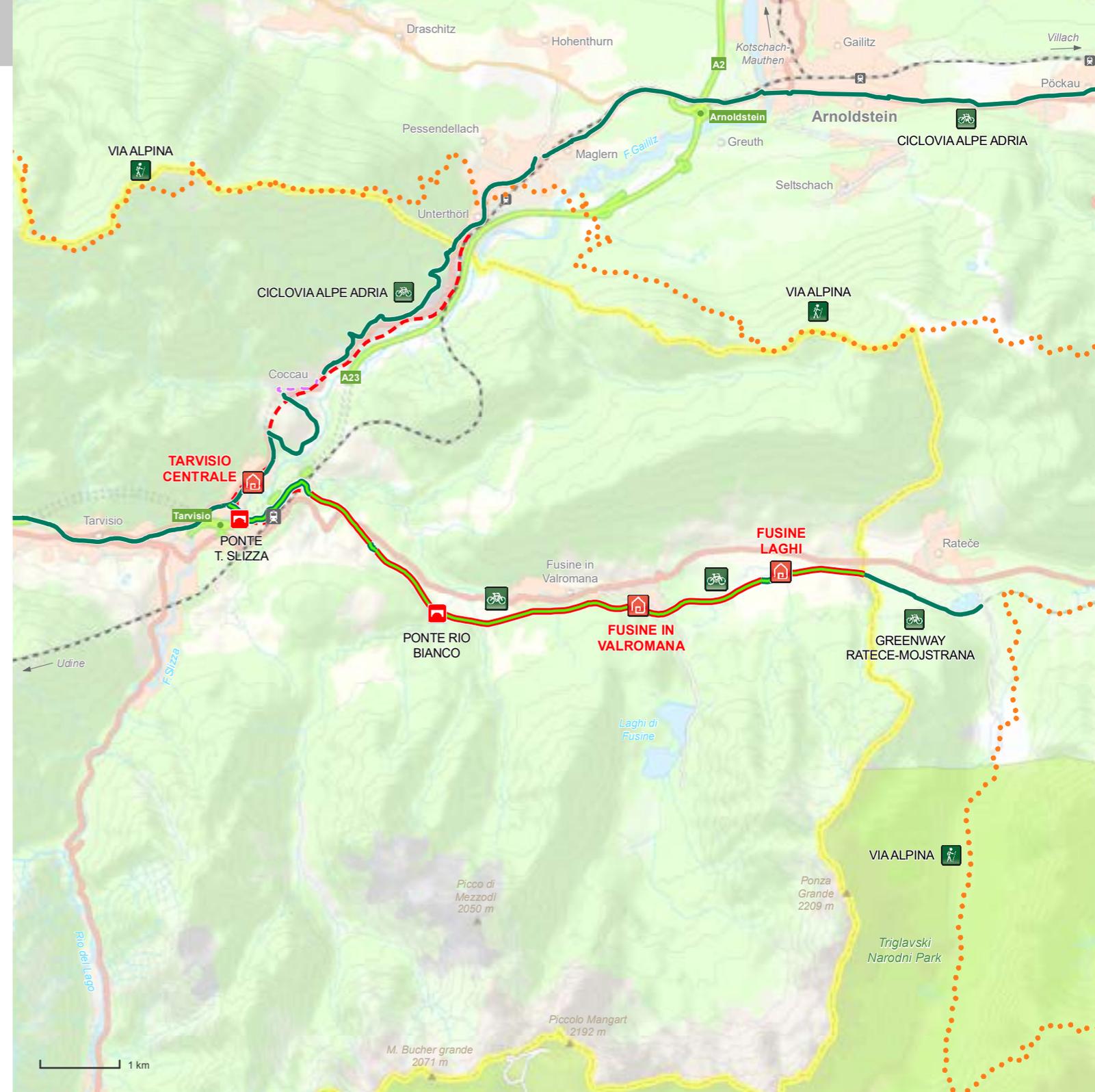
La ferrovia Tarvisio-Jesenice (Slo), di 38,5 km (di cui 9,4 km in Italia), fu aperta nel 1870. Originariamente attestata alla vecchia stazione di Tarvisio Boscoverde (ora completamente scomparsa), nel 1873 venne prolungata fino a Tarvisio Centrale. Dopo la prima guerra mondiale la linea fu divisa tra Italia e Jugoslavia, con il confine di stato posto circa 1 km dopo Fusine Laghi presso il villaggio sloveno di Ratee. Al termine della seconda guerra mondiale la linea perse sempre più importanza: sul tronco italiano il servizio passeggeri cessò nel 1957, mentre il tronco jugoslavo fu soppresso nel 1966. Nel 2000, con l'attivazione della variante a doppio binario della Pontebbana, la stazione di Tarvisio Centrale è stata abbandonata in favore della nuova stazione di Tarvisio Boscoverde.

INTERVENTO DI RIUSO

Il primo progetto di recupero del tracciato dell'ex ferrovia risale al 1997. La greenway fu realizzata a tratti, tra il 2001 e il 2008, ad opera del comune di Tarvisio con l'ausilio di fondi regionali. La via verde corre quasi interamente (83% del percorso) sul sedime dismesso, divergendo dalla Ciclovía Alpe Adria circa 400 m a sud della ex-stazione di Tarvisio Centrale e salendo verso Fusine Laghi con una dolce pendenza (9-16‰, con punte del 20‰). Attraversato il torrente Slizza con un imponente ponte in ferro lungo 62,5 m e alto altrettanto rispetto al torrente, la greenway prosegue per circa 1 km in sede propria lungo una strada secondaria, per poi ritornare sul tracciato della vecchia ferrovia sino al confine con la Slovenia, attraversando i boschi a sud della SS 54. La greenway, che continua in territorio sloveno (anche se con qualche interruzione), è parte della rete ciclabile regionale e, durante il periodo invernale, è utilizzata come pista da fondo. Il percorso, privo di gallerie, ha recuperato 4 ponti principali (sullo Slizza, sulla SS 54, sul Rio Bianco – ponte in ferro lungo 135 m, sul Rio nero) e una decina di ponti minori. Non risultano, invece, fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso: ci sono 3 caselli attualmente abbandonati, così come la stazione di Tarvisio Centrale; la vecchia stazione di Tarvisio Boscoverde è completamente scomparsa, mentre le stazioni di Fusine in Valromana e Fusine Laghi sono adibite ad abitazione privata.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Chiesa della Beata Vergine di Loreto (Tarvisio, UD)	Lago del Predil (UD)
Parco Naturale dei Laghi di Fusine (UD)	Centro storico Fusine in Valromana (UD)



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TARVISIO CENTRALE-FUSINE LAGHI

12



Ciclabile sul Ponte Rio Bianco in località Villa Bassa.

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TARVISIO CENTRALE-FUSINE LAGHI

12



Ciclabile in località Villa Bassa tra le fermate Tarvisio Boscoverde e Fusine in Valromana.



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TERZO D'AQUILEIA-PONTILE PER GRADO

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)



8,7 KM

2010
2011

ASFALTO



SI

CERVI-
GNANO,
AQUILEIA,
GRADO**LINEA DISMESSA CERVIGNANO DEL FRIULI-PONTILE PER GRADO**

La ferrovia Cervignano del Friuli – Pontile per Grado, di 12,3 km, fu aperta nel 1910. Originariamente costruita dall'Imperial Regia Società Ferroviaria Friulana (FEG) su concessione del governo asburgico, il suo esercizio passò alle Ferrovie dello Stato nel 1920 (mentre la proprietà della linea fu mantenuta dalla FEG). La linea partiva dalla stazione di Cervignano (oggi ancora attiva sulle linee Venezia-Trieste e Udine-Cervignano) e terminava presso il pontile per Grado dove vi erano coincidenze con i traghetti diretti a Grado. La linea fu soppressa nel 1937.

INTERVENTO DI RIUSO

Le prime proposte per la realizzazione di una greenway sul tracciato della vecchia ferrovia risalgono ai primi anni '90 del secolo scorso, come tratto di un percorso più lungo per connettere Palmanova a Grado. Nel 2008, con il passaggio del sedime a RFI, si cominciò a dare concretezza ai progetti. La realizzazione dei 16 km circa da Cervignano a Grado (tra cui gli 8,7 km di ex-ferrovia) è stata finanziata dalla Regione e dalle Province interessate, per un totale di circa 3,5 milioni di euro. Il sedime ferroviario recuperato come greenway, dall'andamento pressoché pianeggiante, parte poco a sud dell'abitato di Terzo d'Aquileia, dove la vecchia ferrovia incontra la SR 352 o Via Giulia Augusta (il primo tratto di ferrovia dismessa non è stato recuperato). Dopo circa 3,3 km si raggiunge il sito archeologico di Aquileia e, dopo altri 4,4 km, l'ex pontile per Grado. Da qui è possibile raggiungere in sicurezza Grado attraverso la pista ciclabile realizzata accanto alla strada sul terrapieno che attraversa la laguna. Il percorso ha recuperato 4 piccoli ponti (per superare piccoli corsi d'acqua). Non risultano, invece, fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso (ci sono 3 stazioni attualmente abbandonate che potrebbero essere riutilizzate).

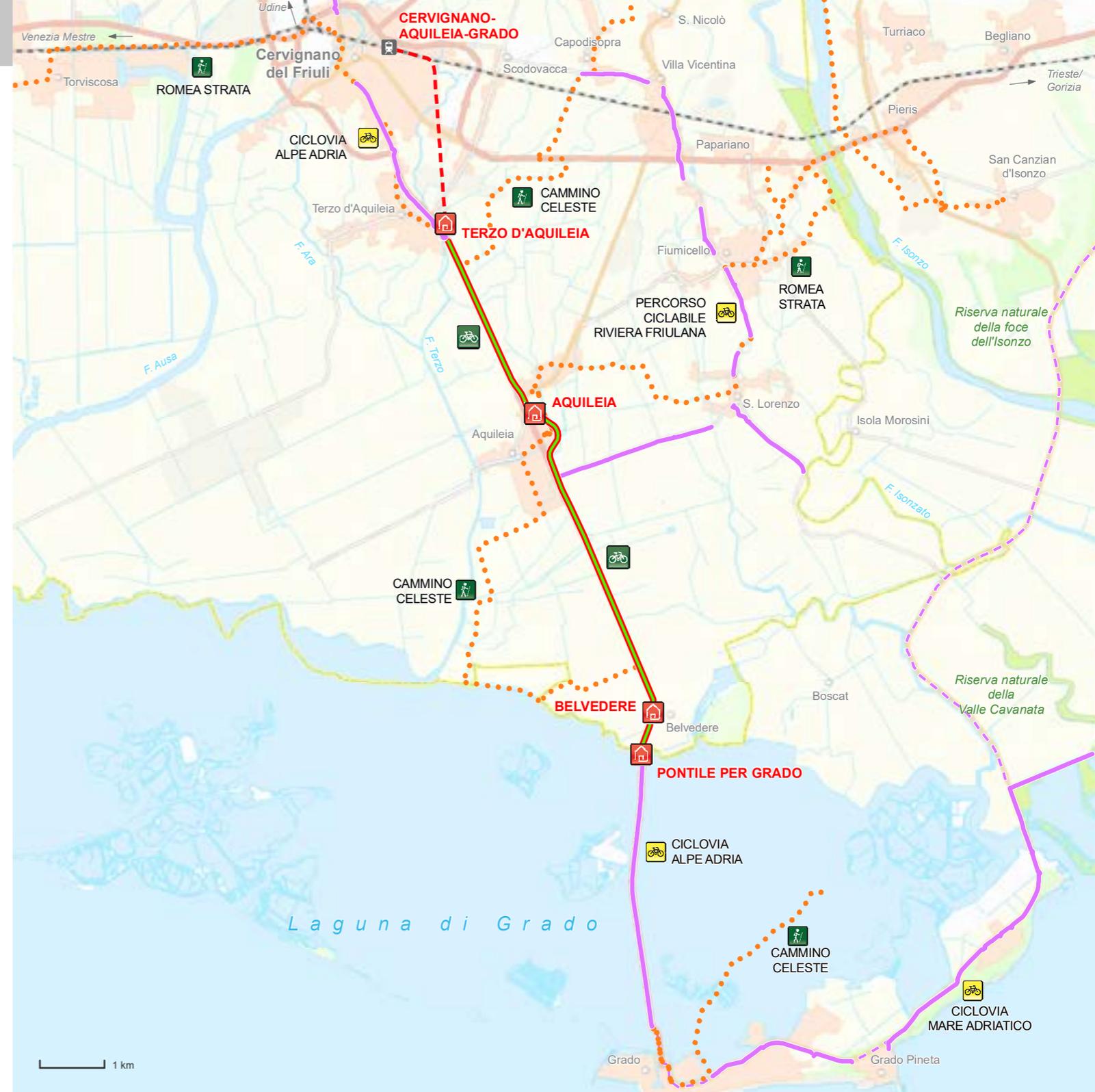
PROSPETTIVE FUTURE

La greenway realizzata rappresenta il tratto terminale della Ciclovía Alpe Adria e, nel prossimo futuro, un tratto della Ciclovía Turistica Nazionale Trieste-Lignano Sabbiadoro-Venezia.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Strada del Vino di Aquileia (UD)	Palazzo Vianelli (UD)
Chiesa di San Biagio, Terzo d'Aquileia (UD)	Laguna di Grado (UD)

--	--



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TERZO D'AQUILEIA-PONTILE PER GRADO

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

13



Ciclovia presso il Comune di Aquileia.

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TERZO D'AQUILEIA-PONTILE PER GRADO

CICLOVIA ALPE ADRIA (PORZIONE)

13



Intersezione della Ciclovia con SP 91 nel Comune di Aquileia.



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TRIESTE-S. ELIA

PISTA CICLOPEDONALE GIORDANO COTTUR

14



12,2 KM



2010

ASFALTO,
STERRATO

SI

TRIESTE
CENTRALE**LINEA DISMESSA TRIESTE-ERPELLE COSINA**

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

INTERVENTO DI RIUSO

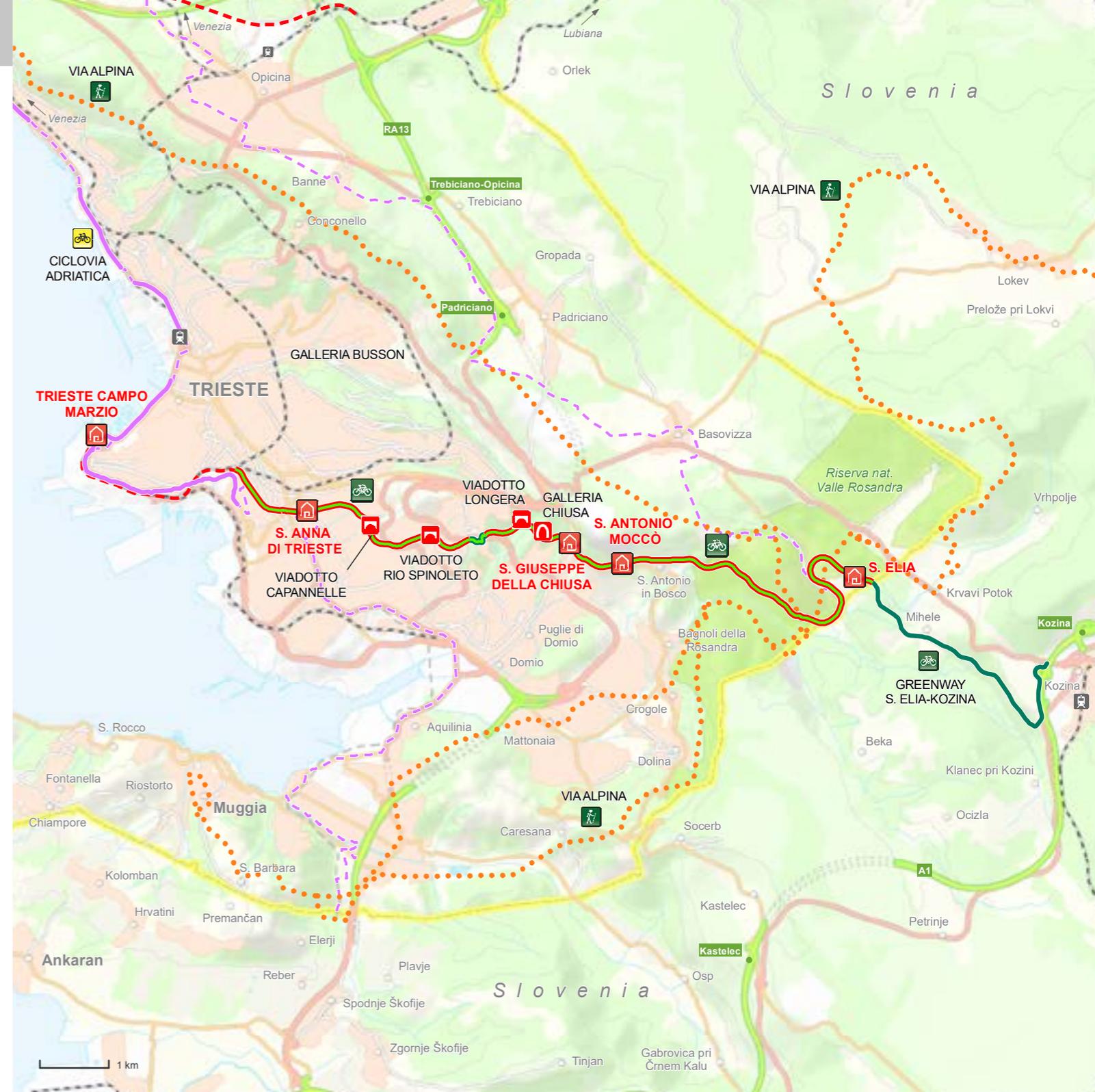
Il tratto italiano di ex ferrovia, tra la diramazione dalla ferrovia Transalpina per Gorizia e il confine italo-sloveno, dopo un lungo iter iniziato già negli anni '80 per iniziativa di un comitato del quartiere S. Giacomo di Trieste, a partire dal 2000 è stato riconvertito dalla Provincia di Trieste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

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

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

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

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



FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TRIESTE-S. ELIA

PISTA CICLOPEDONALE GIORDANO COTTUR

14



Ciclopedonale sul Viadotto Longera tra le fermate S. Anna di Trieste e S. Giuseppe della Chiusa.

FRIULI VENEZIA GIULIA

GREENWAY TRIESTE-S. ELIA

PISTA CICLOPEDONALE GIORDANO COTTUR

14



Ciclopedonale tra le fermate S. Antonio Moccò e Sant'Elia.



VENETO

GREENWAY MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA BATTAGLIA "LA TRADOTTA"

PISTA CICLOPEDONALE MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA BATTAGLIA



15,4 KM



2020

MISTO
GRANULARE

SI

MONTEBEL-
LUNA
SUSEGANA

LINEA DISMESSA MONTEBELLUNA-SUSEGANA

La ferrovia Montebelluna-Susegana, lunga 19,0 km, fu costruita nel 1916 per fini bellici. Danneggiata nei combattimenti tra l'Esercito Italiano e quello Austroungarico durante la "Battaglia del Solstizio" nel giugno 1918, fu ripristinata nel 1920. L'ultimo treno viaggiatori percorse la linea nel 1966 e nel 1984 ne fu decretata la soppressione.

INTERVENTO DI RIUSO

Il progetto di riutilizzo come greenway è stato promosso dal Consorzio Bosco del Montello, che riunisce i comuni di Crocetta del Montello, Montebelluna, Volpago, Givera e Nervesa. Nel 2016 avvenne l'acquisizione del sedime ferroviario dismesso, con l'acquisto da parte del Consorzio di una fascia dell'ampiezza di 6 m e la concessione in comodato d'uso gratuito delle restanti aree pertinenziali, all'inizio del 2020 sono stati avviati i lavori di costruzione del percorso. La greenway si sviluppa per 15,4 km, interamente lungo il tracciato dismesso, iniziando da via Gazie a Montebelluna (dove è stata realizzata una rampa di accesso al rilevato ferroviario) e terminando in via Madonnetta a Nervesa della Battaglia, dopo aver toccato gli abitati di Volpago e Givera del Montello. La pista è larga 2,5 m, con fondo in misto granulare stabilizzato; nei tratti dove è ancora presente il vecchio binario, la pavimentazione è stata realizzata accanto allo stesso per conservare il ricordo visibile della ferrovia. L'intervento ha previsto anche la messa in sicurezza di 22 intersezioni stradali, il recupero di 1 cavalcavia sulla SR 348 e 3 ponti su corsi d'acqua minori. L'investimento per la realizzazione della greenway è stato di 400.000 € (circa 26.000 €/km), finanziati dal Consorzio BIM Piave e dal comune di Montebelluna.

PROSPETTIVE FUTURE

La greenway Montebelluna-Nervesa della Battaglia dovrebbe in futuro collegarsi con altri percorsi ciclopeditoni in progetto lungo l'argine del fiume Piave a nord del Montello e tra Montebelluna e Crocetta del Montello, creando così un anello completo attorno al peculiare rilievo montuoso.

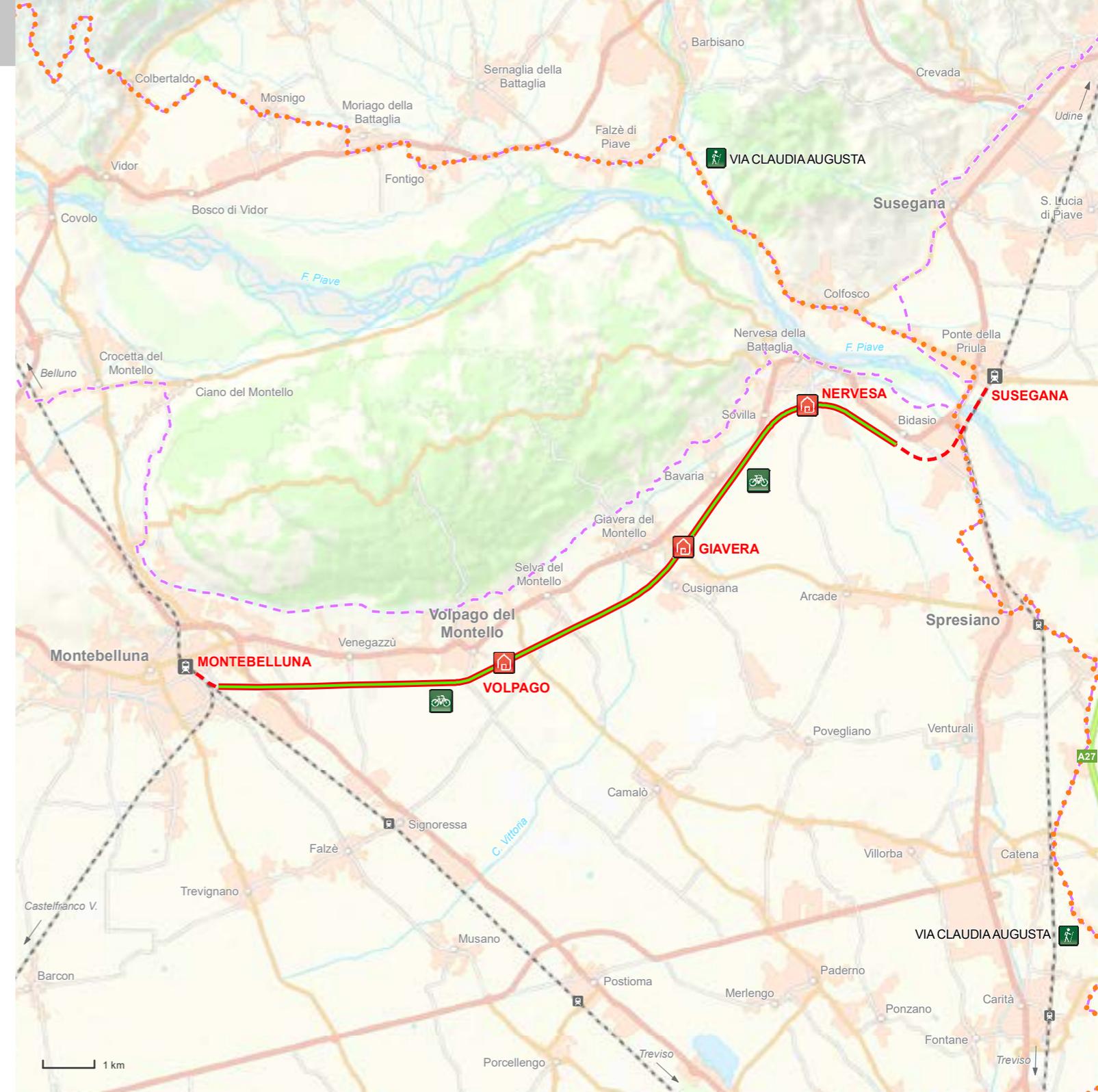
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Abbazia S. Eustachio (TV)

Sacratio del Montello (TV)

Centro storico Città di Montebelluna (TV)

Villa Mora Masutti (TV)



VENETO

**GREENWAY MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA
BATTAGLIA "LA TRADOTTA"**

PISTA CICLOPEDONALE MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA BATTAGLIA

15



Ciclopedonale nel Comune di Montebelluna.

VENETO

**GREENWAY MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA
BATTAGLIA "LA TRADOTTA"**

PISTA CICLOPEDONALE MONTEBELLUNA-NERVESA DELLA BATTAGLIA

15



Ciclopedonale nel Comune di Nervesa della Battaglia.



VENETO

GREENWAY MOTTA DI LIVENZA-ANNONE VENETO

PERCORSO AMBIENTALE "SORELLE AMABILE E REGINA CARNELOS"



3,1 KM



2003

TERRA
STABILIZZATA

NO

MOTTA DI
LIVENZA**LINEA DISMESSA MOTTA DI LIVENZA-S. VITO AL TAGLIAMENTO**

La ferrovia Motta di Livenza-S. Vito al Tagliamento, lunga 26,8 km, fu attivata nel 1913 principalmente per scopi militari, per creare una connessione diretta tra Treviso e Casarsa senza passare da Portogruaro. Utilizzata nella I Guerra Mondiale per portare le truppe al fronte, venne chiusa nel 1967 e definitivamente soppressa nel 1987.

INTERVENTO DI RIUSO

Il progetto di riutilizzo del sedime ferroviario dismesso come greenway è stato avviato nei primi anni 2000 dal comune di Annone Veneto: ottenuto in comodato d'uso dalle Ferrovie dello Stato il tracciato che ricade nel suo territorio, nel 2007 è stata completata la trasformazione di un primo tratto in percorso ambientale, successivamente prolungato fino a Motta di Livenza. La greenway, che si sviluppa per 3,1 km tra il punto di diramazione della linea dismessa dalla Treviso-Portogruaro e l'abitato di Annone Veneto, è un vero e proprio corridoio immerso nel verde, dalla notevole valenza ambientale: alberi e arbusti cresciuti negli anni lungo la massicciata della ferrovia formano un "tunnel" vegetale molto suggestivo. Il percorso, intitolato alle sorelle Amabile e Regina Carnelos, ha larghezza di 3,00 m con fondo in terra stabilizzata e non presenta manufatti ferroviari di rilievo né vecchi edifici dismessi; è abbellito da un'installazione realizzata utilizzando pezzi di rotaie posti accanto ad un vecchio segnale semaforico. La via verde è gestita dalla società Livenza Tagliamento Acque S.p.A., derivata dalla fusione nel 2014 tra Acque del Basso Livenza S.p.A. e CAIBT S.p.A., che si avvale per la manutenzione di squadre di volontari della Protezione Civile.

PROSPETTIVE FUTURE

L'intero sedime ferroviario dismesso è stato acquistato nel 2010 dalla società Acque del Basso Livenza S.p.A. (ora confluita in Livenza Tagliamento Acque) per 1,7 milioni di euro, per la posa delle nuove condotte adduttrici dell'acquedotto e della fognatura. Successivamente dovrebbe essere trasformato in una greenway, in continuità con il tratto già realizzato.

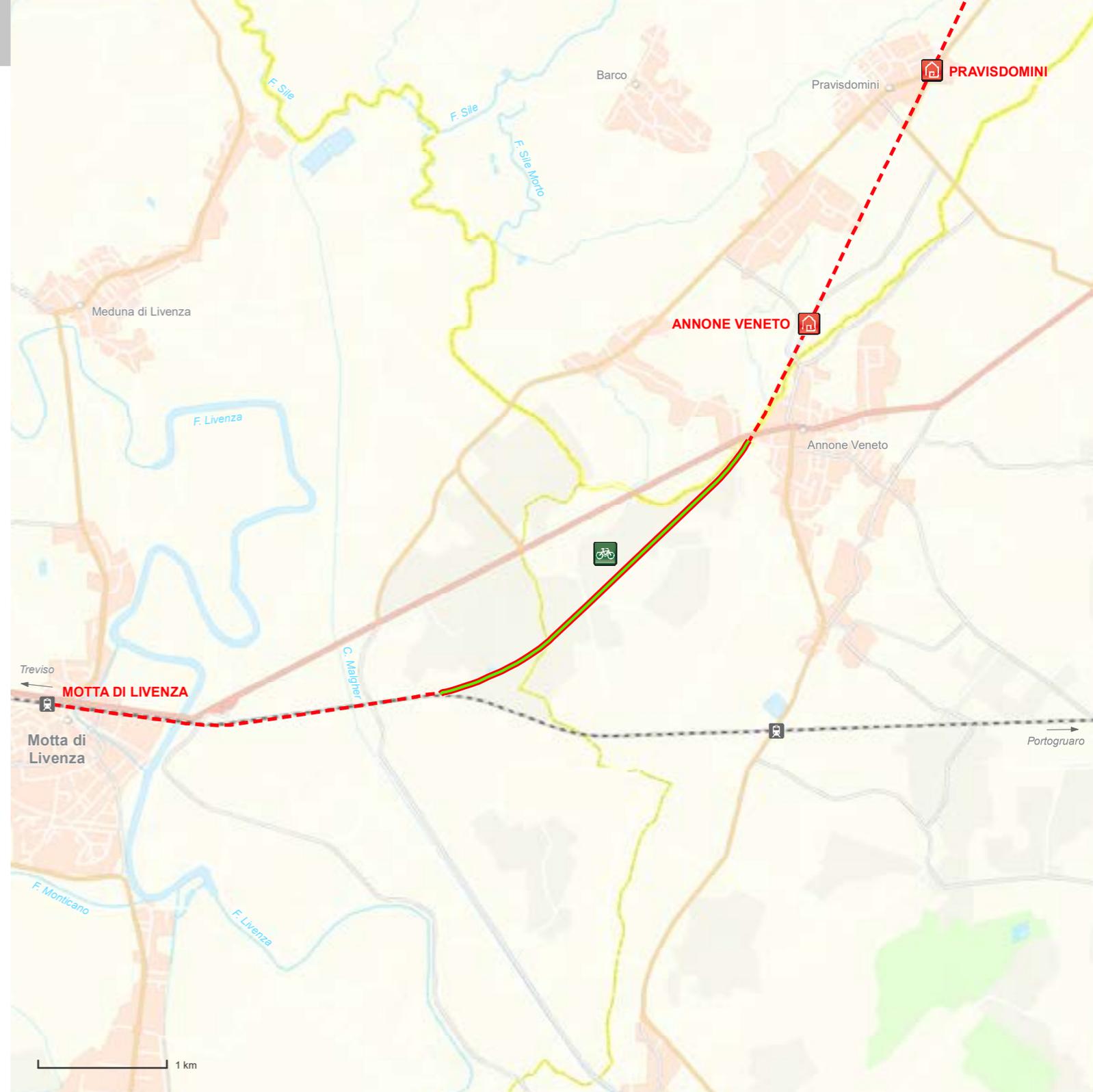
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Basilica Madonna dei Miracoli (Motta di Livenza, TV)

Villa Polvaro (VE)

Riva Baratta e Bosco di Bandiziol (VE)

Centro storico di Annone Veneto (VE)



VENETO

GREENWAY MOTTA DI LIVENZA-ANNONE VENETO

PERCORSO AMBIENTALE "SORELLE AMABILE E REGINA CARNELOS"

16



Ciclabile nel Comune di Motta di Livenza.

VENETO

GREENWAY MOTTA DI LIVENZA-ANNONE VENETO

PERCORSO AMBIENTALE "SORELLE AMABILE E REGINA CARNELOS"

16



Ciclabile nel Comune di Annone Veneto.



VENETO

GREENWAY TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO

PISTA CICLOPEDONALE TREVISO-OSTIGLIA

52,1 KM
 2005 2019
 ASFALTO, STERRATO
 SI
 TV CAMPO-SANPIERO GRISIG. DI ZOCCO

LINEA DISMESSA TREVISO-OSTIGLIA

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

INTERVENTO DI RIUSO

Fortemente sostenuto da comitati locali e associazione nazionali, dopo una lunga gestazione il progetto di riconversione in greenway della Treviso-Ostiglia ha iniziato a concretizzarsi nel 2005, con l'apertura del primo tronco tra Quinto di Treviso e Badoere (9 km), nel Parco Regionale del Fiume Sile. Negli anni successivi, grazie all'impegno finanziario della Regione Veneto, le province attraversate hanno acquistato (Treviso e Padova) o acquisito in comodato d'uso (Vicenza e Verona) il sedime ferroviario dismesso ricadente nei loro territori e l'intervento di riuso è stato progressivamente esteso, arrivando fino a Colzè da un lato e a Treviso dall'altro, divenendo parte del progetto regionale Green Tour. Il tratto attualmente completato del percorso ciclopedonale Treviso-Ostiglia presenta uno sviluppo di 52,1 km, l'85% dei quali derivanti dal vecchio sedime ferroviario. Sono stati ricostruiti diversi ponti e cavalcavia, tra cui il ponte sul fiume Brenta e quello sul Sile, garantendo così la continuità del percorso. Non risultano, invece, ex-stazioni o fermate riutilizzate a servizio degli utenti, così come resta da completare e uniformare la segnaletica del percorso, che si connette in più punti con importanti greenways di valenza provinciale e regionale.

PROSPETTIVE FUTURE

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

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

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



VENETO

GREENWAY TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO

PISTA CICLOPEDONALE TREVISO-OSTIGLIA

17



Accesso alla ciclopedonale nel Comune di Quinto di Treviso.

VENETO

GREENWAY TREVISO PORTA SANTI QUARANTA-GRISIGNANO DI ZOCCO

PISTA CICLOPEDONALE TREVISO-OSTIGLIA

17



Ciclopedonale nel Comune di Quinto di Treviso.

CENTRO

- Greenways realizzate** km 125,3
- Linee in esercizio** ———
- Confini regionali** - - - - -
- Greenways maggiori di 10 km** ●
- Greenways minori di 10 km** ●





EMILIA ROMAGNA

GREENWAY MODENA-VILLANOVA S. PANCRAZIO

18



5,2 KM



2011



ASFALTO



SI

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

Il tratto di linea tra Modena e Soliera Modenese è stato in parte (3,5 km) dismesso nel 2009 a seguito della realizzazione di una variante di tracciato per il raddoppio del binario.

Il sedime recuperato a greenway, pari a 2,5 km dei 3,5 dismessi, si trova interamente nel territorio del comune di Modena e parte della periferia nord-ovest per giungere alla nuova fermata di Quattro Ville, 350 m dopo la ex-fermata di Villanova San Pancrazio, già chiusa prima della dismissione della linea.

INTERVENTO DI RIUSO

Già nel 2008, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Modena prevedeva la realizzazione di una greenway sul sedime della tratta ferroviaria in corso di dismissione, che difatti fu inaugurata nel giugno 2011.

La greenway parte dal parcheggio della stazione di Modena e, costeggiando la linea ferroviaria attiva, si dirige attraverso i primi 2,7 km di pista ciclabile verso nord-ovest raggiungendo l'ex sedime presso il quartiere Sant'Anna. Da qui, la greenway è sull'ex sedime ferroviario in affiancamento alla linea attiva: dopo circa 500 m raggiunge il fiume Secchia e il suo "percorso natura", per poi continuare, sempre in direzione nord fino alla frazione Villanova dove si atterra alla nuova fermata di Quattro Ville. Per superare il fiume Secchia è stato realizzato un ponte in ferro lungo 131 metri.

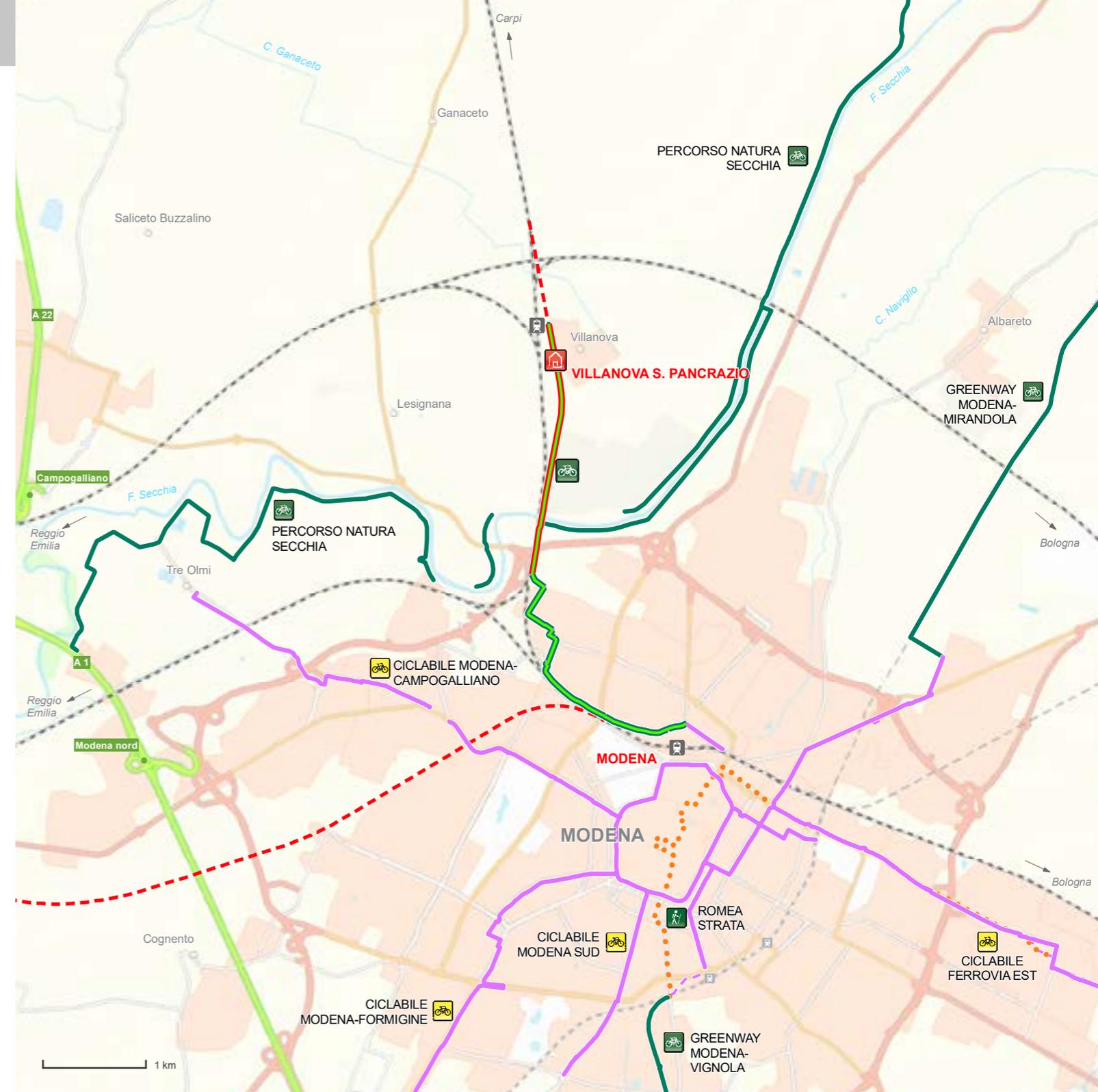
Non risultano fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti del percorso.

PROSPETTIVE FUTURE

Il Comune di Modena e Regione Emilia Romagna hanno recentemente approvato il progetto di creazione di un'altra greenway cittadina sul sedime liberato della variante di tracciato Rubiera-Modena della linea Milano-Bologna.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Città di Modena (MO)	Acetaia Giusti (MO)
Riserva Orientata Fiume Secchia (RE)	Laghi Curiel, riserva naturale Campogalliano (MO)



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY MODENA-VILLANOVA S. PANCRAZIO

18



Ciclabile nel Comune di Soliera.

EMILIA ROMAGNA

GREENWAY MODENA-VILLANOVA S. PANCRAZIO

18



Ciclabile nel Comune di Modena.



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA

CICLOVIA DEL SOLE (PORZIONE)



46,3 KM

2019
2020ASFALTO,
STERRATO

SI

MIRANDOLA
CAMPO-
SANTO
OSTERIA
NUOVA**LINEA DISMESSA NOGARA-TAVERNELLE EMILIA (LINEA VERONA-BOLOGNA)**

La ferrovia Verona-Bologna venne attivata in un lungo asso di tempo e completata solo nel 1902. A partire dagli anni '90 del secolo scorso, l'esigenza del raddoppio ha determinato l'abbandono per variante di circa 63 km tra Nogara (VR) e Tavernelle Emilia (Calderara di Reno, BO). Il tratto Mirandola-Tavernelle è stato chiuso tra il 2005 e il 2008, per un totale di 36 km di sedime dismessi.

INTERVENTO DI RIUSO

L'idea di creare una greenway sul tracciato della vecchia ferrovia ha preso forma con un accordo di programma tra Ministero dell'Ambiente, Regione Emilia Romagna, Città Metropolitana di Bologna e Provincia di Modena, attuando quanto previsto dalla legge nazionale n. 221/2015 che stanziava 5 milioni di euro per il recupero e la riqualificazione ad uso ciclopedonale del vecchio tracciato ferroviario dismesso.

La greenway è stata inaugurata ad aprile 2021 e il percorso, interamente in affiancamento alla linea attiva, parte dal confine regionale con la Lombardia, in località Tramuschio (MO), per terminare dopo 46,3 km alla stazione di Osteria Nuova (nel comune di Sala Bolognese), attivata nel 2005.

Circa 32,3 km (70%) sono stati realizzati tramite il recupero di 6 tratti di ex ferrovia, collegati tra loro da circa 8 km di piste e corsie ciclopedonali e 6 km di strade locali a basso traffico. Il percorso ha recuperato 27 ponti di modeste dimensioni per superare corsi d'acqua e viabilità. Non vi sono ex-fabbricati ferroviari riutilizzati.

PROSPETTIVE FUTURE

La greenway è parte della futura Ciclovia del Sole (Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche), che una volta completata costituirà un percorso di rilevanza nazionale di 300 km da Verona a Firenze, nonché del corridoio Eurovelo n. 7.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

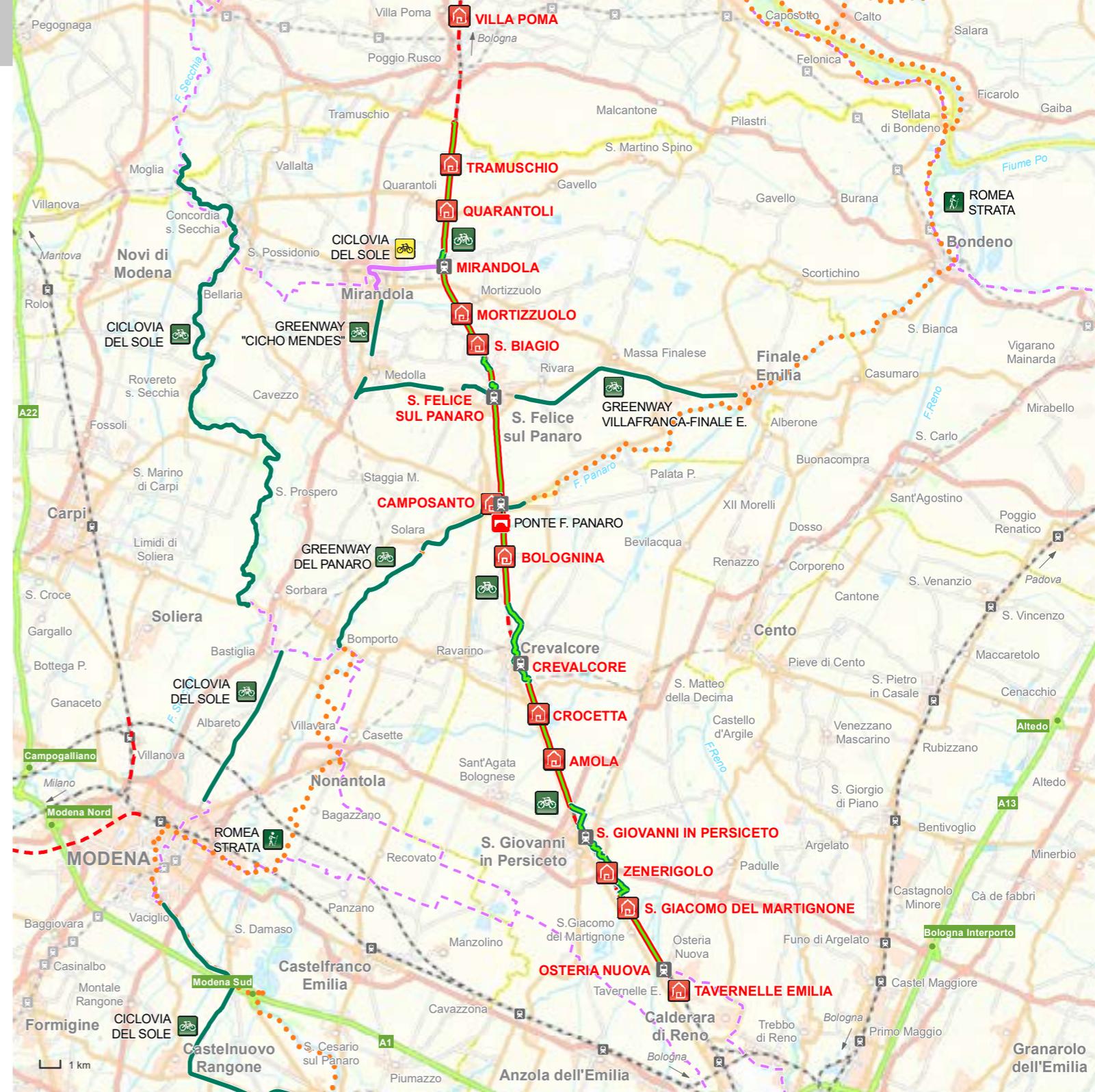
Castello di Pico (MO)

Rocca Estense (MO)

Valli mirandolesi (MO), Zona di protezione Speciale

Castello di Corrobio (MO)

Chiesa di S. Francesco d'Assisi (MO)



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA

CICLOVIA DEL SOLE (PORZIONE)

19



Ciclovia sul Torrente Bragola tra Osteria Nuova e S. Giacomo Martignone.

EMILIA ROMAGNA

GREENWAY TRAMUSCHIO-OSTERIA NUOVA

CICLOVIA DEL SOLE (PORZIONE)

19



Ciclovia sul Ponte Lavino in località Osteria Nuova.



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY SOLIGNANO-BERCETO

20



7,1 KM



2001



ASFALTO



NO

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

La linea ferroviaria che collega Parma a La Spezia attraverso il valico della Cisa è stata completata nel 1894.

A partire dai primi anni '80 del secolo scorso, sono iniziati gli interventi di raddoppio del binario con la realizzazione in alcuni tratti di una nuova sede.

La linea originaria tra Solignano e Berceto (circa 8 km) è stata dismessa nel 1996, seguita nel 2014 dal tratto tra Citerna Taro e Solignano, di altri 5 km. Il sedime recuperato a *greenway* è pari a 6,4 degli 8 km dismessi tra Solignano e Berceto: sono stati esclusi i primi e gli ultimi 800 m.

INTERVENTO DI RIUSO

Nel 2001 fu inaugurata la *greenway*, realizzata dai Comuni di Solignano, Valmozzola e Berceto. Il percorso parte dalla stazione di Solignano e da qui è possibile seguire la SP 308 per circa 1 km oppure, in modo più sicuro, seguire un percorso sterrato lungo il Taro. In entrambi i modi si giunge all'inizio del sedime recuperato, che prosegue in affiancamento della Provinciale e del fiume Taro.

Dopo poco più di 5 km il percorso entra nell'unica galleria recuperata, per poi uscire in Località Ca' di Bada e terminare in corrispondenza del rudere di un casello, dove è possibile uscire dal percorso per raggiungere la stazione di Berceto. Il percorso ha recuperato il ponte in muratura sul torrente Mozzola (lungo 85 m, con 5 arcate) più altri 8 di piccole dimensioni. La ex stazione di Valmozzola è stata recuperata come bar-trattoria a servizio degli utenti del percorso.

PROSPETTIVE FUTURE

Grazie al recente accordo tra la Provincia di Parma, RFI e Comuni interessati, la *greenway* dovrebbe costituire parte centrale di una ciclovia che unirà Parma all'alta val di Taro (per circa 60 km), iniziando con il prolungamento della *greenway* fino a Citerna Taro.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

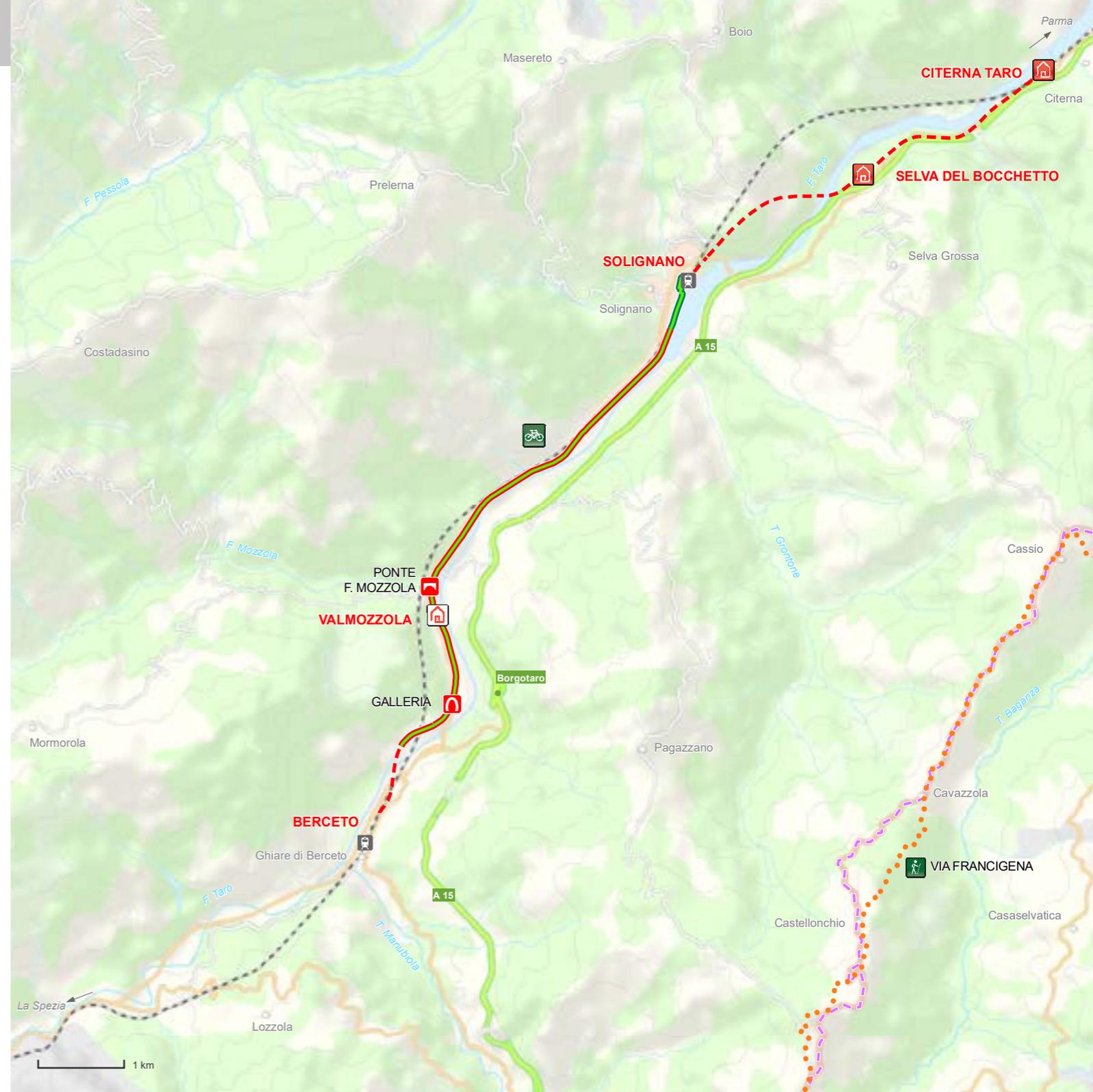
Chiesa di S. Lorenzo (PR)

Castello di Solignano (PR)

Castello di Castelcorniglio (PR)

Borgo di Berceto (PR)

Borgo di Casacca (PR)



EMILIA ROMAGNA

GREENWAY SOLIGNANO-BERCETO

20



Ciclabile in prossimità della galleria Bada.

EMILIA ROMAGNA

GREENWAY SOLIGNANO-BERCETO

20



Ciclabile nei pressi della stazione di Valmozzola.



TOSCANA

GREENWAY TERRAROSSA TRESANA-AULLA

FIUME MAGRA

21



2,8 KM



2014



ASFALTO



SI



AULLA

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

La linea ferroviaria che collega Parma e La Spezia attraverso il valico della Cisa è stata completata nel 1894.

A partire dai primi anni '80 del secolo scorso, sono partiti gli interventi di raddoppio del binario con realizzazione di una nuova sede.

Il tratto di linea tra il Posto Movimento (P.M.) Chiesaccia e S. Stefano di Magra è stato dismesso nel 2005.

INTERVENTO DI RIUSO

Grazie all'interesse delle comunità locali (Aulla e Licciana Nardi) e ai finanziamenti regionali, nel 2014 la *greenway*, di circa 2,8 km, era già percorribile. Il percorso parte dalla ex stazione di Terrarossa-Tresana, e si dirige verso sud costeggiando per circa 600 m la SS 62 fino alla ex fermata di Licciana-Terrarossa.

Se ne discosta per circa 1 km per riaffiancarsi nei pressi del ponte sul torrente Taverone e continuare in parallelo fino al suo termine, presso l'ex casello di via Barcara ad Aulla. Il percorso ha recuperato il ponte in muratura sul torrente Taverone (con 5 arcate), quello sul torrente Caviglia, più altri 4 sottovia.

Non risultano fabbricati ferroviari riutilizzati per la creazione di servizi per gli utenti. L'area della stazione di Aulla ha subito profonde trasformazioni per ospitare, a seguito dell'alluvione del 2011, un plesso scolastico e una zona residenziale (in futuro). L'edificio passeggeri è attualmente sede di associazioni.

PROSPETTIVE FUTURE

Il percorso recuperato, noto col nome di *Greenway del Magra*, è parte del percorso della Via Francigena. La presenza del fiume Magra (con l'Area Naturale Protetta di Interesse Locale) e della Francigena ha spinto gli enti locali ad avviare il processo per il completo recupero della linea, che permetterebbe di connettere la Lunigiana al mare e alla futura ciclovia Tirrenica.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

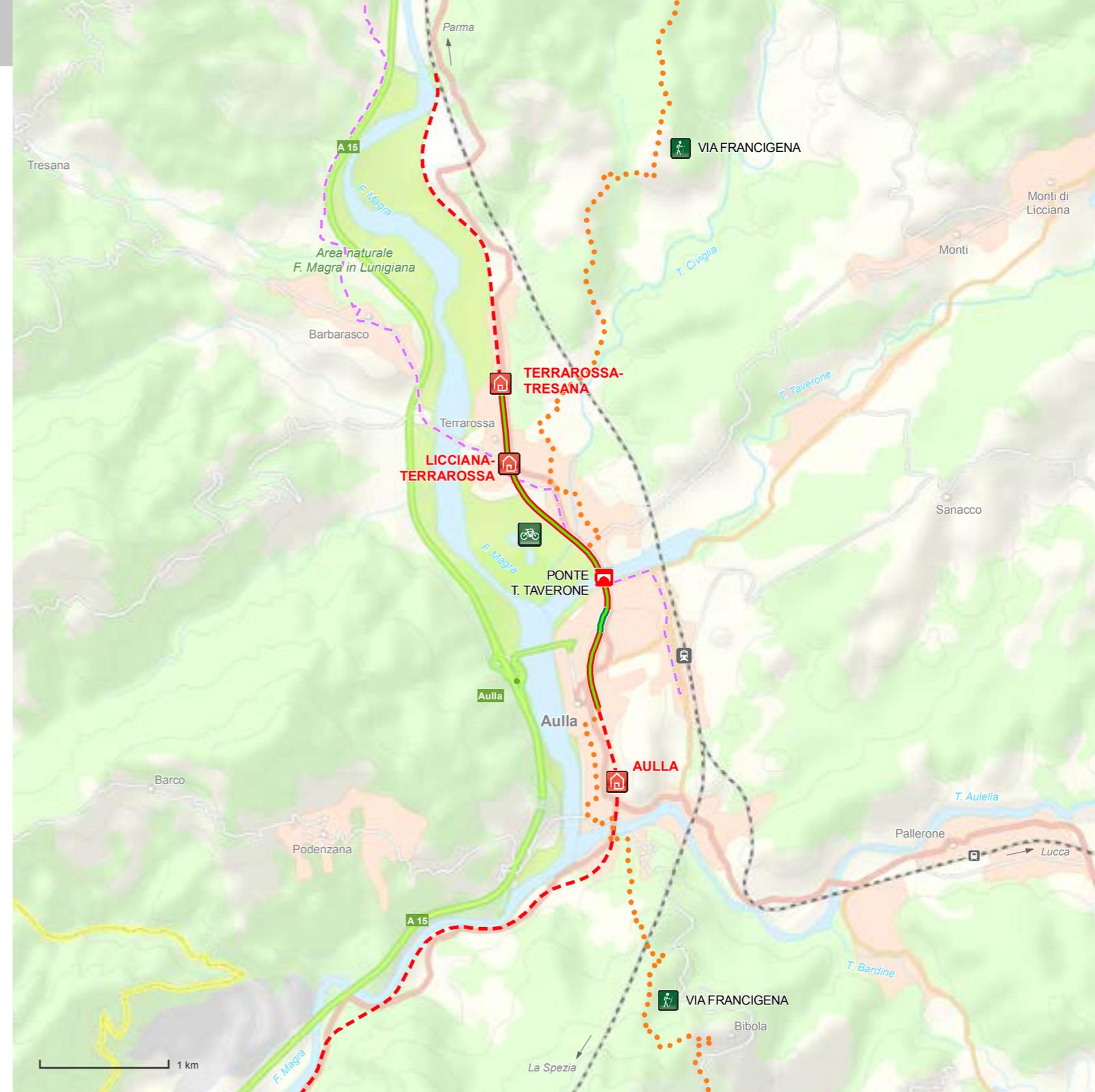
Castello di Terrarossa (MS)

Parco Fluviale Fiume Magra (MS)

Fortezza della Brunella (MS)

Centro storico di Aulla (MS)

Centro storico di Caprigliola (MS)



TOSCANA

GREENWAY TERRAROSSA TRESANA-AULLA

FIUME MAGRA

21



Ciclabile presso l'area naturale Fiume Magra in Lunigiana.

TOSCANA

GREENWAY TERRAROSSA TRESANA-AULLA

FIUME MAGRA

21



Ciclabile nel Comune di Aulla.



TOSCANA

GREENWAY POGGIBONSI-S.GIMIGNANO-COLLE VAL D'ELSA

PERCORSO CICLOTURISTICO COLLE-POGGIBONSI



6,9 KM



2011

ASFALTO,
CALCESTRUZZO

SI

POGGI-
BONSI

LINIA DISMESSA POGGIBONSI-COLLE VAL D'ELSA

La linea Poggibonsi-Colle Val d'Elsa costituiva una breve diramazione della ferrovia Empoli-Siena. Lunga 8,0 km, fu attivata nel 1885 e avrebbe dovuto costituire la prima parte di un più lungo collegamento ferroviario con Volterra, mai realizzato. Passata negli anni '30 alle Ferrovie dello Stato, venne chiusa nel 1987 e definitivamente soppressa nel 2009.

INTERVENTO DI RIUSO

Dopo il tentativo, negli anni '90, dell'Associazione Ferrovia Colle-Poggibonsi di ripristinare la linea per finalità turistiche, nel 2002 l'Associazione Italiana Greenways elaborò uno studio di fattibilità per la conversione in greenway. L'inserimento del progetto di recupero come percorso per la mobilità dolce nel Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile (PIUSS) dell'Alta Valdelsa e l'acquisizione in locazione, da parte dei comuni di Poggibonsi e Colle Val d'Elsa, del sedime e dei fabbricati dismessi, hanno consentito la concretizzazione del progetto.

La greenway, realizzata grazie ad un finanziamento di 640.000 € (fondi POR) e a un contributo della Fondazione MPS, è stata inaugurata nel 2011. È lunga 6,9 km e ha recuperato quasi interamente il vecchio sedime ferroviario. Partendo da Poggibonsi (a circa 600 m dalla stazione), la greenway risale la valle del fiume Elsa tra dolci colline e paesaggi rurali fino a Colle Val d'Elsa, dove termina 300 m prima della vecchia stazione.

La pista è larga 2,50 m e ha una pavimentazione in calcestruzzo colorato con ghiaia a vista, posata sopra il vecchio binario; solo ai due estremi alcuni brevi tratti sono in conglomerato bituminoso. Sono stati recuperati a fini ciclopedonali 3 ponti (2 sul fiume Elsa a più archi e 1 su un suo affluente) e l'opera è stata completata con segnaletica, barriere parapetto ed elementi di arredo e di memoria storica (spezzoni di binario, segnali e pannelli informativi sulla ferrovia).

La greenway è inserita nella rete di percorsi ciclo-turistici valdelsani, è parte dell'itinerario Eurovelo 5 e si connette a Colle Val d'Elsa con la Via Francigena.

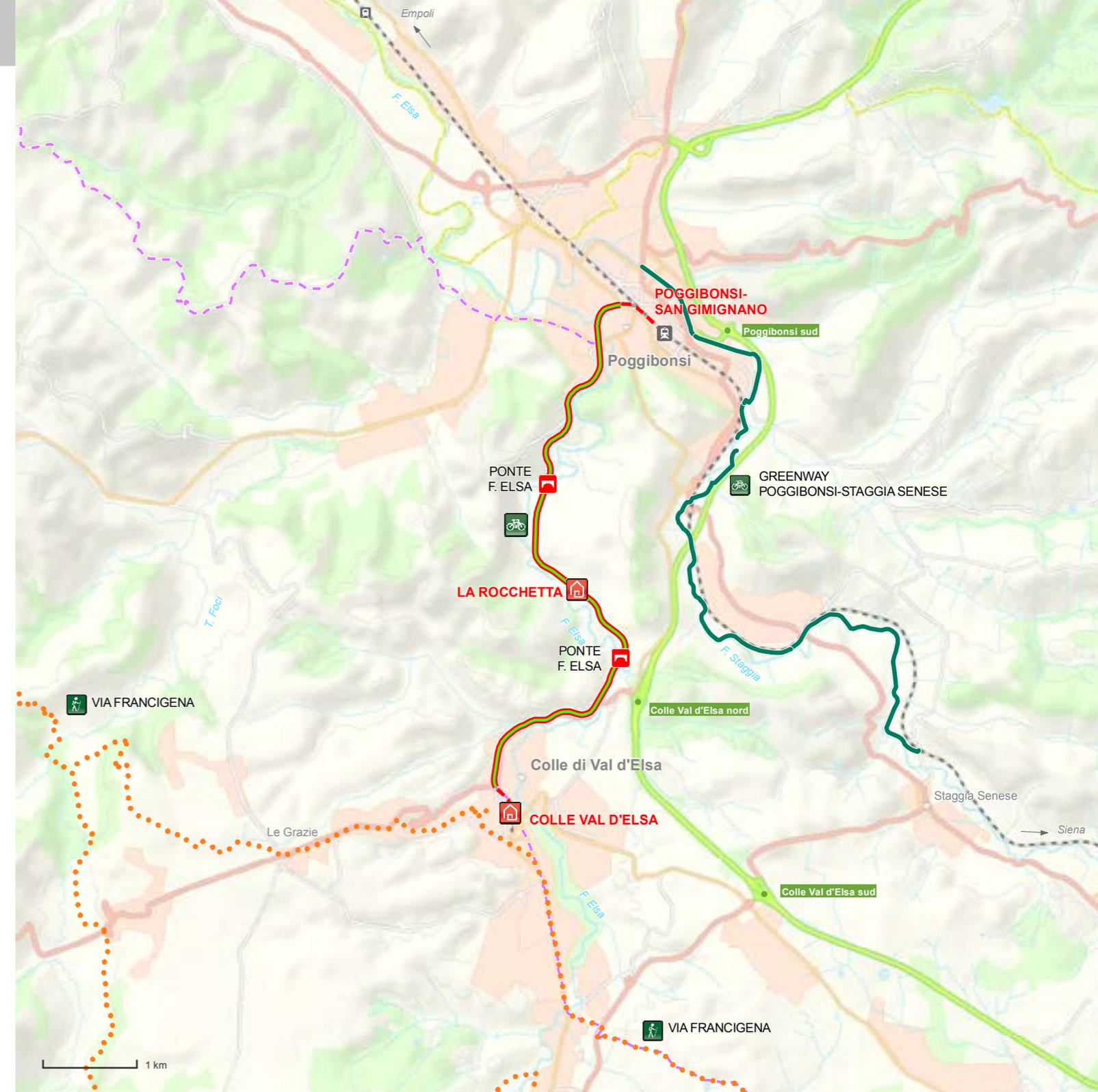
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Parco Fluviale Alta Val d'Elsa (SI)

Fonte delle Fate (SI)

Centro Storico di Poggibonsi (SI)

Convento di S. Lucchese (SI)



TOSCANA

GREENWAY POGGIBONSI-S.GIMIGNANO-COLLE VAL D'ELSA

PERCORSO CICLOTURISTICO COLLE-POGGIBONSI

22



Ciclabile nel Comune di Colle Val d'Elsa.

TOSCANA

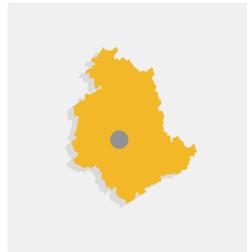
GREENWAY POGGIBONSI-S.GIMIGNANO-COLLE VAL D'ELSA

PERCORSO CICLOTURISTICO COLLE-POGGIBONSI

22



Ciclabile tra i Comuni di Poggibonsi e Colle Val d'Elsa.



UMBRIA

GREENWAY CASTEL DEL PIANO-CAPANNE BAGNAIA

PERCORSO CICLOPEDONALE NESTORE MAGNI

23



3 KM



2005

ASFALTO,
MASSELI DI CLS,
STERRATO

SI

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

La ferrovia Ellera Corciano-Tavernelle Val Nestore, lunga 21,6 km, fu attivata nel 1953, dopo molti decenni dalle prime proposte. Avrebbe dovuto costituire il primo tronco di un collegamento Perugia-Chiusi attraverso la Val Nestore ma il progetto fu abbandonato e così il tronco realizzato, rimasto privo di uno sbocco, fu chiuso dopo soli 7 anni e ufficialmente dismesso nel 1965.

INTERVENTO DI RIUSO

Per molto tempo, dopo la chiusura, il percorso della linea è stato lasciato all'incuria e la natura selvaggia ne ha occupato gli spazi. Nei primi anni '2000 il comune di Perugia ha avviato il progetto di recupero di un tratto di circa 3,0 km compreso tra l'ex-passeggiata a livello con la SR 220 (posto 900 m prima della ex-stazione di Castel del Piano) e la fermata di Capanne-Bagnaia, per la creazione di una pista ciclopedonale urbana.

La greenway, progressivamente integrata nella rete ciclabile cittadina, segue interamente l'ex-sedime ferroviario, sviluppandosi per circa 600 m accanto alla viabilità carrabile, delimitata da cordoli e fasce vegetate, e per i restanti 2.400 m in sede propria. La pavimentazione è stata realizzata in conglomerato bituminoso pigmentato e in masselli di calcestruzzo nel tratto che attraversa la frazione di Castel del Piano, dalle caratteristiche più "urbane", mentre il tratto successivo fino a Capanne è sterrato. Lungo il percorso sono state installate panchine per la sosta e la segnaletica normativa tipica di una pista ciclabile urbana; non vi sono opere d'arte importanti e non sono stati recuperati vecchi edifici ferroviari (l'ex-stazione di Castel del Piano è un'abitazione privata mentre la fermata di Capanne-Bagnaia è stata demolita).

PROSPETTIVE FUTURE

I comuni attraversati dalla porzione più a nord del tracciato dismesso hanno manifestato l'interesse ad estendere la greenway, recuperando altre porzioni del vecchio sedime attualmente inutilizzate.

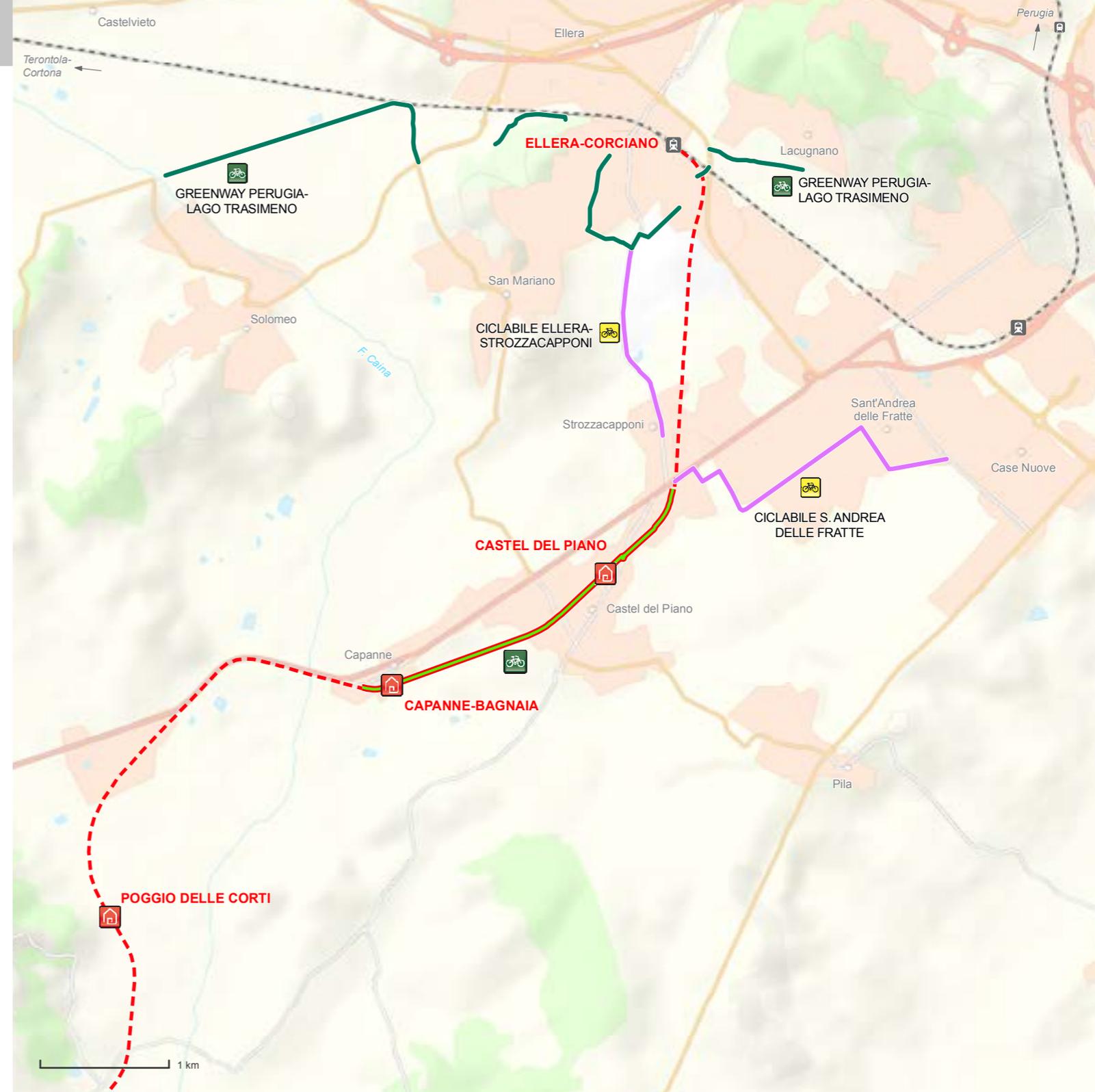
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Chiesa di S. Maria Assunta (PG)

Cappella de Vanese (PR)

Borgo di Pila (PG)

Centro storico Corciano (PG)



UMBRIA

GREENWAY CASTEL DEL PIANO-CAPANNE BAGNAIA

PERCORSO CICLOPEDONALE NESTORE MAGNI

23



Ciclabile nel centro urbano di Castel del Piano.

UMBRIA

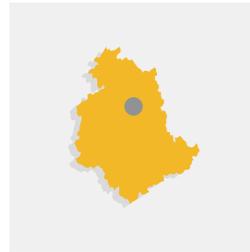
GREENWAY CASTEL DEL PIANO-CAPANNE BAGNAIA

PERCORSO CICLOPEDONALE NESTORE MAGNI

23



Ciclabile alla periferia nord di Castel del Piano.



UMBRIA

GREENWAY NARNI AMELIA-NERA MONTORO

PISTA CICLABILE LUNGO IL FIUME NERA

24



5,3 KM



2016



CONGLOMERATO ECOLOGICO



SI



NARNI-AMELIA NERA MONTORO

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

Il tratto ferroviario dismesso tra le stazioni di Narni-Amelia e Nera Montoro, lungo circa 5,6 km, costituisce una porzione dell'originario tracciato della ferrovia Orte-Falconara Marittima. Entrato in servizio nel 1866, è stato sostituito nel 1998 da una variante di tracciato in galleria che ha ridotto la tortuosità del percorso.

INTERVENTO DI RIUSO

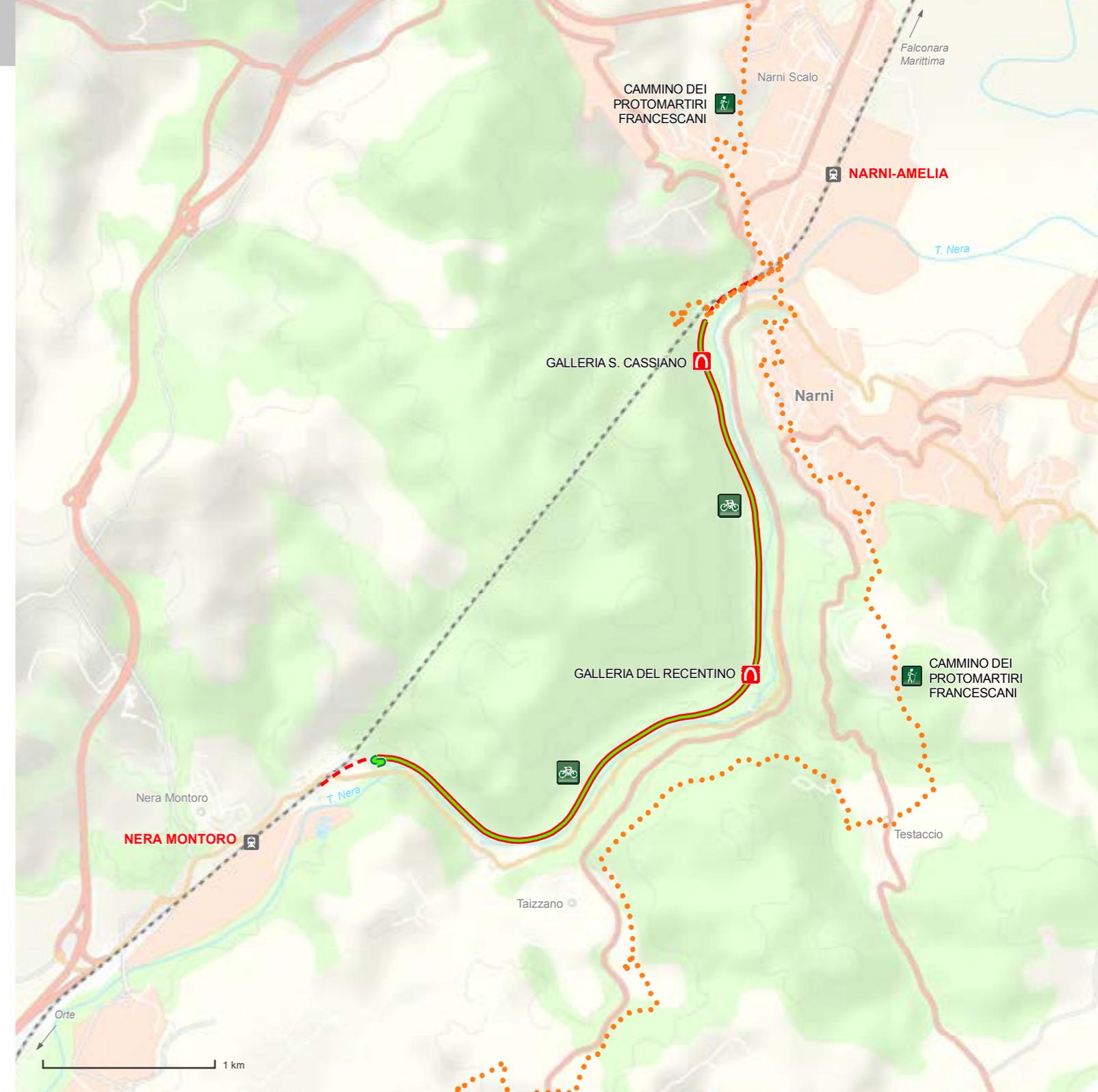
L'intervento di riutilizzo del sedime dismesso è stato portato avanti dal comune di Narni, nel cui territorio ricade l'intero tracciato abbandonato. Dopo tre di anni di lavori e un investimento di circa 650 mila euro provenienti da risorse comunitarie, la greenway è stata inaugurata nel novembre 2016. Si sviluppa per 5,3 km costeggiando le gole del fiume Nera, un'area di grande pregio naturalistico e paesaggistico, dal ponte romano di Augusto alla località Le Mole nei pressi della stazione ferroviaria di Nera Montoro; lungo il percorso sono numerose le emergenze storiche, archeologiche e naturalistiche. Il progetto ha previsto il recupero pressoché integrale del vecchio sedime, molto ampio in quanto già predisposto per il doppio binario, con la realizzazione ex-novo di una rampa ciclopedonale per il collegamento con la rete stradale nei pressi della stazione di Nera Montoro. La pista è stata pavimentata con un conglomerato ecologico per una larghezza di 2,5 m e le staccionate di protezione lungo le sponde del Nera sono state realizzate in legno, per ottimizzare l'integrazione ambientale della greenway. Le due gallerie presenti nel tratto dismesso (Recentino di 315 m e S. Cassiano di 178 m) sono state illuminate con un sistema di lampade attivate da fotocellule al passaggio degli utenti. Lungo il percorso è stata realizzata un'area di sosta e sono stati installati segnali e pannelli direzionali e informativi; non vi sono, invece, punti di ristoro e servizi igienici, né vecchi edifici ferroviari in disuso.

PROSPETTIVE FUTURE

È in progetto il prolungamento della greenway sia in direzione sud-ovest fino alla località S. Liberato (sempre nel comune di Narni) sia in direzione nord-est fino a Terni.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Centro Storico Nera Montoro (TR)	Domus Octavia (TR)
Mole di Narni (TR)	Sorgente del Lecinetto (TR)
Narni Sotterranea (TR)	Centro storico di Narni (TR)



UMBRIA

GREENWAY NARNI AMELIA-NERA MONTORO

PISTA CICLABILE LUNGO IL FIUME NERA

24



Ciclabile nei pressi del Comune Narni (Nera Montoro).

UMBRIA

GREENWAY NARNI AMELIA-NERA MONTORO

PISTA CICLABILE LUNGO IL FIUME NERA

24



Ciclabile nei pressi del Comune di Narni (bacino di Stifone).

UMBRIA

GREENWAY NARNI AMELIA-NERA MONTORO

PISTA CICLABILE LUNGO IL FIUME NERA

24



Ciclabile nei pressi del Comune di Narni (Nera Montoro).

UMBRIA

GREENWAY NARNI AMELIA-NERA MONTORO

PISTA CICLABILE LUNGO IL FIUME NERA

24



Ciclabile nei pressi del Comune di Narni (Ponte Augusto).



LAZIO

GREENWAY VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO

PARCO LINEARE CICLOPEDONALE MONTE CIOCCI-MONTE MARIO

25



6 KM



2014



ASFALTO



SI



ROMA
MONTE
MARIO
VALLE AU-
RELIA

LINEA DISMESSA VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO (LINEA ROMA-VITERBO)

La linea ferroviaria Roma-Viterbo (via Capranica) è stata completata nel 1894. sostituire con: "Tra il 1998 e il 2000, RFI ha proceduto al raddoppio del tratto Roma S. Pietro-Cesano e all'interramento di un tratto di circa 5,5 km tra Valle Aurelia e Monte Mario.

INTERVENTO DI RIUSO

A seguito dell'interramento del tratto Valle Aurelia-Monte Mario, RFI e Comune di Roma hanno pensato alla realizzazione di una greenway sopra la struttura di copertura della linea. Ci sono voluti 15 anni per arrivare all'inaugurazione avvenuta nel giugno 2014. Nel 2015, alcuni tratti sono stati intitolati a sette delle 21 donne dell'Assemblea Costituente. Il percorso parte dalla stazione di Valle Aurelia per raggiungere dopo 6 km la stazione di Monte Mario. Dal parcheggio della stazione si sale al parco urbano Monte Ciocci, attraversato il quale si prosegue per circa 1,3 km sulla copertura del sedime interrato, oltrepassando le stazioni attive di Appiano e Balduina. Dopo altri 700 m il percorso si sposta sul vecchio sedime, poiché il raddoppio è stato ottenuto con una piccola variante di tracciato. Da qui, superata via della Pineta Sacchetti, si raggiunge la stazione di Monte Mario. Gli ultimi 700 m del percorso servono per aggirare la stazione e raggiungere il vicino parcheggio degli autobus. Il percorso ha recuperato l'imponente viadotto in curva che attraversa la gola del Parco Regionale Urbano del Pineto per raggiungere la stazione Gemelli. Non risultano fabbricati ferroviari riutilizzati.

PROSPETTIVE FUTURE

La greenway, nota localmente anche col nome di "parco lineare", è parte del percorso della Via Romeo Germanica. Il progetto del GRAB (Grande Raccordo Anulare della Bicicletta), inserito tra le Ciclovie Turistiche Nazionali, è abbastanza vicino: ciò ha richiamato l'attenzione del Comune, in vista di una loro connessione. Come richiesto da più parti, i due caselli presenti lungo il tratto dismesso potrebbero essere valorizzati per offrire servizi agli utenti del percorso.

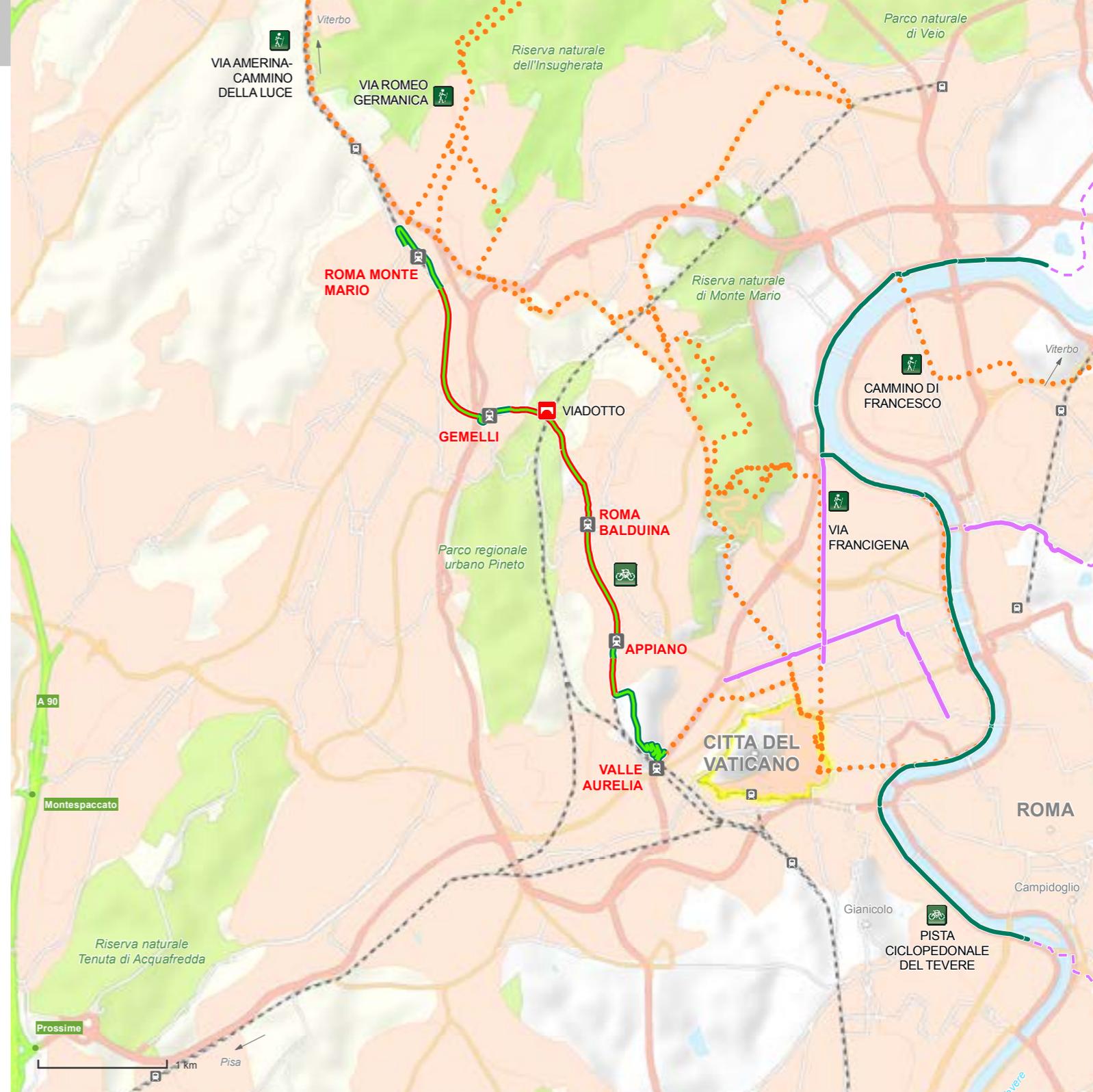
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Cinta Fortificata (Monte Ciocci, RM)

Belvedere di Monte Ciocci (RM)

Città del Vaticano (RM)

Parco Regionale del Pineto (RM)



LAZIO

GREENWAY VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO

PARCO LINEARE CICLOPEDONALE MONTE CIOCCI-MONTE MARIO

25



Ciclopedonale nei pressi di Valle Aurelia.

LAZIO

GREENWAY VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO

PARCO LINEARE CICLOPEDONALE MONTE CIOCCI-MONTE MARIO

25



Ciclopedonale in prossimità di Roma Balduina (Proba Petronia).

LAZIO

GREENWAY VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO

PARCO LINEARE CICLOPEDONALE MONTE CIOCCI-MONTE MARIO

25



Ciclopedonale in località Roma Balduina.

LAZIO

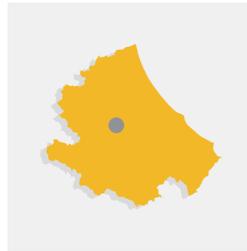
GREENWAY VALLE AURELIA-ROMA MONTE MARIO

PARCO LINEARE CICLOPEDONALE MONTE CIOCCI-MONTE MARIO

25



Ciclopedonale in località Roma Trionfale (Gemelli).



ABRUZZO

GREENWAY ORTONA-VASTO

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

26



43 KM

2019
2020ASFALTO E
TERRA BATTUTA

NO

ORTONA
PORTO DI
VASTO**LINEA DISMESSA VARIANTE ORTONA-VASTO (LINEA ANCONA-LECCE)**

La ferrovia Adriatica venne attivata, tra Ortona e Foggia, nel 1864. Dopo oltre un secolo di servizio, l'esigenza del raddoppio del binario ha determinato la realizzazione, tra il 1985 e il 2005, di alcune varianti tra Ortona e Vasto con la contemporanea dismissione del tracciato originario.

Il sedime dismesso si estende per oltre 40 km ed è composto da 3 tratti discontinui, in quanto nei pressi delle stazioni Casalbordino-Pollutri e Porto di Vasto vecchio e nuovo tracciato coincidono.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

Parallelamente alla dismissione della vecchia linea è nata l'idea, da parte della Provincia di Chieti, di riutilizzarla per la creazione di una *greenway*, dato il grande pregio ambientale e paesaggistico del territorio attraversato.

Dopo aver sottoscritto nel 2007 un Protocollo di Intesa con la Regione Abruzzo e i comuni attraversati per la valorizzazione del tracciato ferroviario dismesso come percorso ciclopedonale e naturalistico (inizialmente denominato la "Via Verde della Costa Teatina"), nel 2008 la Provincia ha avviato la trattativa con Ferrovie dello Stato Italiane per l'acquisizione dell'ex-sedime e delle aree delle ex-stazioni.

Dopo un lungo iter, reso difficile dalle valutazioni economiche molto differenti, nel 2014 si è concordato il trasferimento alla Provincia mediante procedimento di espropriazione della porzione di ex-sedime necessaria per la realizzazione del percorso ciclopedonale (per un importo di 2.945.000 euro), e la cessione in comodato d'uso gratuito delle aree adiacenti, destinate a costituire una fascia verde di connessione ambientale.

Altrettanto lungo è stato il procedimento per la progettazione e la realizzazione dell'opera, avviato nel 2008 con la redazione del progetto preliminare (successivamente aggiornato nel 2010) e coordinato dalla Provincia di Chieti, investita del ruolo di ente attuatore e controllore delle attività progettuali.

Ottenuta nel 2013 una menzione speciale nell'ambito del Premio del Paesaggio del Consiglio d'Europa per la particolare attenzione nei confronti del paesaggio come patrimonio culturale ed identitario, nel 2015 è stato completato il progetto definitivo, cui è seguito l'affidamento di un appalto integrato per la progettazione esecutiva e la realizzazione dell'opera. Nel 2017 è stato approvato il progetto esecutivo e nel 2018 sono iniziati i lavori di costruzione; l'inaugurazione prevista per agosto 2019, è slittata a data da definirsi, a causa di problemi idrogeologici riscontrati in alcuni tratti ora in corso di risoluzione.

Il percorso della via verde e i costi di realizzazione

La *greenway*, che si sviluppa quasi interamente in vicinanza del mare in un paesaggio affascinante, è stata denominata "Via Verde della Costa dei Trabocchi", in ricordo delle antiche macchine da pesca sospese sul mare (i trabocchi) che caratterizzano quel tratto della costa abruzzese, e diventerà la spina dorsale dell'istituendo Parco della Costa Teatina. Lunga complessivamente 43,0 km, inizia alla periferia sud di Ortona e termina a Marina di Vasto, percorrendo la linea di costa dei comuni di Ortona, San Vito Chietino, Rocca San Giovanni, Fossacesia, Torino di Sangro, Casalbordino e Vasto, collegando diverse riserve naturali regionali e Siti di Interesse Comunitario.

L'inserimento paesistico e ambientale dell'opera è stato particolarmente curato, mediante l'utilizzo di materiali, di scelte architettoniche e di una tavolozza di colori adeguata, nonché con l'inserimento diffuso del verde, sia lungo il tracciato che nei punti di maggiore attrazione.

La costruzione della *greenway* ha comportato un investimento di circa 8 milioni di euro, pari a circa 195.000 €/km, finanziato dalla Regione Abruzzo mediante i fondi PAR-FAS 2007-2013, che include anche la manutenzione del percorso per i primi due anni, a carico delle imprese costruttrici.

La *greenway* presenta attualmente un'interruzione di circa 2 km in località Lago Dragoni, tra Torino di Sangro e Casalbordino, dove l'erosione della costa ha cancellato circa 500 m del vecchio tracciato ferroviario. Il ripristino di questo tratto, e il conseguente completamento della via verde, è in fase di progettazione e comporterà un investimento aggiuntivo di circa 1,2 milioni di euro.

PROSPETTIVE FUTURE

La Via Verde della Costa dei Trabocchi costituisce una porzione della Ciclovia Adriatica, una delle 10 Ciclovie Turistiche Nazionali promosse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che una volta completata costituirà un percorso di rilevanza nazionale di 700 km da Venezia al Gargano.

Ad integrazione della *greenway*, è stata avanzata la proposta di trasformare le ex-stazioni, al momento inutilizzate e ancora di proprietà di RFI, in vetrine per le ricchezze dell'artigianato e dell'enogastronomia locale, contribuendo così ulteriormente alla valorizzazione del territorio costiero e del suo entroterra al momento inutilizzate.



LE SOLUZIONI PROGETTUALI: CONTINUITÀ DEL PERCORSO, SICUREZZA, CONFORT, ACCESSIBILITÀ

La Via Verde della Costa dei Trabocchi si snoda per il 75% del suo percorso (ossia 32,5 km) sul sedime dismesso, con una sezione tipo costituita da una pista in conglomerato bituminoso colorato larga 4,30 m, con corsie separate per pedoni e ciclisti, affiancata da fasce di ampiezza variabile piantumate con essenze arbustive tipiche della macchia mediterranea e, ove necessario, da barriere parapetto in acciaio corten.

Fa eccezione il tratto all'interno della Riserva Naturale di Punta Aderci dove, per preservare l'elevato valore paesistico e naturalistico dell'area, la pavimentazione è stata realizzata in terra stabilizzata.

Presso il lido di Casalbordino e nella zona industriale di Vasto, ove non vi sono tratti ferroviari dismessi in quanto il raddoppio del binario è avvenuto in sede, al fine di garantire la continuità del percorso e tenuto conto del contesto urbanistico e della ridotta disponibilità di aree, la via verde prosegue per circa 7,5 km con una corsia riservata lungo strade asfaltate locali e per circa 2,5 km segue una strada poderale in terra battuta.

Lungo la greenway vi sono 13 punti di accesso: i 5 accessi principali sono localizzati in corrispondenza dell'inizio e della fine del percorso e delle 3 ex-stazioni intermedie (S. Vito-Lanciano, Fossacesia e Torino di Sangro-Paglieta) e si caratterizzano per la presenza di un piccolo edificio con bar e servizi igienici, di strutture per la sosta e il riposo, di sistemazioni a verde e di parcheggi di interscambio; gli 8 accessi minori sono costituiti da semplici area pavimentate o rampe per l'ingresso sul percorso, con eventuali parcheggi di interscambio e servizi igienici.

Particolare attenzione è stata posta agli aspetti legati all'accessibilità da parte dei portatori di handicap, con l'eliminazione dei dislivelli e la creazione di parcheggi per disabili nei punti di accesso. L'intervento ha previsto il recupero delle 9 gallerie presenti lungo il tracciato dismesso (la più lunga – la galleria Moro – di 480 m), mediante lavori di consolidamento dei rivestimenti interni, eventuale copertura con lamiera metalliche e installazione di corpi illuminanti incassati nel pavimento, con il duplice obiettivo di valorizzarne l'aspetto architettonico e garantire la pubblica accessibilità in condizioni di sicurezza. Nelle due gallerie artificiali finestrate tra Ortona e S. Vito, particolarmente ampie, accanto alla pista saranno realizzate aree per la sosta, in grado di offrire scorci panoramici sul mare. La galleria Turchino, tra S. Vito e Fossacesia, che sottopassa importanti emergenze architettoniche legate a Gabriele D'Annunzio, sarà dedicata all'artista, con il posizionamento di pannelli e cartellonistica che ne illustrano la vita e le opere. Sono stati riutilizzati anche 6 ponti e viadotti maggiori (tra cui quello a 24 archi di 12 m ciascuno sul fiume Sangro) e una ventina di ponti minori, con la posa della pavimentazione in conglomerato bituminoso sopra l'impalcato in muratura o in cemento armato e di barriere parapetto in acciaio corten. L'intervento sarà completato con l'installazione di segnaletica direzionale e di un impianto di illuminazione lungo tutto il percorso, il posizionamento di panchine, rastrelliere per le biciclette, totem informativi, cestini portarifiuti e fontanelle e la creazione di zone a verde e filari di alberi e arbusti.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Cattedrale di S. Tommaso Apostolo (CH)

Palazzo d'Avalos (CH)

Castello Aragonese (CH)

Castello Caldorese (CH)

Riserva Naturale Punta Acquabella (Ortona, CH)

Riserva Naturale Punta Aderci (Vasto, CH)



ABRUZZO

GREENWAY ORTONA-VASTO

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

26



Ciclopedonale nei pressi di Fossacesia.

ABRUZZO

GREENWAY ORTONA-VASTO

VIA VERDE DELLA COSTA DEI TRABOCCHI

26



Ciclopedonale a Punta Cavalluccio tra le fermate di S. Vito e Fossacesia.

SUD E ISOLE

- Greenways realizzate** km 118,2
- Linee in esercizio** ———
- Confini regionali** ———
- Greenways maggiori di 10 km** ●
- Greenways minori di 10 km** ●





CAMPANIA

GREENWAY VITULIANO FOGLIANISE-BENEVENTO

PISTE CICLOPEDONALI PAESAGGI SANNITI E BENEVENTO-PIETRALCINA

27



9,8 KM

2007
2017

ASFALTO



NO

PONTE CA-
SALDUNI
BENEVENTO**LINEA DISMESSA VARIANTE VITULANO FOGLIANISE-APICE S. ARCANGELO BONITO (LINEA NAPOLI-FOGGIA)**

La ferrovia Napoli-Foggia, attivata tra il 1867 e il 1870, a partire dagli anni '90 è stata oggetto di interventi di potenziamento con la realizzazione di nuovi tratti a doppio binario in variante e la dismissione di porzioni del tracciato originario. Tra questi vi è il tronco tra le stazioni di Vitulano-Foglianise e Apice-S. Arcangelo-Bonito, entrato in servizio nel 1868 e dismesso nel 1997.

INTERVENTO DI RIUSO

Nel 2000 la Provincia di Benevento ha avviato il recupero come greenways dei tratti dismessi tra la ex-stazione di Vitulano-Foglianise e la contrada Pantano di Benevento e tra le località Pezzapiana e Acquafredda, sempre nel comune di Benevento. Acquisiti nel 2002 i terreni dismessi da RFI, sono iniziati i lavori di costruzione del primo tratto, conclusi nel 2007, cui sono seguiti quelli del tratto Pezzapiana-Acquafredda terminati nel 2017. La greenway si compone di due tronchi distinti: la pista tra la ex-stazione di Vitulano-Foglianise e la località Pantano si sviluppa per 6,8 km, interamente lungo il sedime dismesso, è costata 1,5 milioni di euro ed è chiamata "Paesaggi Sanniti", per sottolinearne l'importante valenza paesaggistica; quella tra le località Pezzapiana e Acquafredda è lunga 3,0 km (2,5 dei quali su ex-sedime) ed è denominata "Benevento-Pietrelcina", in quanto costituisce il primo tronco di un più lungo percorso che dovrebbe giungere fino al paese di San Pio. Entrambe le piste dispongono di due corsie in asfalto colorato larghe 2,50 m ciascuna, una dedicata ai ciclisti e l'altra ai pedoni, separate da cordoli in tufo e aree verdi. L'unica galleria (lunga 185 m), presente tra Vitulano e Benevento, è stata riutilizzata per il passaggio dei ciclisti, mentre l'ex-stazione di Vitulano-Foglianise e 2 case cantoniere sono attualmente inutilizzate.

PROSPETTIVE FUTURE

La Provincia di Benevento ha recentemente acquisito gli immobili ferroviari dismessi, che saranno destinati alla realizzazione di servizi per gli utenti. È auspicabile la connessione dei due tronchi ciclopedonali con un percorso urbano.

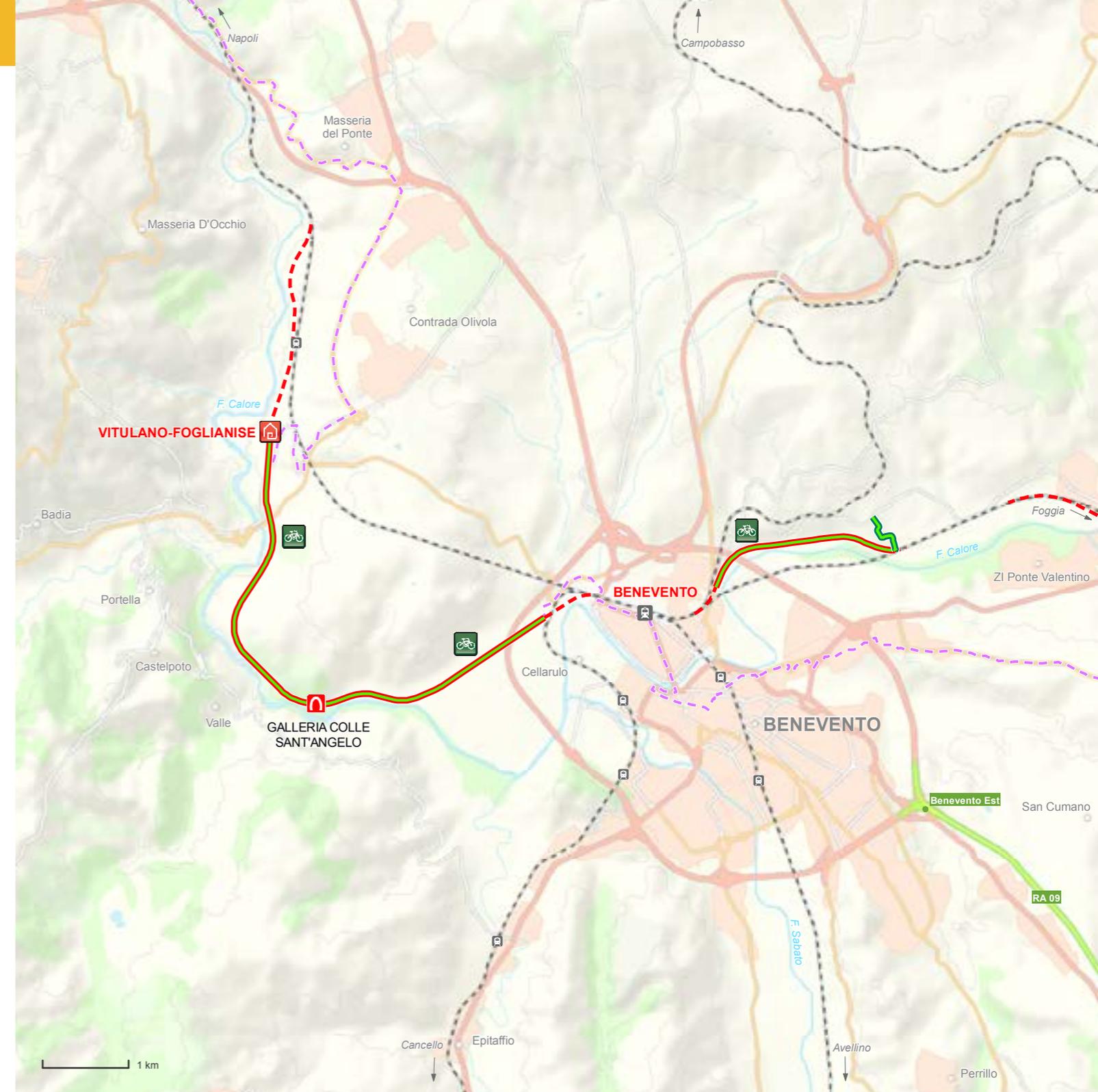
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Eremo di S. Michele Arcangelo (BN)

Ente parco Regionale del Taburno (BN)

Città di Benevento (BN)

Castello di Limatola (BN)



CAMPANIA

GREENWAY VITULIANO FOGLIANISE-BENEVENTO

PISTA CICLOPEDONALE PAESAGGI SANNITI

27



Ciclopedonale nei pressi del Comune di Vitulano.

CAMPANIA

GREENWAY VITULIANO FOGLIANISE-BENEVENTO

PISTA CICLOPEDONALE PAESAGGI SANNITI

27



Ciclopedonale presso la stazione di Vitulano Foglianise.



PUGLIA

GREENWAY CASTELLANETA-PALAGIANELLO

PERCORSO CICLOPEDONALE PER LA FRUIZIONE SOSTENIBILE DEL
SIC-ZPS "AREA DELLE GRAVINE"

28



4,4 KM



2012



CONGLOMERATO
ECOLOGICO,
MASSELLI DI CLS



NO



PALAGIA-
NELLO

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

Attivata in due fasi tra il 1865 e il 1868, la ferrovia Bari-Taranto è stata oggetto a partire dagli anni '90 di lavori di raddoppio del binario che hanno determinato la dismissione di alcuni tratti del tracciato originario. Tra questi vi è il tratto Gioia del Colle-Palagianello, di circa 28 km, che è stato dismesso e sostituito da una variante di tracciato in due fasi: nel 1997 tra Gioia del Colle e Castellaneta e nel 2008 tra Castellaneta e Palagianello.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

La proposta di riuso come greenway del sedime ferroviario dismesso tra Castellaneta e Palagianello è nata parallelamente alla realizzazione della variante di tracciato, quando era stato attribuito a RFI l'onere di realizzare un percorso ciclo-pedonale, denominato "Via dei Pellegrini", e altre sistemazioni a verde attrezzate nelle aree ferroviarie oggetto di dismissione, quali opere compensative per l'impatto ambientale derivante dalla realizzazione della nuova linea. Data la possibilità per le amministrazioni comunali di accedere a finanziamenti europei, la realizzazione del progetto è stata successivamente affidata a queste ultime, in cambio della cessione da parte di FS S.p.A. della proprietà dei beni interessati (ancora in fase di trasferimento definitivo). Il comune di Palagianello, nel cui territorio ricade la quasi totalità del tratto ferroviario convertito in via verde, si è fatto promotore dell'intervento, con il coinvolgimento dei comuni di Castellaneta e Mottola e il coordinamento della Provincia di Taranto; completato il progetto nel 2010, i lavori di costruzione sono iniziati nel 2011 e nel 2012 la greenway è stata inaugurata. La realizzazione dell'opera ha richiesto un investimento di 788.500 euro, finanziato dalla Regione Puglia con i fondi PO FESR 2007-2013 (Asse IV – Linea d'intervento 4.4 – Azione 4.4.3).

Le caratteristiche della greenway

La greenway si sviluppa per 4,4 km, il 91% dei quali sull'ex-sedime, iniziando in corrispondenza del viadotto Santa Lucia, al confine con il comune di Castellaneta, e terminando al viadotto sulla gravina di Forcella, al confine con il comune di Mottola, dopo aver attraversato da ovest ad est le campagne e l'abitato di Palagianello. Si discosta dal sedime dismesso solo in corrispondenza dell'intersezione tra vecchia e nuova linea, nei pressi del confine con il comune di Castellaneta, dove con una deviazione di circa 400 m sottopassa i binari in esercizio.

La via verde attraversa un territorio caratterizzato da paesaggi di particolare bellezza e pregio naturalistico e nella sua

realizzazione è stata posta particolare cura all'impatto ambientale, con scelte progettuali dettate dalla sostenibilità, dalla valorizzazione e dalla tutela degli equilibri ambientali, nonché dall'accessibilità e fruibilità dell'ambiente. La sezione trasversale è di 3,00 m, con una pavimentazione ecologica formata da una base in misto granulare consolidata con un legante polimerico atossico, eccetto nel tratto urbano di Palagianello dove è costituita da masselli di calcestruzzo. Lungo il percorso è stata installata la segnaletica direzionale di tipo turistico e le due intersezioni a raso con strade comunali sono state messe in sicurezza mediante opportuna segnaletica verticale e orizzontale. Ove necessario, la greenway è delimitata da una staccionata in legno e, all'interno del nucleo abitato, è dotata di impianto di illuminazione a led. Le due case cantoniere che si incontrano lungo il percorso sono inutilizzate, mentre la vecchia stazione di Palagianello è abitata.

Il riuso dei manufatti ferroviari

L'intervento ha previsto il recupero a fini ciclopedonali di 3 grandi viadotti in pietra calcarea, risalenti all'inizio del XX secolo, che offrono splendidi scorci panoramici sulle sottostanti gravine: il viadotto Santa Lucia sulla gravina di Castellaneta, di 240 m, costituito da 7 archi maggiori di luce variabile tra 26 e 28 m, con un'altezza massima di 75 m; il viadotto di Palagianello sull'omonima gravina, di circa 180 m, formato da 8 archi di luce 15 m ciascuno con un'altezza massima di 45 m; il viadotto a 7 archi sulla gravina di Forcella. Sull'impalcato dei ponti è stata realizzata la pavimentazione in conglomerato ecologico per l'intera larghezza (5 m), i parapetti in muratura sono stati innalzati a 1,50 m con l'aggiunta di una barriera in legno ed il percorso è stato illuminato mediante l'installazione di punti luce a raso fissati ai parapetti.

PROSPETTIVE FUTURE

La regione Puglia, insieme ai comuni attraversati, ha in progetto la realizzazione di una greenway lungo l'intero tratto ferroviario dismesso Gioia del Colle-Palagianello, per complessivi 36 km. È già stato siglato un Protocollo di Intesa e redatto il progetto definitivo; si attende la progettazione esecutiva e l'avvio dei lavori di realizzazione di un primo lotto di 9,7 km interessante il territorio del comune di Castellaneta, per i quali sono stati stanziati 1,5 milioni di euro dai fondi POR FESR-FSE.



IL RIUSO DELL'AREA FERROVIARIA DELLA EX-STAZIONE DI PALAGIANELLO

Il progetto della greenway ha previsto anche il completo riutilizzo dell'area ferroviaria dismessa della ex-stazione di Palagianello, trasformata in un parco pubblico attraversato dalla via verde. Un parco lineare che divide in due l'area urbana, costituendo uno spazio di connessione tra città e campagna, grazie alla piantumazione di essenze tipiche della macchia mediterranea, quali rosmarino, timo e mirto, che riducono la percezione del passaggio tra zona rurale e urbana.

All'interno del parco la greenway si sdoppia in due percorsi distinti, uno rettilineo destinato ai ciclisti e uno a meandri che serpeggia tra gli spazi a verde dedicato ai pedoni.

Dove prima c'erano i marciapiedi della stazione ferroviaria e i binari dello scalo merci sono stati creati un'area giochi per i bambini, uno spazio per i disabili, una piazza pubblica, una bike station e un vasto parterre verde con essenze arboree tipiche della zona arricchito da elementi di arredo urbano; a ricordo del passato uso ferroviario al centro è stata monumentata la locomotiva a vapore 851.113.

Il parco è divenuto un importante elemento di centralità urbana, sia dal punto di vista fisico, rimodellando la struttura dell'abitato, sia dal punto di vista sociale, divenendo un luogo di incontro tra i cittadini frequentato in tutte le ore da runner, biker, anziani, giovani, mamme.

Uno spazio multifunzionale, ricreativo, naturale e culturale.



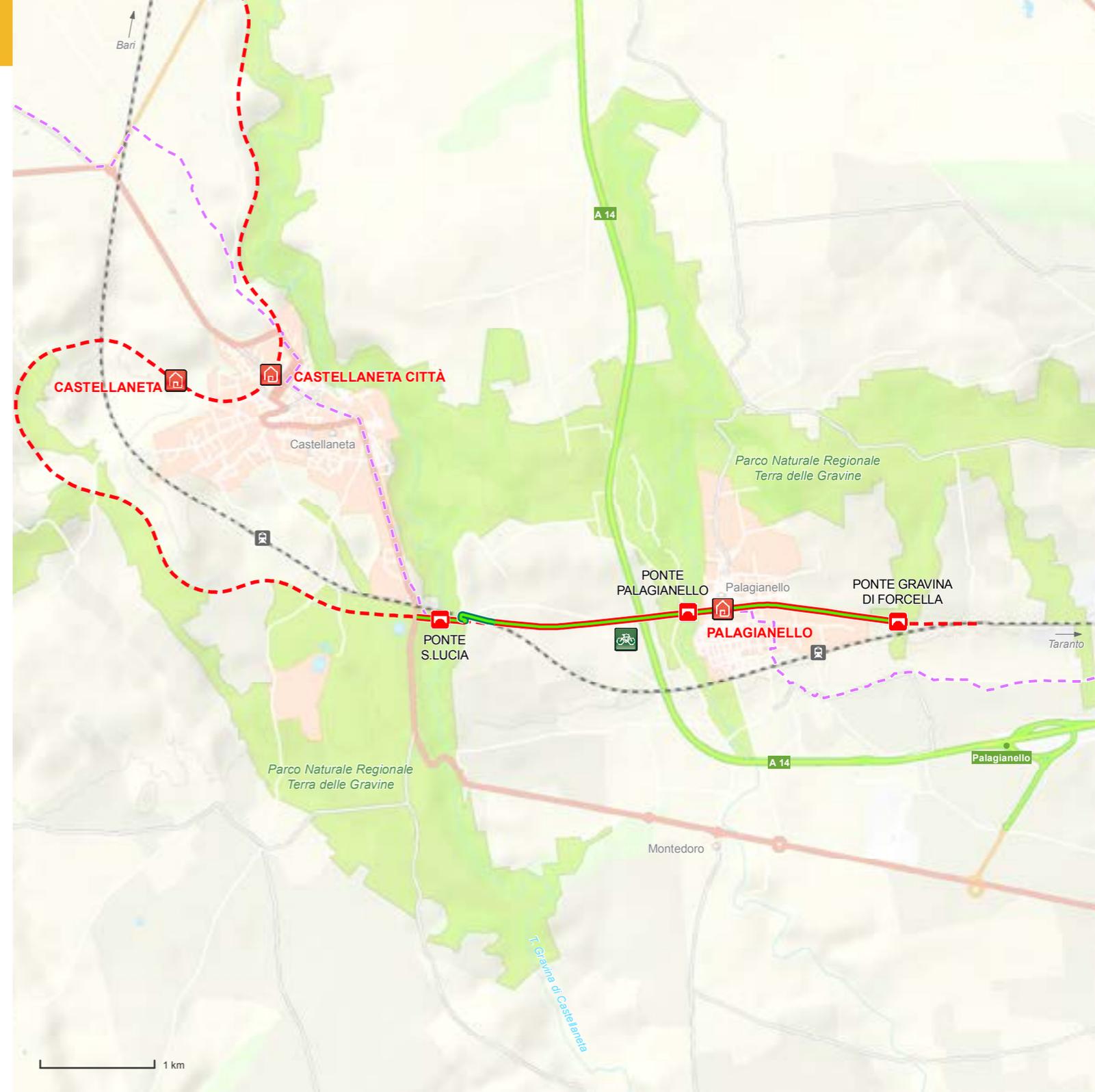
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Gravina Grande di Castellaneta (TA)

Parco Gravina di Palagianello (TA)

Grotte Rupestri di Santa Colomba (TA)

Chiesa rupestre di San Nicola (TA)



PUGLIA

GREENWAY CASTELLANETA-PALAGIANELLO

PERCORSO CICLOPEDONALE PER LA FRUIZIONE SOSTENIBILE DEL SIC-ZPS "AREA DELLE GRAVINE"

28



Ciclopedonale nel centro urbano di Palagianello.

PUGLIA

GREENWAY CASTELLANETA-PALAGIANELLO

PERCORSO CICLOPEDONALE PER LA FRUIZIONE SOSTENIBILE DEL SIC-ZPS "AREA DELLE GRAVINE"

28



Ciclopedonale nel Comune di Palagianello.



SICILIA

GREENWAY GODRANO-BURGIO

29



73,7 KM



2004-2008



STERRATO



SI

PALERMO
ROCCELLA
CASTELVE-
TRANO**LINEA DISMESSA PALERMO S. ERASMO-BURGIO**

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

INTERVENTO DI RIUSO

Le prime proposte di recupero dell'ex tracciato ferroviario risalgono alla fine degli anni '90 del secolo scorso, con il primo finanziamento ottenuto ai sensi della Legge 366/98 sulla mobilità ciclistica per il tratto ricadente all'interno della Riserva Naturale Orientata Bosco della Ficuzza.

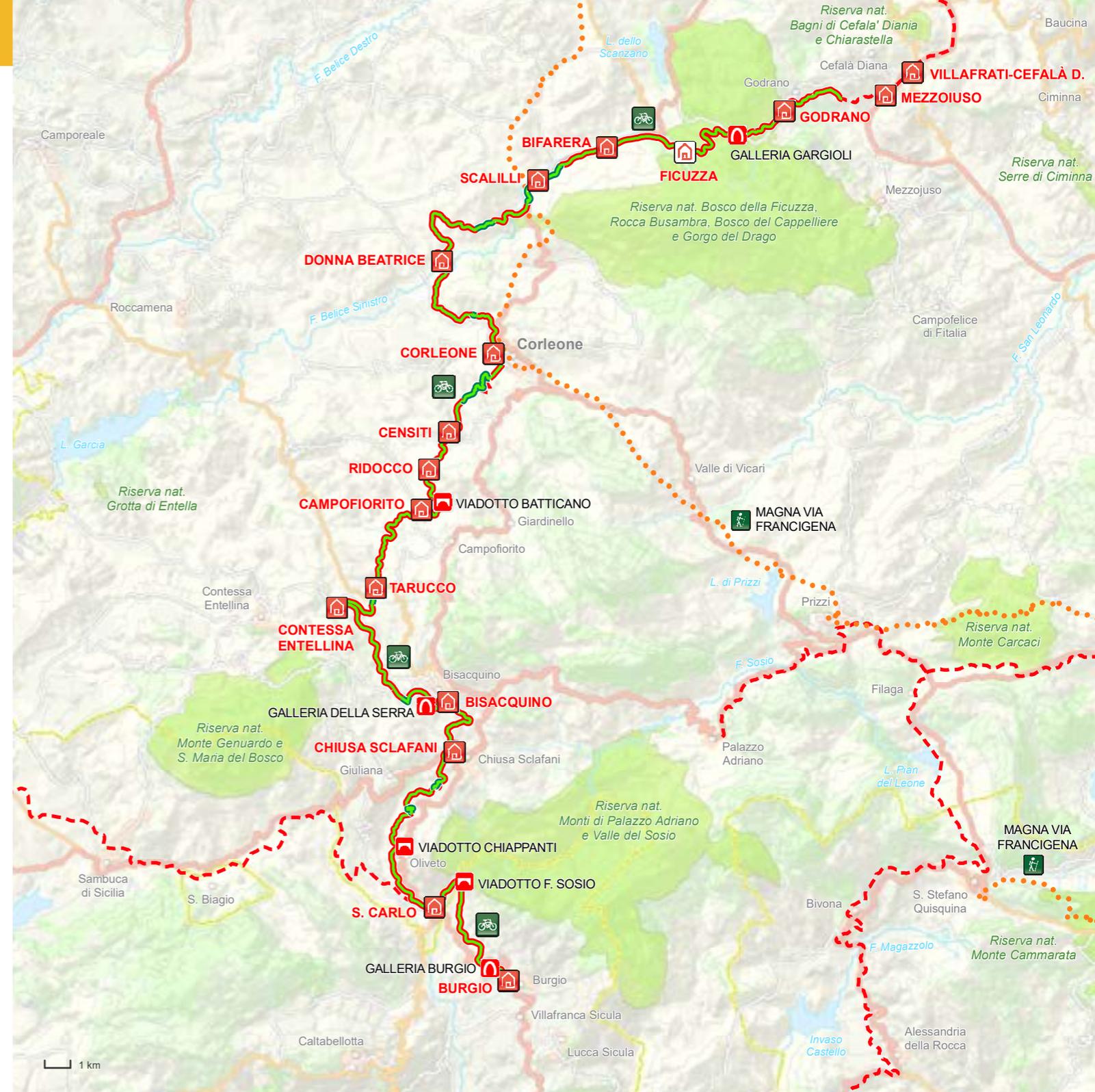
Con altri finanziamenti, nel tempo, si è raggiunto l'attuale sviluppo del tratto recuperato come greenway. Il percorso di 73,7 km è per il 90% su ex-ferrovia, il restante 10% realizzato su tratti di strade sterrate e carrabili, necessarie per sopperire ad alcuni tratti in cui l'ex sedime ferroviario non è rinvenibile o le gallerie sono impraticabili. La greenway parte dal confine nord-est del comune di Godrano, e si dirige verso sud-ovest, attraversando il Bosco della Ficuzza, per poi virare verso sud lambendo il centro di Corleone. Prosegue in direzione sud verso Bisacquino, Chiusa Sclafani e Burgio, dove termina in prossimità della stazione (recuperata come sede comunale). Il percorso comprende una quindicina di ponti recuperati (di cui due a 5 luci e uno a 12 luci) e 5 gallerie di cui la più lunga di 500 m. La ex stazione di Ficuzza è stata recuperata da privati per la creazione di un agriturismo.

PROSPETTIVE FUTURE

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

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Scavi archeologici M. Adranone (AG)	Bosco della Ficuzza (PA)
Abbazia S. Maria del Bosco (PA)	Riserva Naturale Monti di Palazzo Adriano (PA/AG)
Cascate delle Due Rocche (PA)	Città di Corleone (PA)



SICILIA

GREENWAY GODRANO-BURGIO

29



Ciclabile presso la Galleria Portella di Cerro in località Ficuzza.

SICILIA

GREENWAY GODRANO-BURGIO

29



Ciclabile presso la Galleria Roccazzo in località Ficuzza.



SICILIA

GREENWAY PORTO PALO-MENFI

30



17,6 KM



2007-2016

ASFALTO E
CEMENTO

NO

CASTELVE-
TRANO**LINEA DISMESSA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE**

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

INTERVENTO DI RIUSO

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

PROSPETTIVE FUTURE

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

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Parco archeologico Selinunte (TP)

Città di Sciacca (AG)

Riserva Naturale Fiume Belice (TP)

Riserva Naturale M. S. Calogero (PA)

Città di Menfi (AG)



SICILIA

GREENWAY PORTO PALO-MENFI

30

**Ciclabile nel Comune di Porto Palo.**

SICILIA

GREENWAY PORTO PALO-MENFI

30

**Ciclabile nel tratto tra Porto Palo e Menfi.**



SICILIA

GREENWAY S. MICHELE DI GANZARIA-SALVATORELLO

PARCO LINEARE CALTAGIRONE-S. MICHELE DI GANZARIA



8 KM



2001



ASFALTO



NO

CALTAGI-
RONE**LINEA DISMESSA DITTAINO-CALTAGIRONE**

La linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Caltagirone con Dittaino passando per l'importante centro di Piazza Armerina (per un totale di 71 km), fu aperta tra il 1912 e il 1930. È stata abbandonata tra il 1965 (tratto Caltagirone-Piazza Armerina) e il 1971 (tratto Piazza Armerina-Dittaino).

INTERVENTO DI RIUSO

L'idea di riutilizzare il sedime della vecchia ferrovia come greenway risale agli anni '90 del secolo scorso. La greenway, che si estende per 8,0 km tra S. Michele di Ganzaria e la fermata di Salvatorello (nel comune di Caltagirone), fu inaugurata nel 2001. La sua realizzazione è stata possibile grazie all'utilizzo dei fondi comunitari del Patto territoriale del Calatino Sud Simeto, per circa 4 milioni di euro. Il percorso utilizza interamente (se si eccettuano 300 m di deviazione nell'ultima parte del percorso) l'ex sedime ferroviario. Parte dalla ex stazione di San Michele di Ganzaria (recuperata e sede di associazioni culturali) e si dirige verso sud-est in direzione di Caltagirone, attraversando la campagna collinare tra i monti Erei e Iblei. Il percorso, purtroppo, si interrompe a circa 5 km dall'abitato di Caltagirone, presso la ex fermata di Salvatorello. È stato recuperato un ponte in muratura con 3 arcate (circa 50 m), più numerosi altri di piccole dimensioni, e una galleria in curva lunga circa 80 m che sottopassa la SP 371. La stazione di San Michele di Ganzaria è stata recuperata ma, non fornisce servizi per gli utenti del percorso. La fermata di Salvatorello, come i 4 caselli presenti lungo il percorso, risultano in pessime condizioni.

PROSPETTIVE FUTURE

Il percorso recuperato, noto anche col nome di "parco lineare", appare come una "cattedrale nel deserto". La presenza della restante parte della linea ferroviaria dismessa, il cui sedime è presente e disponibile in gran parte, consentirebbe una facile prosecuzione almeno fino all'importante centro di Piazza Armerina (distante una ventina di km da San Michele). Anche il collegamento con l'abitato di Caltagirone è strategico per lo sviluppo del percorso e del territorio attraversato.

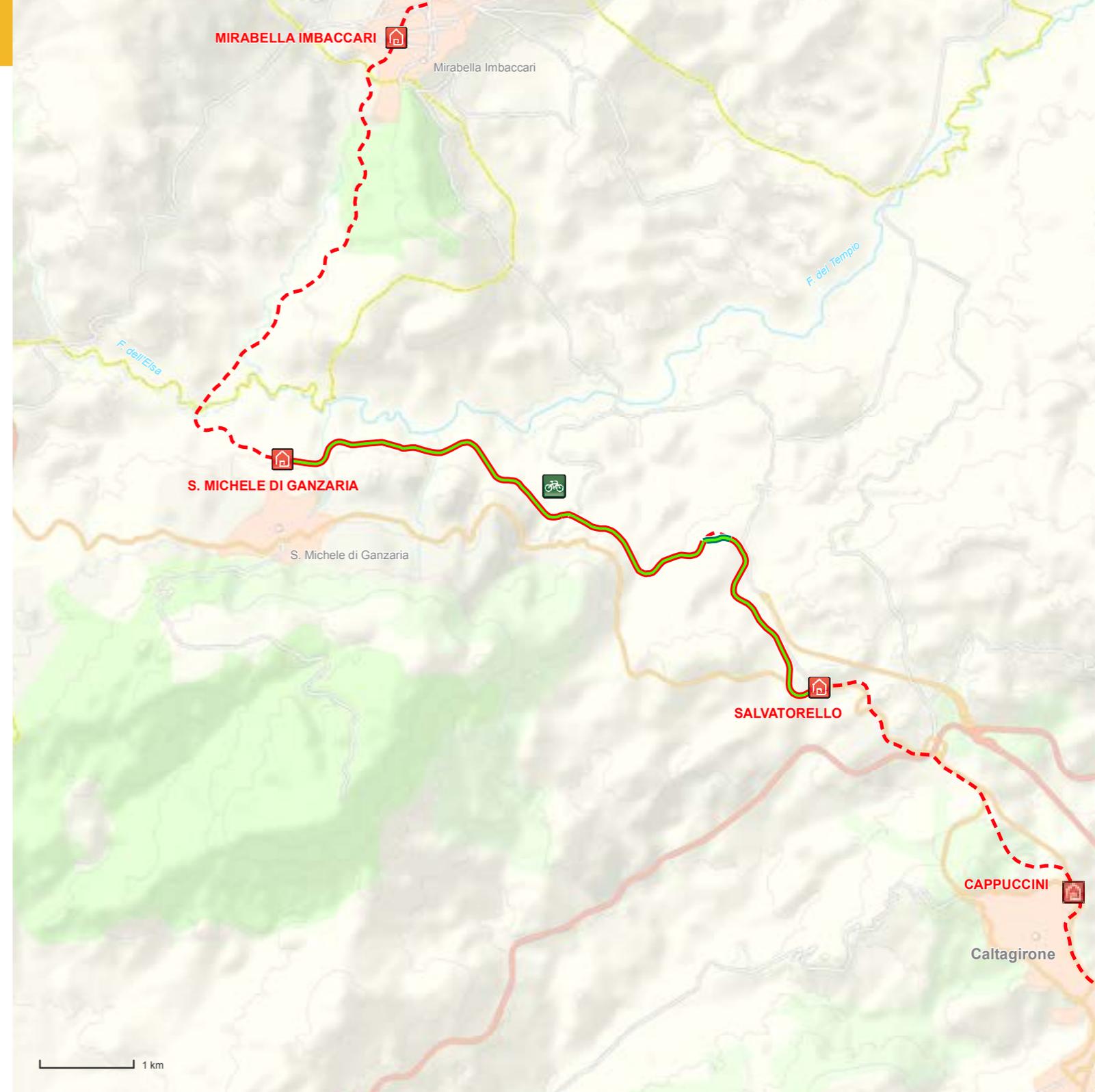
LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Necropoli di Piano Cannelle (CT)

Chiesa di S. Michele Arcangelo (CT)

Città di Caltagirone (CT)

Necropoli Greca, Museo Archeologico (CT)



SICILIA

GREENWAY S. MICHELE DI GANZARIA-SALVATORELLO

PARCO LINEARE CALTAGIRONE-S. MICHELE DI GANZARIA

31



Ciclabile presso la Galleria Sottana.

SICILIA

GREENWAY S. MICHELE DI GANZARIA-SALVATORELLO

PARCO LINEARE CALTAGIRONE-S. MICHELE DI GANZARIA

31



Sedime tra le località Floristella e Grottacalda.



SICILIA

GREENWAY TARGIA-SIRACUSA

PISTA CICLOPEDONALE ROSSANA MAIORCA

32



7,7 KM



2008

STERRATO,
MASSELLI
IN CLS

NO

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

Il tratto ferroviario Targia-Siracusa, lungo 10,0 km, costituiva la porzione terminale della linea Messina-Siracusa; aperto al traffico nel 1871, era caratterizzato da un tracciato tortuoso a binario unico che seguiva la costa e tagliava in due parti la città di Siracusa. Nel 1998, nell'ambito dei lavori di raddoppio della linea, il tracciato ottocentesco tra le stazioni di Targia e Siracusa è stato dismesso e sostituito da una variante quasi interamente in galleria

INTERVENTO DI RIUSO

Dopo la dismissione del tracciato ferroviario si aprì un dibattito circa la nuova destinazione d'uso dell'area, che ha portato nel 2008 alla scelta di realizzare un percorso ciclopedonale. La pista, inaugurata nel 2009 e intitolata nel 2013 alla campionessa di apnea prematuramente scomparsa Rossana Maiorca, si sviluppa per 7,7 km lungo la costa alta e rocciosa del promontorio di S. Panagia, attraversando nel tratto terminale i quartieri più settentrionali della città di Siracusa fino all'ex-passaggio a livello di via Piave.

Il percorso, che costituisce parte della ciclopista del Sole, è per la quasi totalità sterrato (eccetto nel breve tratto all'interno dell'abitato di Siracusa dove è stata posata una pavimentazione in masselli di cls) e dal 2014 è stato dotato di impianto di illuminazione riutilizzando, per il sostegno delle lampade alimentate da pannelli fotovoltaici, i vecchi pali dell'elettrificazione ferroviaria. Non vi sono aree attrezzate per la sosta e l'unica fermata presente lungo il tracciato riutilizzato (quella di S. Panagia) è inutilizzata. Nel 2015 è stato inaugurato, lungo la greenway, il Parco delle sculture con installazioni di arte contemporanea, con l'obiettivo di rendere l'area un polo di attrazione turistico-culturale.

PROSPETTIVE FUTURE

Non risultano progetti futuri relativi alla pista ciclopedonale, ma sarebbe utile il suo collegamento con percorsi protetti fino alle stazioni di Targia da un lato e di Siracusa dall'altro, in modo da favorire l'intermodalità bici-treno.

LUOGHI DI INTERESSE NELLE VICINANZE

Città di Siracusa (SR)

Spiaggia di Targia (SR)

Necropoli delle Grotticelle (SR)

Punta Cannone, Museo della Guerra (SR)



SICILIA

GREENWAY TARGIA-SIRACUSA

PISTA CICLOPEDONALE ROSSANA MAIORCA

32



Ciclopedonale nel Comune di Siracusa.

SICILIA

GREENWAY TARGIA-SIRACUSA

PISTA CICLOPEDONALE ROSSANA MAIORCA

32



Ciclopedonale nel litorale del Comune di Siracusa.

CAP. 3

TRACCIATI DISMESSI DEL GRUPPO FS PIÙ IDONEI ALLA TRASFORMAZIONE

Ciclovía del Sole (porzione) prima della riconversione presso Osteria Nuova (BO). ▶





TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI

LIGURIA

LINEA CAVI-MANAROLA

A1



PER VARIANTE

SI, ITINERARIO
BICITALIA

NO

BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

La porzione in oggetto, si presta al prolungamento della greenway esistente denominata Pista ciclopedonale Maremonti. Il sedime disponibile è situato a Nord di Framura. I Comuni interessati sono: Framura, Deiva Marina e Moneglia.



TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI

EMILIA ROMAGNA

LINEA CITERNA TARÒ-BERCETO

A2



PER VARIANTE



NO

2 FV
2 CCBINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Il linea si presta all'ampliamento della greenway esistente tra Solignano e Berceto prolungandola di ulteriori 5 km. I Comuni interessati sono: Fornovo, Terenzo, Solignano, Valmozzola e Berceto.





TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI TOSCANA

LINEA S. STEFANO DI MAGRA-VILAFRANCA B.

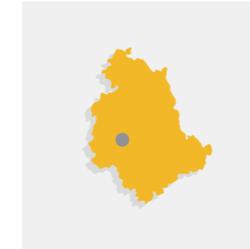


PER VARIANTE

SI, VIA FRANCI-
GENA2 FV
10 CCBINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

La riconversione del sedime, unirebbe le greenways esistenti tra Terrarossa Tresana-Aulla e quella tra Sarzano e Santo Stefano. I Comuni interessati sono: Villafranca in Lunigiana, Licciana Nardi, Aulla e Santo Stefano di Magra.



TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI UMBRIA

LINEA ELLERA-TAVERNELLE



LINEA DISMESSA

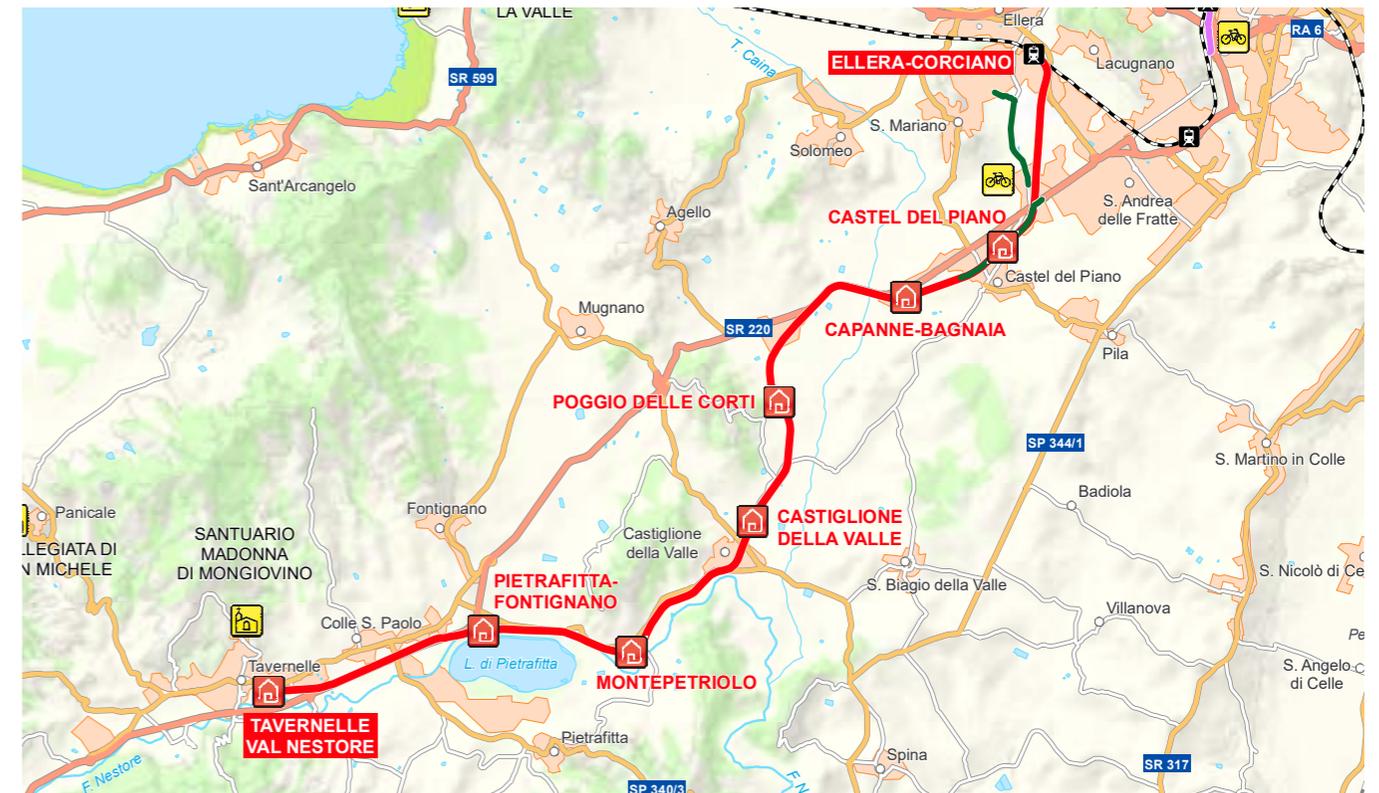


NO

1 FV
1 CCBINARI SI IN PARTE
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

La parte nord del tracciato da Castel del Piano verso Ellera, si presta al prolungamento della greenway realizzata in località Capanne. I Comuni interessati sono: Castel del Piano e Corciano.





TRACCIATI PER IL PROLUNGAMENTO DI GREENWAYS ESISTENTI

SICILIA

LINEA CASTELVETRANO-PORTO EMPEDOCLE



PER VARIANTE



NO



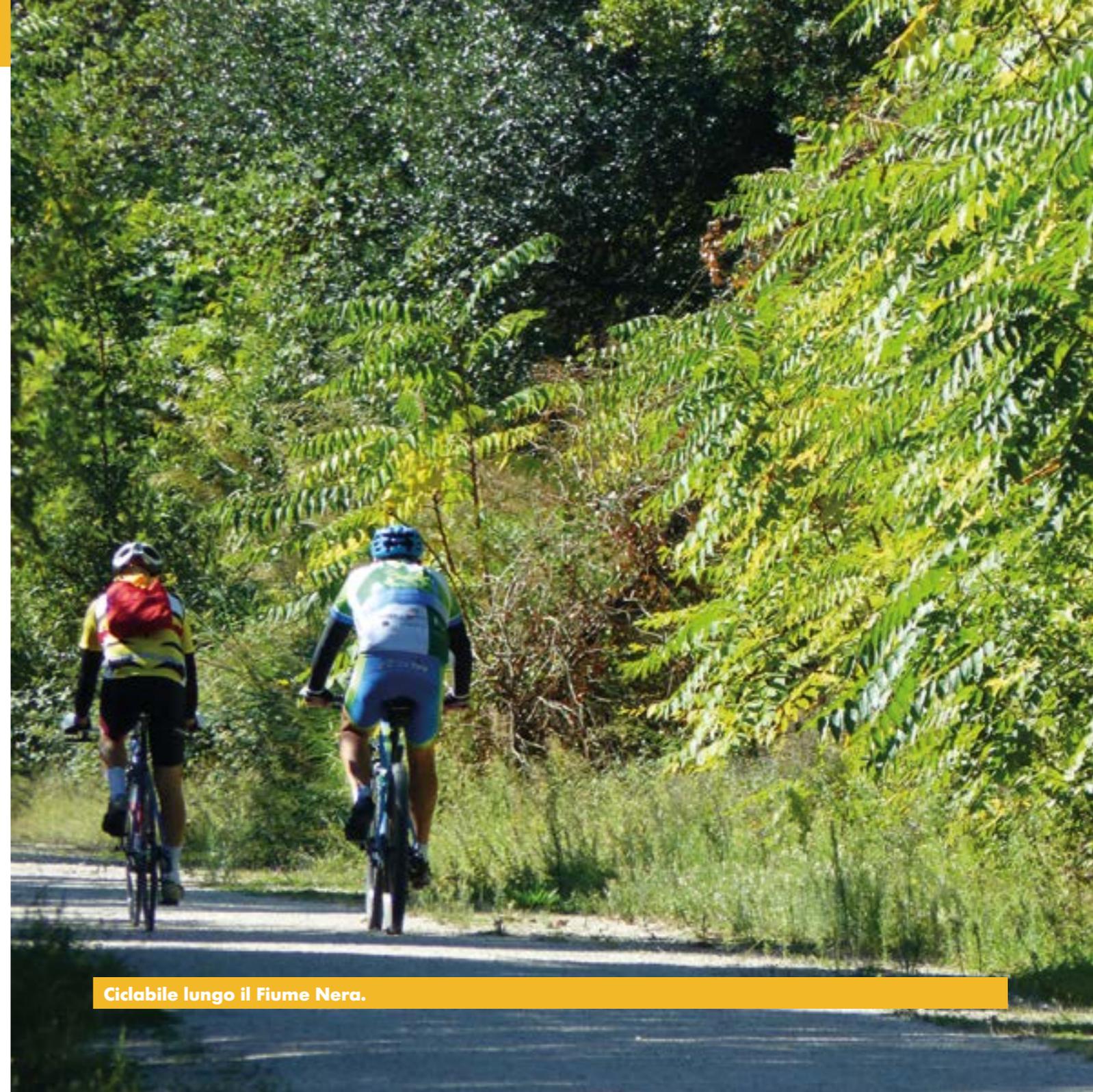
11 FV
69 CC



BINARI SI IN PARTE
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Il sedime dopo il centro abitato di Sciacca verso Porto Empedocle, si presta al prolungamento della greenway esistente lunga 15 km tra Porto Palo fino al Fiume Carboj. I Comuni interessati sono: Sciacca e Agrigento.



Ciclabile lungo il Fiume Nera.



TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

PIEMONTE

LINEA MORETTA-SALUZZO

B1



LINEA DISMESSA



SI, EUROVELO 8



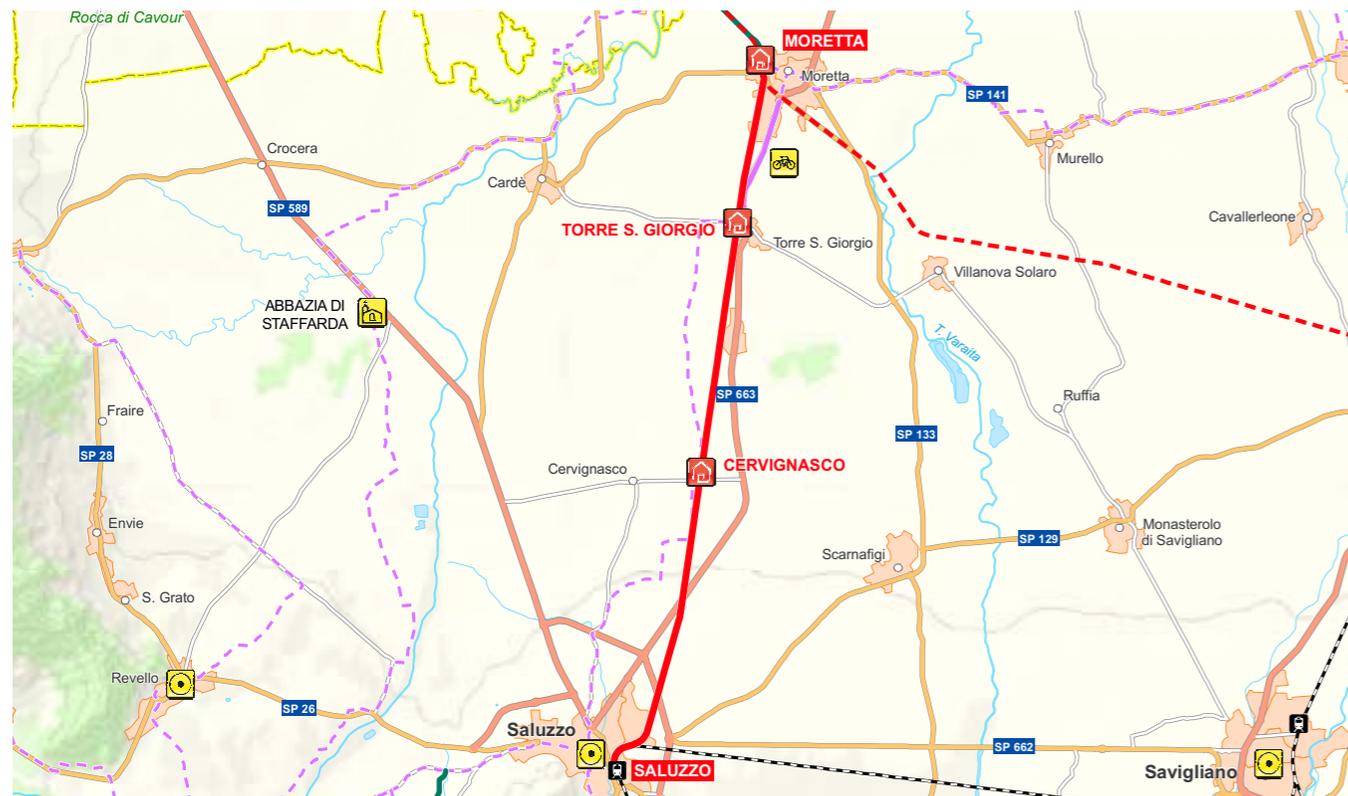
NO



BINARI SI
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

In corso lo studio di fattibilità da parte della Regione per la riconversione del sedime, con il possibile collegamento alla Euro Velo 8. I Comuni interessati sono: Saluzzo, Torre San Giorgio e Moretta.



TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

LOMBARDIA

LINEA CALOLZIOCORTE OLGINATE-CERNUSCO M.

B2



PER VARIANTE



SI, CICLOPEDONALE PARCO ADDA



NO



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

La riconversione del sedime in greenway è possibile per la quasi totalità della sua lunghezza, si integrerebbe con la pista ciclopedonale esistente lungo il fiume Adda. I Comuni interessati sono: Merate, Olgiate Molgora, Brivio, Airuno e Olginate.





TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

VENETO

LINEA PC DOLCÈ-DOMEGLIARA S. AMBROGIO

B3



PER VARIANTE



SI



2 FV



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Il sedime si presta alla riconversione con la possibilità di collegamento alla Ciclopista del Sole già realizzata. I Comuni interessati sono: S. Ambrogio di Valpolicella e Dolcè



TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

PIEMONTE

LINEA BASTIA MONDOVÌ-MONDOVÌ

B4



LINEA DISMESSA



SI, ITINERARIO
BICITALIA



NO



BINARI SI
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Il Progetto approvato dalla Regione nel 2015, ha previsto il recupero del sedime da destinarsi alla mobilità ciclopedonale. I Comuni interessati sono: Bastia e Mondovì.





TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

EMILIA ROMAGNA

LINEA MODENA-RUBIERA

B5



PER VARIANTE



SI



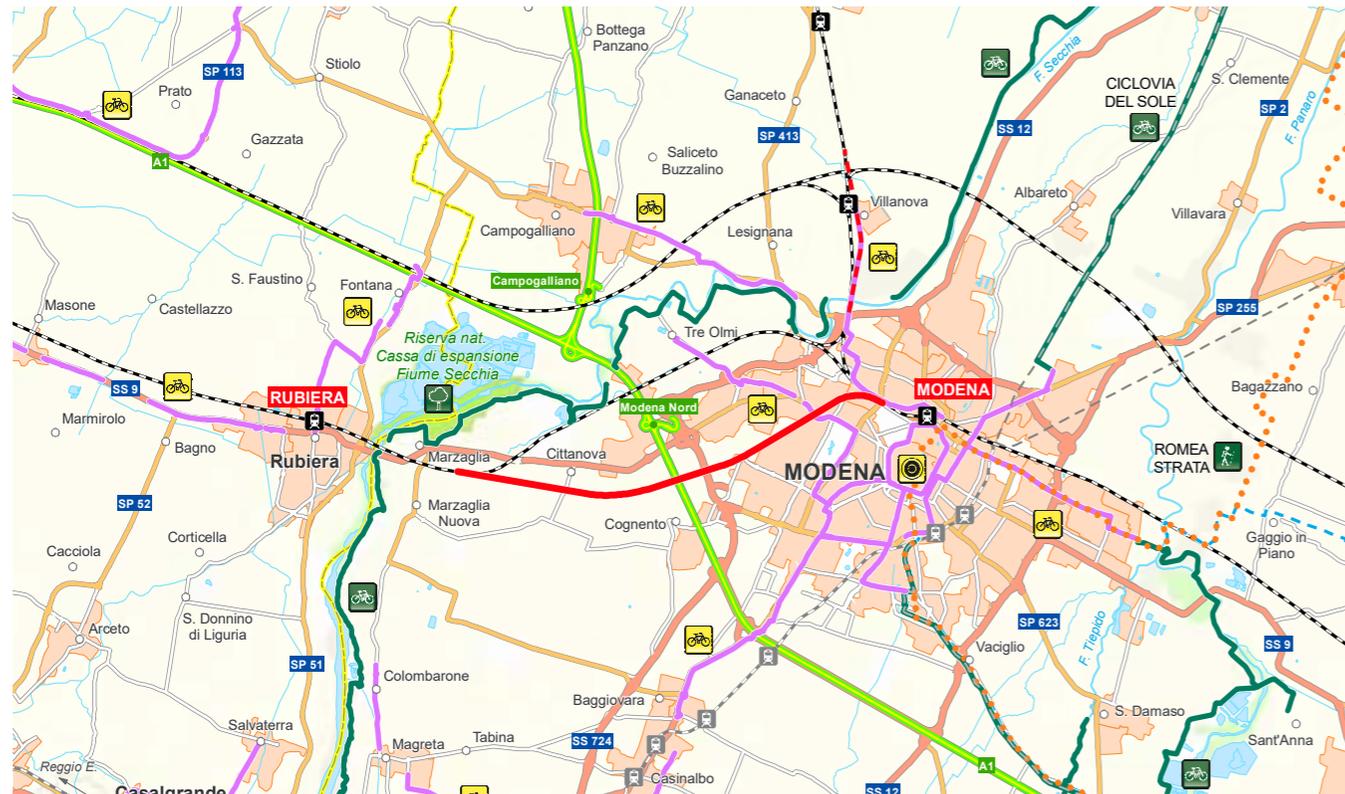
3 CC



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Il Comune di Modena ha manifestato l'intenzione di acquisire il sedime per trasformarlo in pista ciclopedonale integrandolo nella rete di mobilità dolce della città. I Comuni interessati sono: Modena.



TRACCIATI CHE INTERSECANO ITINERARI DI MOBILITÀ DOLCE

PUGLIA

LINEA GIOIA DEL COLLE-PALAGIANELLO

B6



PER VARIANTE



SI



2 FV
5 CC



BINARI SI IN PARTE
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Il sedime si presta all'eventuale prolungamento della pista realizzata creando un collegamento con la Ciclovia dei Barboni e la Via dei Pellegrini. I Comuni interessati sono: Gioia del Colle, Mottola, Castellaneta e Palagianello.





TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

VENETO

LINEA DOSSOBUONO-ISOLA DELLA SCALA



LINEA DISMESSA



SI, ITINERARIO
BICITALIA



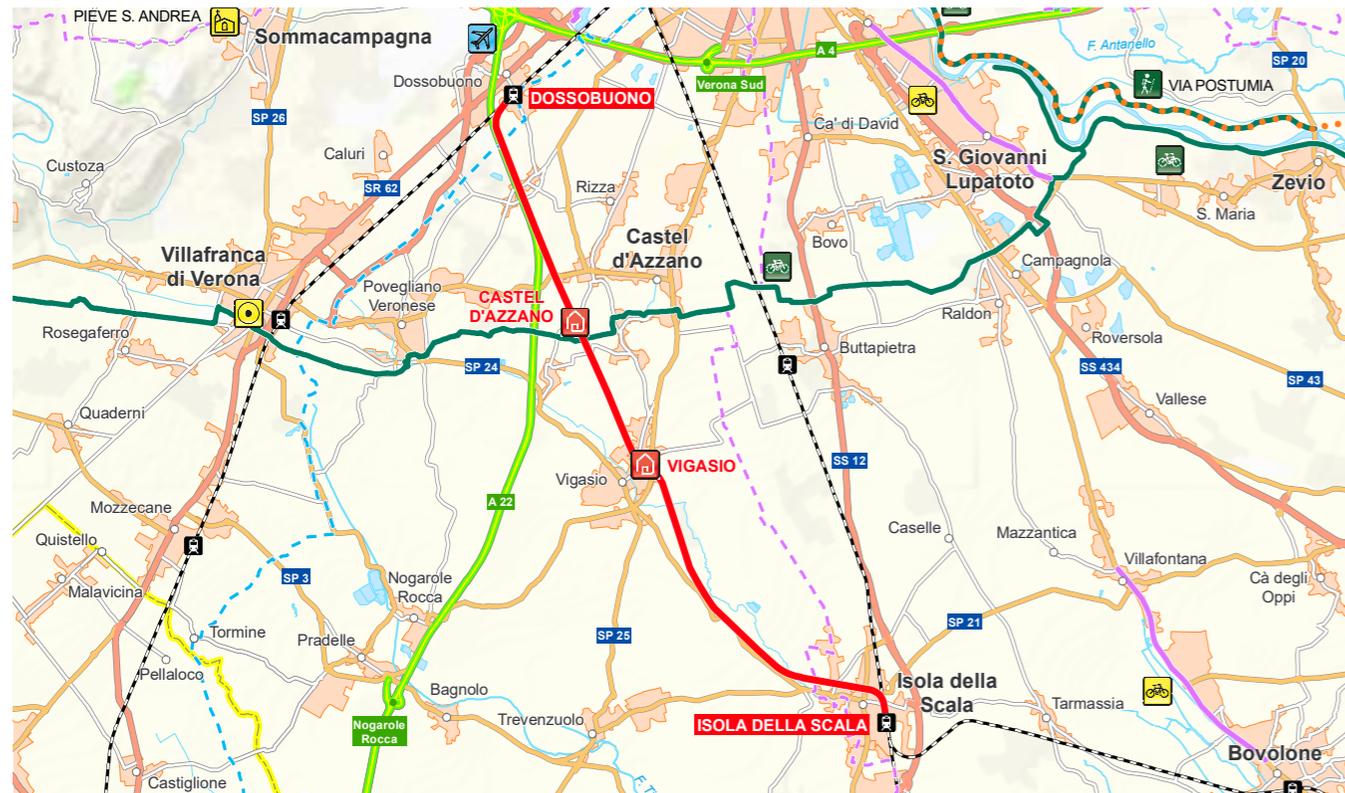
2 FV
7 CC



BINARI SI
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

La riconversione del sedime in *greenway* è di notevole interesse per la vicinanza a luoghi quali la città di Verona (sito UNESCO) e il centro storico di Villafranca di Verona. I Comuni interessati sono: Villafranca-Dossobuono, Castel d'Azzano, Vigasio e Isola della Scala.



TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

MARCHE

LINEA FERMIGNANO-PERGOLA



LINEA DISMESSA



NO



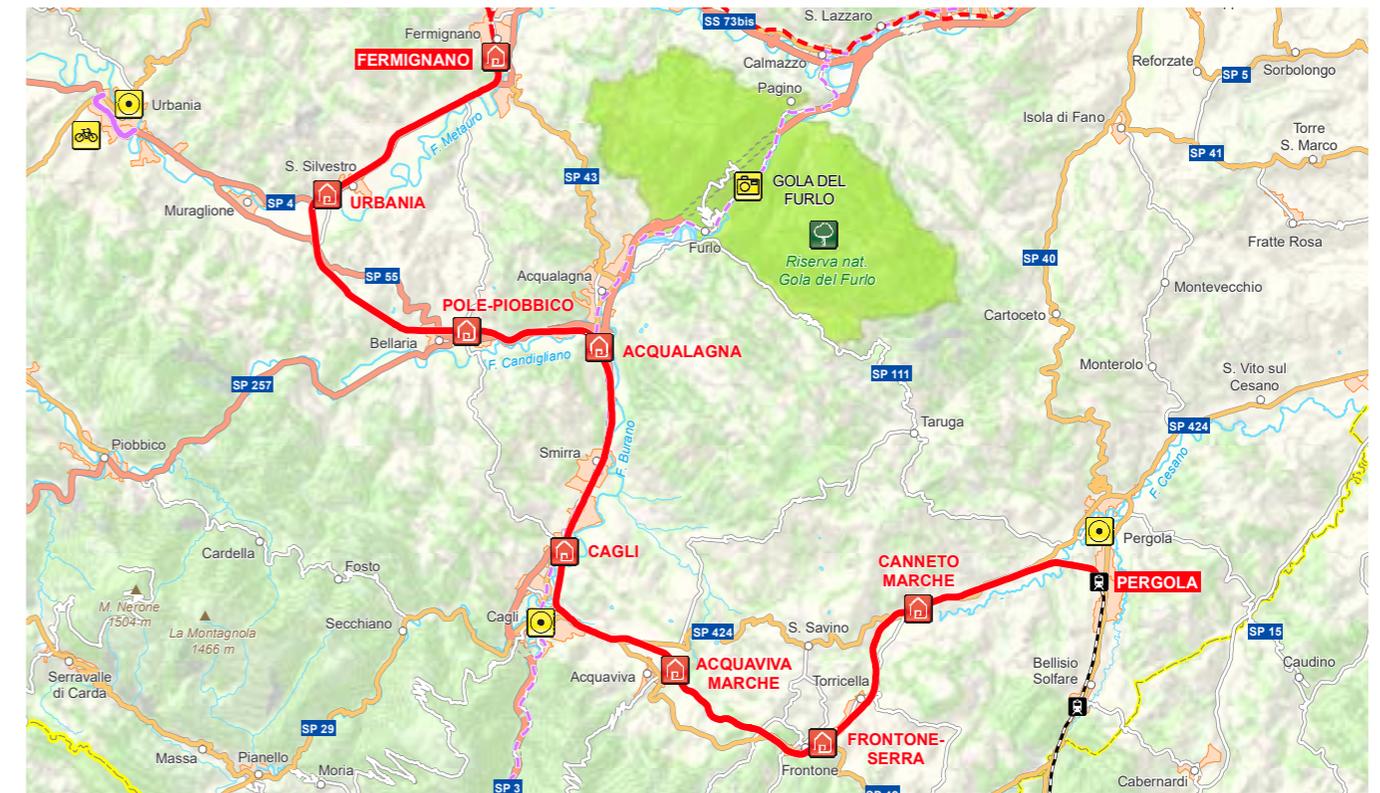
2 FV



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

La linea è prossima a numerosi luoghi di interesse, quali Urbino (sito UNESCO), i centri di Urbania e Cagli, l'Eremo di Fonte Avallana, la Gola del Furlo e il Parco Monte Cucco. I Comuni interessati sono: Pergola, Frontone, Serra San Abbondio, Cagli, Acqualagna, Urbania e Fermo.





TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

LAZIO

LINEA VELLETRI-PRIVERNO FOSSANOVA

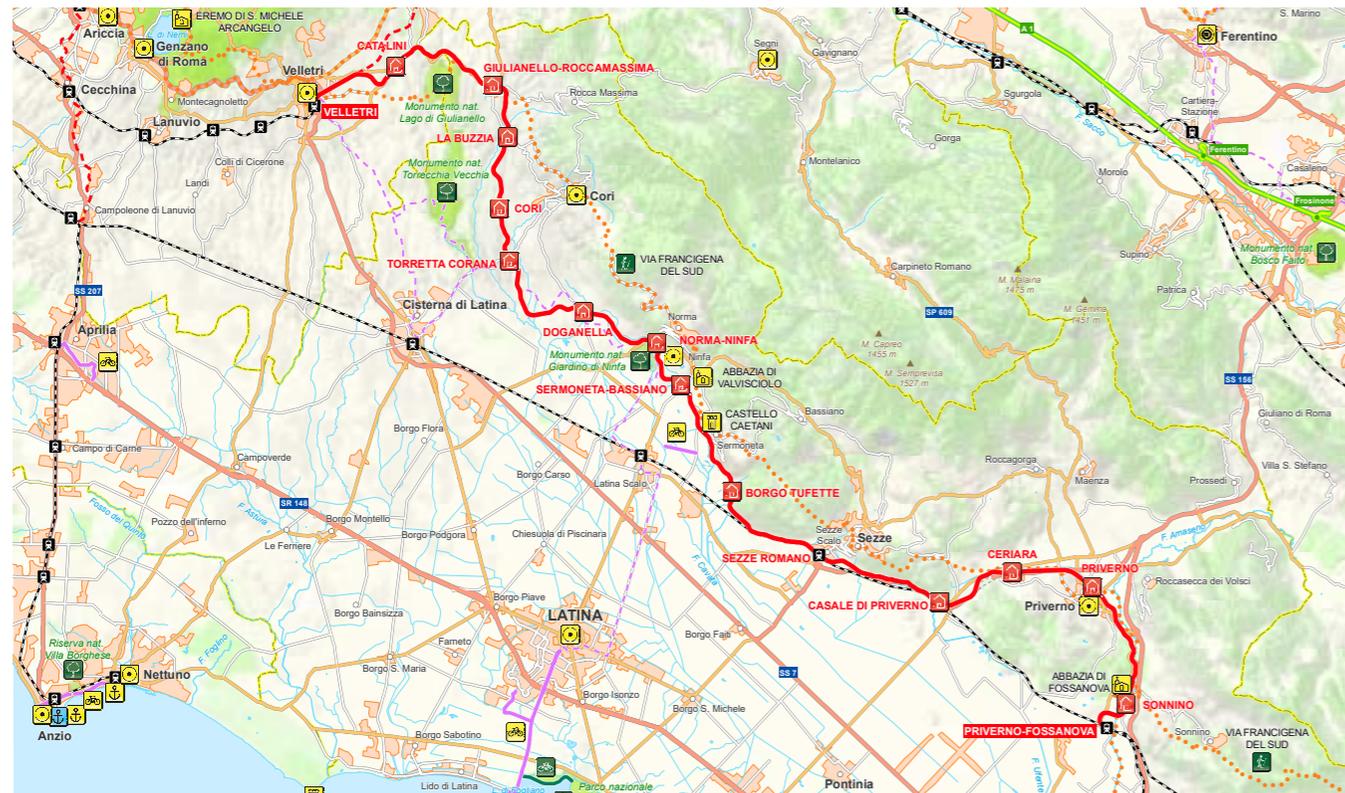


LINEA DISMESSA

SI, VIA FRANCI-
GENA1 FV
1 MMBINARI SI IN PARTE
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Già ceduta in parte, la linea si sviluppa in prossimità di interessanti luoghi di culto come la Abbazia di Valvisciolo e di Fossanova e di aree naturalistiche come il lago di Giulianello, il parco di Torrecchia Vecchia e il Giardino di Ninfa. I Comuni interessati sono: Velletri, Cori, Cisterna di Latina, Sermoneta, Bassiano, Sezze Romano, Priverno e Sonnino.



TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

SICILIA

LINEA REGALBUTO-SCHETTINO



LINEA DISMESSA



NO

2 FV
24 CCBINARI SI IN PARTE
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

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





TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

SICILIA

LINEA FILAGA-PALAZZO ADRIANO



LINEA DISMESSA



SI, VIA FRANCI-
GENA



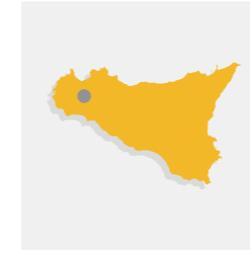
NO



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

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



TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

SICILIA

LINEA SALAPARUTA-CASTELVETRANO



LINEA DISMESSA



NO



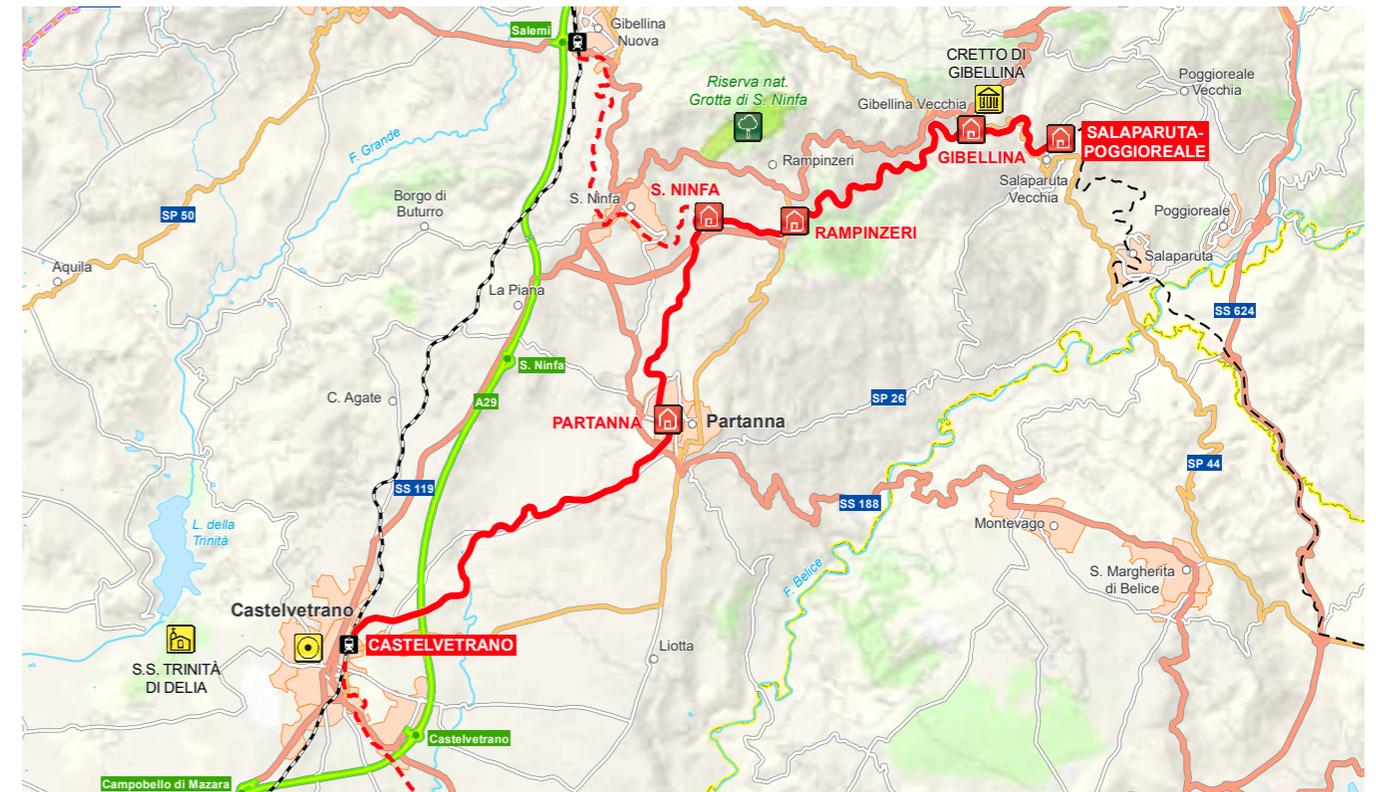
2 CC



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Linea tortuosa che attraversa la valle del fiume Belice. Di interesse i centri di Castelvetro, Salemi e Partanna. A Gibellina si trova il Cretto Gibellina, nota opera di Land art di Alberto Burri. I Comuni interessati sono: Castelvetro, Partanna, Salaparuta e Poggioreale.





TRACCIATI IN PROSSIMITÀ DI SITI DI PREGIO NATURALISTICO E CULTURALE

SARDEGNA

LINEA BONORVA-CAMPEDA

C7



PER VARIANTE



SI



1 FV
2 CC



BINARI NO
TECNOLOGIE NO

POSSIBILI SCENARI

Situato nell'entroterra sardo, il tracciato ha interesse paesaggistico. Siti archeologici nelle vicinanze sono la Valle dei Nuraghi e la necropoli di S. Andrea Priu e il centro storico di Sindia. I Comuni interessati sono: Macomer, Semestre e Bonorva.



Linea dismessa Bonorva-Campeda.

CAP. 4
ESEMPI DI PROGETTI
INTERNAZIONALI

Treno storico sulla Avon Valley Railway. ▶





USA

GREENWAY BLOOMINGDALE TRAIL



4,3 KM



2015



CEMENTO



NO

LINEA DISMESSA BLOOMINGDALE LINE (PORZIONE DELLA CHICAGO-ELGIN)

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

INTERVENTO DI RIUSO

La nascita e lo sviluppo del progetto

La prima idea di riutilizzo del tracciato ferroviario dismesso della Bloomington Line risale al City's Bike Plan di Chicago del 1998, quando la linea era ancora percorsa da sporadici treni merci. A seguito della definitiva chiusura, nel 2003 un gruppo di cittadini fondò l'associazione "Friends of the Bloomington Trail", allo scopo di promuovere la realizzazione della *greenway* per soddisfare la richiesta di spazi aperti pubblici degli abitanti dei quartieri attraversati.

Il coinvolgimento sempre maggiore della popolazione, l'inclusione nel 2004 del progetto nel piano degli spazi aperti per il quartiere Logan Square e la partnership con la città di Chicago e The Trust for Public Land, hanno portato nel 2012 alla redazione del progetto definitivo e tre anni dopo, il 6 giugno 2015, all'apertura ufficiale (con la presenza di circa 50.000 persone) del Bloomington Trail, la seconda *greenway* sopraelevata più lunga al mondo (dopo la Promenade Plantée di Parigi, lunga 4,7 km).

Le caratteristiche del percorso

Il percorso, lungo 4,3 km, è interamente sopraelevato e privo di intersezioni con la rete stradale, e si trova a ovest del Chicago River north branch: parte dal "Western Trailhead Garden" (alla fine della North Ridgeway Avenue) per dirigersi ad est verso il lago Michigan e, attraversando i quartieri di Logan Square, Humboldt Park e West Town, terminare al Walsh Park, di fronte alla highway I-90 e alla ferrovia attiva (poco a sud di Clybourn Station). Il Bloomington Trail è stato progettato con l'obiettivo di offrire ai residenti un luogo sicuro e attraente per la ricreazione, l'attività fisica e gli spostamenti quotidiani. È costituito da un percorso lastricato largo 3 m affiancato da due fasce di 60 cm con pavimentazione più soffice, che si sviluppa con andamento sinuoso all'interno di un'area verde lineare avente una larghezza di 15-20 m, vivacizzata dall'alternanza di numerose specie vegetali. Lungo la *greenway* sono state realizzate aree gioco per i bambini, aree di sosta, servizi



per gli utenti e spazi per eventi pubblici, nonché posizionate installazioni artistiche, al fine di aumentare l'attrattività e la piacevolezza del percorso. La *greenway*, che corre parallela alla West Bloomingdale Avenue, è dotata di 12 punti di accesso con rampe per ciclisti, diversamente abili e passeggini, che la rendono facilmente accessibile a tutte le categorie di utenti. Particolare attenzione è stata rivolta alla sicurezza, dotando il percorso di un impianto di illuminazione, garantendo ampie visuali e installando la necessaria segnaletica direzionale e informativa.

Il percorso ha recuperato ben 37 viadotti cittadini, di cui il più lungo (82,5 m) è quello sul North Humboldt Boulevard. L'intervento di riuso come *greenway* è costato circa 90 milioni di dollari (50 milioni di dollari di fondi federali, 35 milioni di dollari di donazioni private e 5 milioni di dollari dalla città di Chicago) ed è divenuto la spina dorsale del più ampio progetto "The 606", che connette, attraverso il Bloomingdale Trail, una serie di parchi urbani per formare un innovativo sistema del verde di oltre 5 ettari in grado di migliorare l'ambiente urbano, favorendo la socializzazione, contribuendo alla salute pubblica (incoraggiando le persone a camminare e andare in bicicletta) e connettendo le comunità.

L'utenza della *greenway*

Uno studio dell'Università del Minnesota e del Servizio Foreste del Dipartimento di Agricoltura degli Stati Uniti ha rilevato nel triennio 2016-2018 una media di 3.585 passaggi al giorno in prossimità dell'estremità est della *greenway* (Honor Street) e una media di 3.086 passaggi nelle vicinanze dell'estremità ovest (Spaulding Avenue), circondata da quartieri meno abbienti e più multietnici. La *greenway* è quindi molto utilizzata, con volumi di utenza comparabili o addirittura superiori a quelli di altre grandi aree urbane. Il maggior numero di utenti si registra nei mesi estivi, in particolare a giugno (quando le temperature di Chicago sono più favorevoli per le attività all'aperto), mentre i valori più bassi si hanno nei mesi di gennaio e febbraio, i due mesi più freddi. L'analisi della distribuzione degli utenti tra i diversi giorni della settimana ha evidenziato un maggior utilizzo nel weekend, con valori più alti rispetto agli altri giorni della settimana del 31% all'estremità est e del 21% all'estremità ovest, suggerendo un utilizzo della *greenway* principalmente per le attività ricreative e il fitness.

Ciò è confermato anche dagli orari di maggior utilizzo del percorso, concentrati al primo mattino (7.00-9.00) e alla sera (17.00-20.00) nei giorni infrasettimanali e nella fascia 10.00-16.00 nel weekend, con punte di 360-380 passaggi/ora all'estremità est e 270-290 passaggi/ora all'estremità ovest.

Complessivamente lo studio ha evidenziato oltre un milione di passaggi all'anno lungo il Bloomingdale Trail, per un totale di circa 5 milioni di chilometri percorsi.

PROSPETTIVE FUTURE

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



Greenway Bloomingdale Trail (USA).

USA

GREENWAY BLOOMINGDALE TRAIL



Greenway Bloomingdale Trail.

USA

GREENWAY BLOOMINGDALE TRAIL



Ponte sulla North Michigan Avenue.



SPAGNA

GREENWAY VÍA VERDE DE LA SIERRA

36,5 KM



2000

ASFALTO,
STERRATO

NO

LINEA DISMESSA JEREZ DE LA FRONTERA-ALMARGÉN

Il primo progetto della linea risale al 1888 e prevedeva un tronco da Jerez de la Frontera fino a Villamartín, che poi si biforca in due: un tratto proseguiva verso Puerto Serrano e Setenil (dove avrebbe dovuto collegarsi alla linea Algeciras-Granada, allora in costruzione) e l'altro piegava verso sud verso Prado del Rey e Grazalema, per un totale di 160 km, allo scopo di fornire un collegamento ferroviario ai villaggi della Sierra.

Tale obiettivo non era però considerato fondamentale dal governo centrale spagnolo, per cui nel corso degli anni furono proposte diverse modifiche al fine di incontrare gli interessi e i favori di Madrid. Nel 1904 fu presentato un nuovo progetto che manteneva solo il tronco verso Setenil, per un totale di 130 km (Jerez-Arcos, Puerto Serrano, Olvera, Setenil), puntando sul valore commerciale in quanto la linea avrebbe rappresentato un collegamento strategico attraverso la Sierra tra le linee che collegavano Cadice a Siviglia e Cordova, da una parte, e Cordova a Gibilterra, Malaga e Granada, dall'altra.

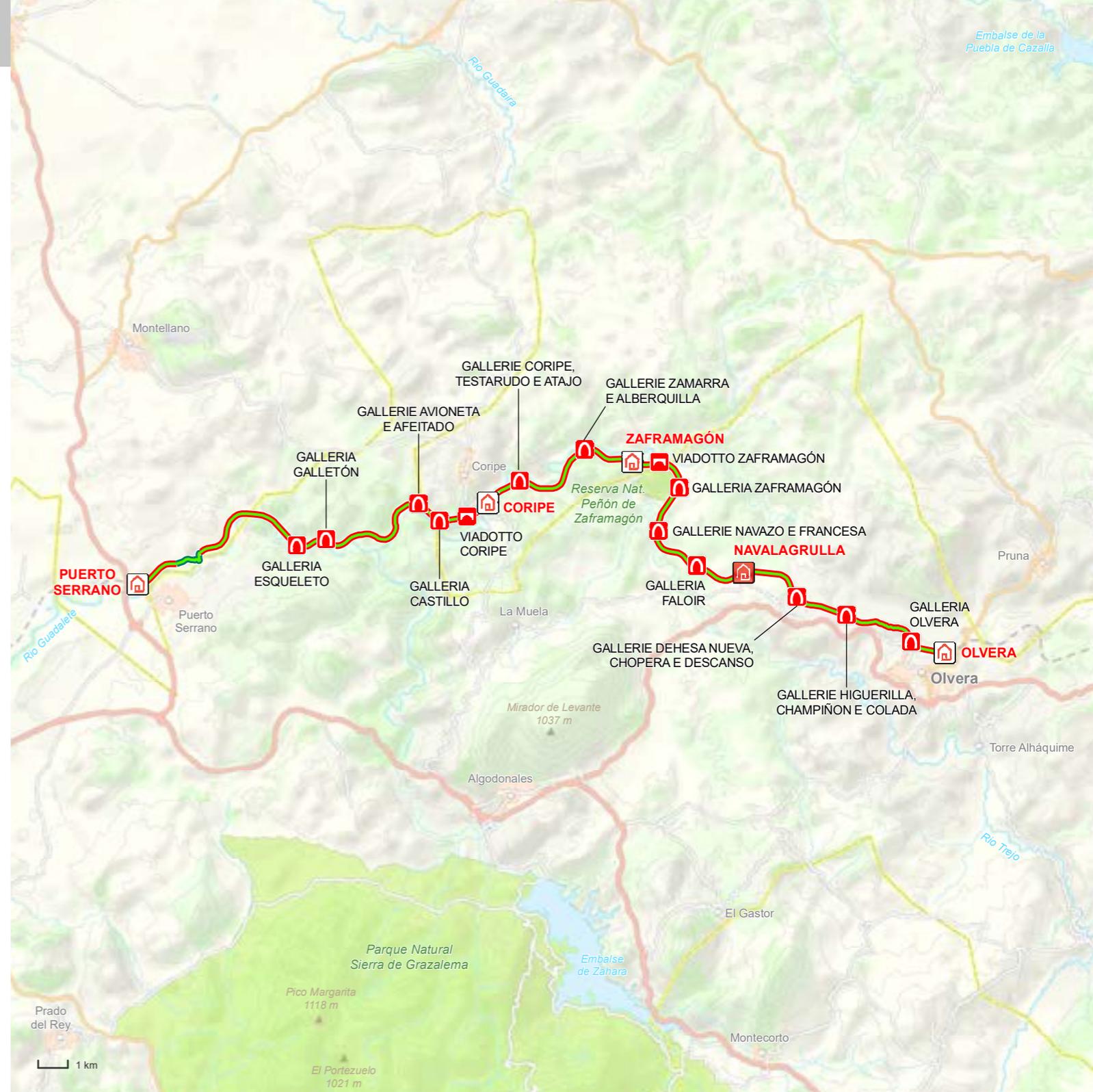
Vista la poca convinzione del governo, nel 1924 fu presentato il progetto finale (da Jerez ad Almagén) che modificava leggermente quello precedente, puntando al collegamento (ad Almagén) con la linea Gibilterra-Granada dall'eccezionale valore strategico dal punto di vista militare.

Fu così che la linea Jerez de la Frontera-Almagén, di 127 km, venne finalmente approvata nel 1926, prevedendo la sua realizzazione in tre tronchi: Jerez-Villamartín (di 55 km), Villamartín-Olvera (di 47 km) e Olvera-Almagén (di 25 km). I lavori di realizzazione furono lunghi e travagliati, influenzati da fattori economici e politici (anche legati alla guerra civile e ai diversi regimi instauratisi, da Miguel Primo de Rivera a Francisco Franco): i primi due tronchi furono realizzati tra il 1926 e il 1931, mentre il terzo tronco fu iniziato nel 1929 ma non fu mai terminato (nel 1984 il governo decise ufficialmente di non proseguire con la costruzione della linea).

La linea non entrò mai in funzione, ad eccezione di una parte del primo tronco (tra Jerez ad Arcos de la Frontera) che nel 1970 venne utilizzato per qualche anno a servizio di uno zuccherificio.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

Nel 1993, l'allora Ministero dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e dell'Ambiente, in collaborazione con RENFE (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) e FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), le due compagnie ferroviarie di stato, oggi riunite nella sola RENFE, commissionò alla Fundación de los Ferrocarriles Españoles la realizzazione di un censimento delle linee ferroviarie dismesse in vista di un loro recupero come "Vías Verdes". Tra le linee censite c'era anche la Jerez-Almagén, che



subito venne ritenuta meritevole di recupero (i primi studi iniziarono già nel 1994). Le attenzioni si concentrarono sul tratto tra le stazioni di Puerto Serrano e Olvera perché meglio conservato, con le opere d'arte in buone condizioni e dal particolare valore ambientale e paesaggistico.

Nel 2000 i lavori furono completati e la *greenway* venne aperta al pubblico. Nel tempo sono stati effettuati lavori di miglioramento e conservazione, rendendo questa *greenway* una delle migliori in Spagna e in Europa, come dimostrano i diversi premi nazionali ed europei ricevuti, tra cui nel 2017 l'European Greenways Award come "Iniziativa Esempio" nel favorire l'accessibilità agli utenti di qualsiasi capacità e abilità. Al fine di gestire, conservare, mantenere e promuovere la *greenway* nel tempo, è stata costituita fin dal 1999 la Fundación Vía Verde de la Sierra, organismo che vede la partecipazione delle Province di Cadice e Siviglia e dei 6 comuni interessati dal percorso. La Fondazione ha i suoi uffici presso la ex-stazione di Puerto Serrano.

Le caratteristiche del percorso

Il percorso di 36,5 km, interamente su ex-ferrovia, parte dalla stazione di Puerto Serrano e si dirige verso Coripe seguendo il Río Guadalete prima e la valle del Río Guadalporcún poi, fino a raggiungere la vecchia stazione di Olvera, attraversando il territorio dei comuni di El Coronil, Montellano, Puerto Serrano, Coripe, Olvera e lambendo quello di Pruna.

Il percorso attraversa la Riserva Naturale "Peñón de Zaframagón", un massiccio dolomitico alto 584 m che rappresenta un ecosistema molto particolare che ospita la più grande colonia nidificante di grifoni (*Gyps fulvus*) dell'Andalusia occidentale e una delle più grandi d'Europa. L'area ha una caratteristica morfologia carsica, in cui spicca la gola dell'Estrechón, uno stretto canyon con pareti verticali scavato dal fiume Guadalporcún. Il percorso ha recuperato quattro ponti davvero imponenti: il viadotto "de los Azares" (lungo 65 m), il viadotto "de Gillete" (lungo 83 m), il viadotto "de la Perdiz" a Coripe (lungo ben 237 m, con 13 archi) e il viadotto di Zaframagón (lungo 135 m, alto 22 m, con 7 archi). Inoltre, sono stati recuperati 30 tunnel, di cui il più lungo è quello "del Castillo" (990 m), vicino alla stazione di Coripe.

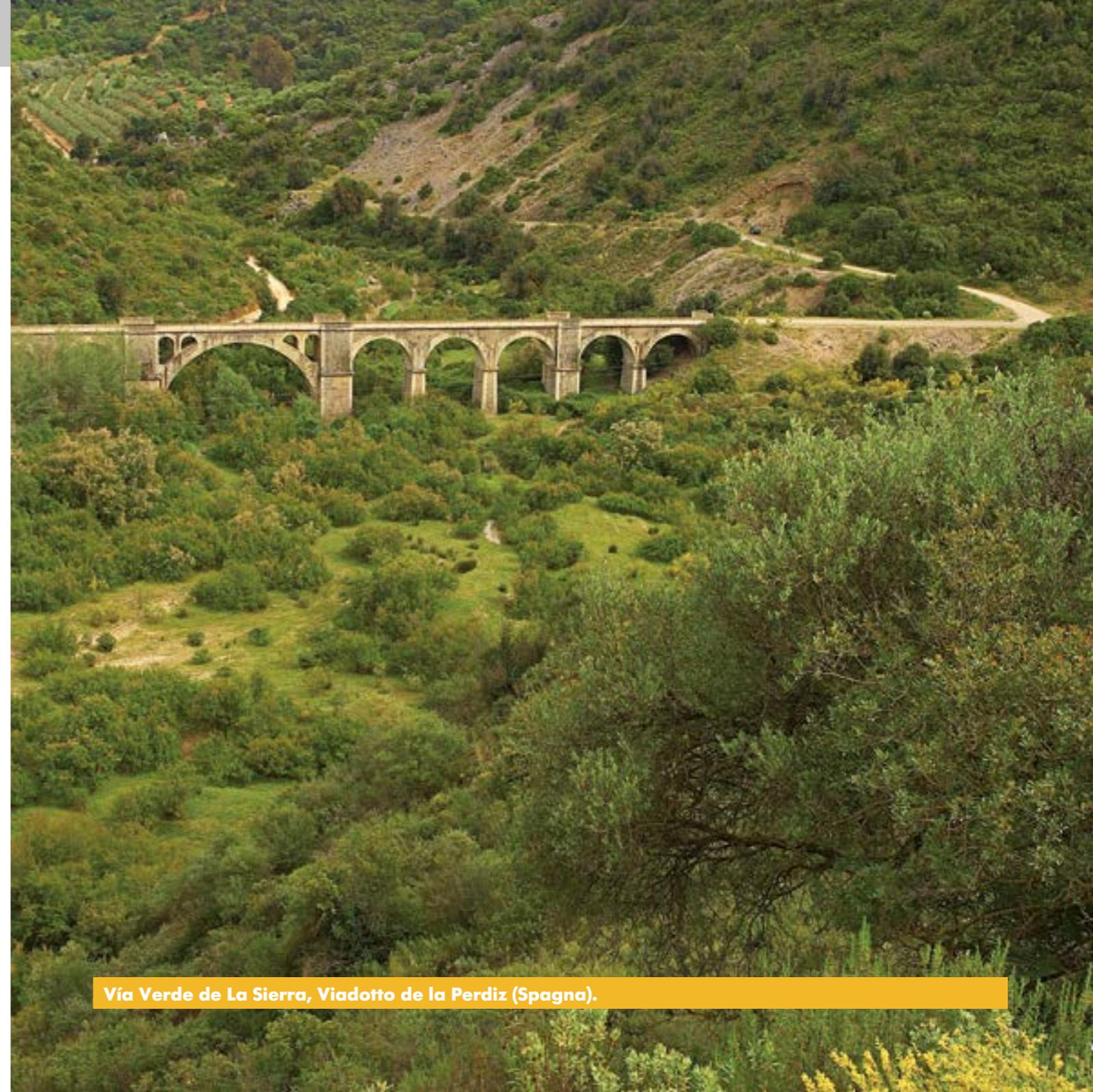
I tunnel che superano i 150 m di lunghezza o che hanno un percorso curvo, sono illuminati. Infine, quattro delle 5 stazioni presenti lungo il percorso sono state recuperate al servizio degli utenti della *greenway* (hotel-ristoranti con bar e noleggio bici). Nella vecchia stazione di Zaframagón è stato realizzato l'Osservatorio Ornitologico e Centro di Interpretazione Zaframagón, dotato di sistema di monitoraggio video automatizzato e con sistema di visione notturna.

L'utenza della *greenway*

La Fundación Vía Verde de la Sierra ha installato 4 contatori automatici, iniziando così la campagna di raccolta dati sui fruitori del percorso, al fine di migliorare continuamente i servizi offerti e la promozione della *greenway*. Negli ultimi anni gli utenti hanno mostrato un trend in aumento, fino a circa 100.000 utenti/anno.

PROSPETTIVE FUTURE

Esistono diverse proposte di recupero della restante parte della ferrovia dismessa, in particolare del tratto verso Jerez de la Frontera. Nel tratto già realizzato, è in progetto il recupero della stazione di Navalagrulla.

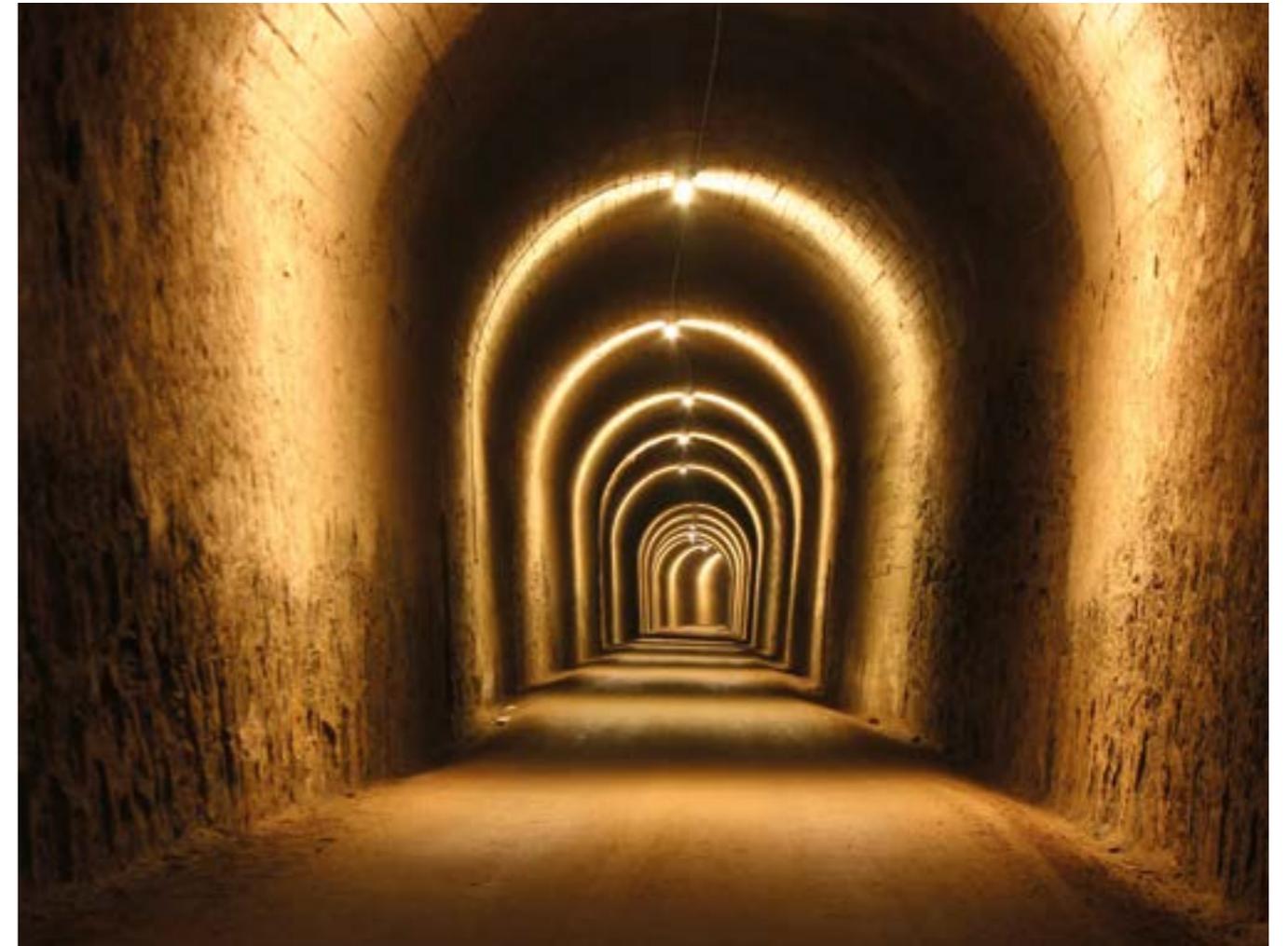


Vía Verde de La Sierra, Viadotto de la Perdiz (Spagna).

SPAGNA

GREENWAY VÍA VERDE DE LA SIERRA**Stazione di Coripe.**

SPAGNA

GREENWAY VÍA VERDE DE LA SIERRA**Tunnel Zaframagón.**



GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH



24 KM



1979-1986



ASFALTO



SI

LINEA DISMESSA BRISTOL-BATH (MIDLAND RAILWAY)

Agli inizi del XIX secolo, la rapida industrializzazione dell'Inghilterra richiedeva di potenziare l'accesso ai ricchi giacimenti di carbone del Gloucestershire. Fu così che tra il 1831 e il 1835 furono realizzate la strada ferrata Bristol&Gloucestershire (fino a Westerleigh, via Mangotfield) e la Avon&Gloucestershire che, proprio a Mangotfield (oggi Mangotfield Nord), si riuniva alla prima. In realtà non erano ferrovie nel senso moderno del termine: infatti i carri pieni di carbone raggiungevano i "porti" sull'Avon (a Birmingham e Keynsham) sfruttando il dislivello ed erano trainati da cavalli (il nome locale era "Dramway").

Grazie alla diffusione della macchina a vapore e vista la necessità di trasportare carichi sempre più pesanti, nel 1844 la Dramway fu sostituita da una vera linea ferroviaria (aperta anche al traffico passeggeri) tra Bristol e Gloucester, linea che fu acquistata l'anno successivo dalla Midland Railway Company. Vista l'importanza della città di Bath, nel 1869 la Midland aprì anche il tronco verso tale destinazione, che quasi fino alla stazione di Bitton seguiva in gran parte la vecchia Dramway. La linea Bristol-Bath serviva quindi essenzialmente a collegare le due città con Gloucester e il nord del paese: infatti, già dal 1841, le due città erano collegate dalla linea Birmingham-Londra della Great Western Railway (ancora attiva).

Nel 1963 venne pubblicato il report "The Reshaping of British Railways", ad opera dell'allora Presidente della British Railway, Richard Beeching, che, al fine di migliorare l'efficienza del sistema ferroviario del Regno Unito, proponeva la dismissione di circa un terzo delle linee (9.700 km su 29.000), tra cui anche quella della Midland tra Bristol e Bath. Fu così che nel 1966 fu soppresso il traffico passeggeri e nel 1971 anche quello merci. Le stazioni terminali erano la Green Park Station a Bath (attualmente dismessa, ospitante piccoli negozi e, dal 1997, il mercato settimanale dei prodotti agricoli) e, almeno inizialmente, la Temple Meads Station, della Great Western Railway, a Bristol (ancora attiva). A causa dell'allora limitata capacità della Temple Meads, la Midland costruì la propria stazione di St Philips (oggi scomparsa) dove deviò il traffico merci (dal 1858) e quello passeggeri (dal 1870).

INTERVENTO DI RIUSO

La nascita e lo sviluppo del progetto

La greenway Bristol-Bath (che gli inglesi chiamano "Bristol Bath Railway Path") è stata la prima greenway ottenuta dal recupero di una linea ferroviaria dismessa nel Regno Unito ed una delle prime in Europa e rappresenta un valido esempio di "progettazione dal basso". Nel 1977 l'associazione Cyclebag di Bristol (primo nucleo della futura "Sustrans", charity che gestisce la National Cycle Network in UK) organizzò una "cycling campaign" per promuovere la ciclabilità. L'anno successivo, la Countryside Commission affidò alla stessa Cyclebag la redazione di uno studio sulle ferrovie dismesse e sul loro potenziale

utilizzo. Nel 1979 Cyclebag ottenne dall'allora Avon County Council l'affitto dei primi 8 km della linea dismessa al prezzo simbolico di 1 sterlina all'anno. Nello stesso anno, grazie a un contributo di 100.000 sterline, furono avviati i lavori e il primo tratto tra Bath e Saltford fu aperto al pubblico.

Negli anni successivi proseguirono gli accordi e i lavori, fino al completamento della greenway nel 1986. La greenway è di proprietà degli Enti territoriali (Bristol City Council, South Gloucestershire Council e Bath & North East Somerset Council) che hanno sostituito l'Avon County Council, con alcuni brevi tratti di proprietà del Sustrans. La gestione è curata da un apposito partenariato (la "Avon Frome Partnership") finanziato dagli stessi enti e la manutenzione è affidata ad un gruppo organizzato di volontari. La greenway Bristol-Bath conta circa 2,5 milioni di passaggi all'anno, con punte di 1.800 passaggi orari nelle città terminali, e ha un importante valore simbolico, rappresentando l'inizio di una straordinaria storia che ha portato il Sustrans alla realizzazione della National Cycle Network, che oggi conta circa 26.700 km di percorsi ciclopedonali (di cui un terzo in sede propria).

Le caratteristiche del percorso

Il percorso, lungo circa 24 km, parte dalla stazione (attiva) di Temple Meads a Bristol e attraversa subito il porto per mezzo di un nuovo ponte ciclopedonale (Meads Reach Bridge) congiungendosi, dopo circa 1 km, con un altro tratto della greenway che parte dalla ex-stazione di St. Philips.

Superata la ferrovia South Wales Main Line, il percorso continua in direzione nord-est attraversando una vasta zona residenziale fino a curvare verso est poco prima della ex stazione di Fishpond (oggi non più esistente) e raggiungere dopo circa 6 km, in trincea, l'ex stazione di Staple Hill (oggi è rimasta solo la banchina con alcune opere artistiche che ricordano la ex-ferrovia), cui segue l'unico tunnel del percorso, lungo 500 m, sotto l'abitato. La linea continua a piegare verso sud fino al bivio con l'allora linea Bristol - Gloucester dove prende decisamente la direzione sud. Siamo circa a 8 km dalla partenza, il bivio è oggi tra la greenway e il Ring Road Path e della vecchia stazione di Mangotsfield rimane solo il muro esterno, decorato con opere artistiche che ricordano la ferrovia e alberi piantati al posto delle colonne dell'edificio. Il percorso prosegue verso Bath superando con due nuovi ponti ciclopedonali la grande rotatoria della Tangenziale A4174 per arrivare alla ex-stazione di Warmley (oggi recuperata come bar per il ristoro dei fruitori della greenway) a circa 10 km dalla partenza. Dopo altri 2 km, il percorso, lambendo il limite dell'urbanizzato, raggiunge la stazione di Oldland Common, capolinea dell'attuale ferrovia storica Avon Valley Railway. Da qui il percorso costeggia per circa 4 km la linea turistica arrivando, dopo aver passato la stazione di Bitton, all'altro capolinea di Avon Riverside: il paesaggio periurbano ha lasciato spazio alla campagna della

valle dell'Avon. Passato il villaggio di Saltford, il percorso, con l'ultimo dei 4 ponti sul fiume Avon, giunge alla periferia ovest di Bath. Da qui segue per altri 400 m circa la vecchia ferrovia per poi deviare verso sud e sfruttare l'argine del fiume praticamente fino alla Green Park Station, originale punto di arrivo della ferrovia. Attraverso una serie di percorsi ciclopedonali è possibile raggiungere le stazioni di Oldfield Park e di Bath Spa sulla linea attiva della Great Western Railway tra Bristol e Londra. Il percorso fa parte della Route 4 della National Cycle Network (da Londra a Fishguard, nell'ovest del Galles, di circa 700 km) e del percorso Eurovelo 2 (il "percorso delle capitali", da Galway in Irlanda a Mosca, di circa 4.000 km).

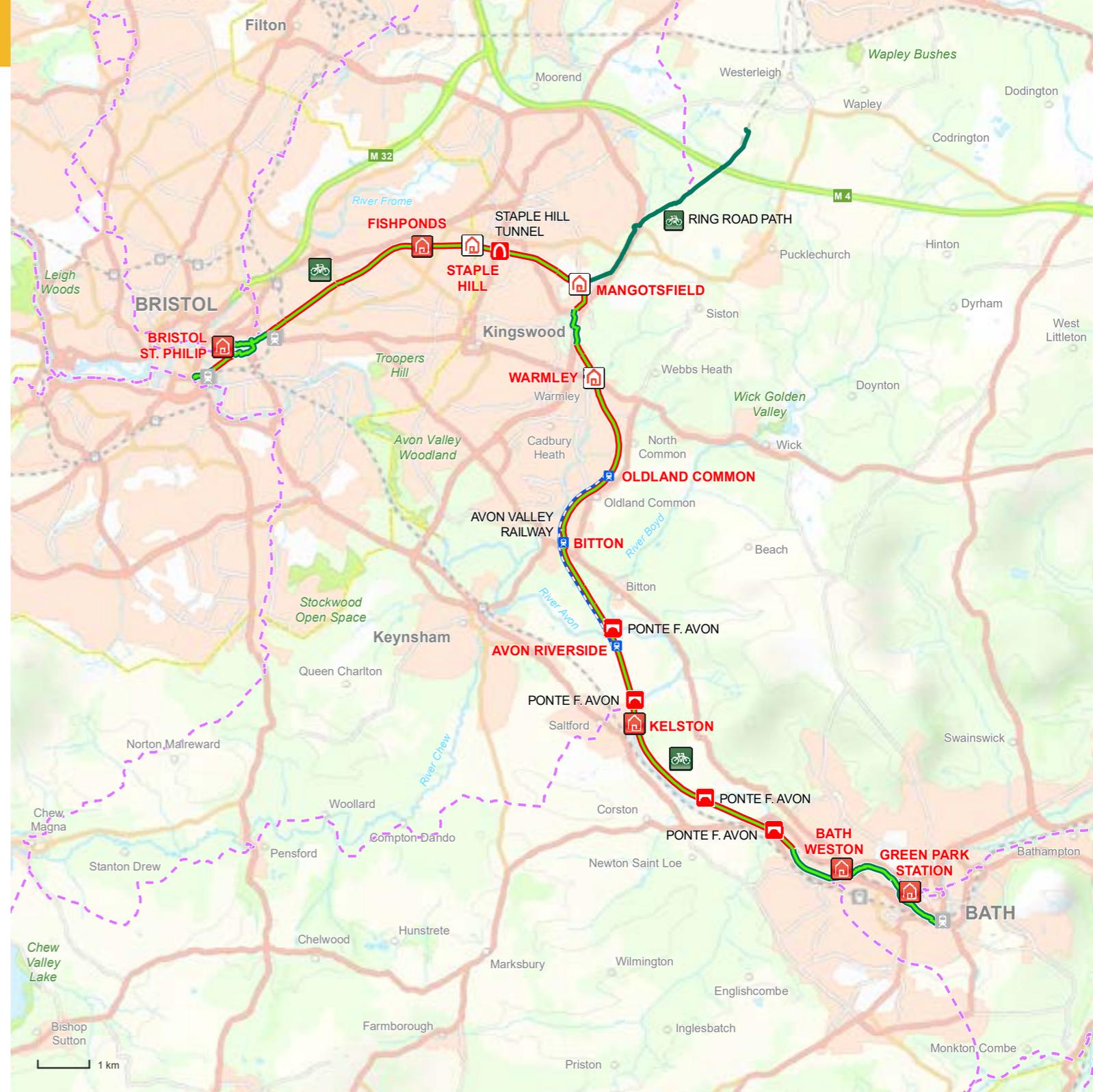
La linea turistica Avon Valley Railway e il rail with trail

Tra le stazioni di Oldland Common e Avon Riverside, il Bristol Bath Railway Path rappresenta un esempio di rail with trail, ossia di greenway che corre a lato di una linea ferroviaria poco utilizzata, in quanto si sviluppa accanto alla Avon Valley Railway, una ferrovia storica ("heritage railway") lunga circa 4 km realizzata recuperando parte del tracciato della linea dismessa Bristol-Bath. La ferrovia turistica nasce per iniziativa di un gruppo di residenti, che nel 1972, insieme al rappresentante locale in parlamento, fondarono la "Bristol Suburban Railway Society", con sede presso la stazione di Bitton, allo scopo di acquisire e riaprire per i pendolari e, nel fine settimana, a fini turistici le tratte Bristol-Bath e Mangotsfield-Yate.

Nel 1988 fu riarmato un primo tratto della linea da Bitton a Oldland Common, che per questioni legali fu inaugurato solo il 6 marzo 1991, e nel 2004 la linea fu prolungata ad "Avon Riverside", consentendo così l'accesso alla riva del fiume da parte degli utenti della greenway Bristol-Bath nonché la realizzazione da parte della British Waterways di un nuovo approdo per le barche nelle vicinanze, creando un vero e proprio punto di scambio intermodale. La ferrovia storica è oggi gestita da una Fondazione (Avon Valley Railway Heritage Trust), che ne cura l'esercizio e la manutenzione, e rappresenta un'importante attrazione turistico-ricreativa che accoglie circa 80.000 visitatori all'anno.

PROSPETTIVE FUTURE

Dopo 40 anni dall'apertura del primo tronco, sono previsti diversi lavori di miglioramento del percorso (allargamento, creazione di aree di sosta, installazione di nuove attrezzature) per cui sono stati già stanziati nel 2019 circa 1,5 milioni di euro da parte del Ministero dei Trasporti e dal Bristol City Council.



GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH

Staple Hill Tunnel.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH

Ex stazione di Mangotsfield.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH

Ex-stazione di Warmley.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH

Bristol-Bath Railway Path.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH



Bristol-Bath Railway Path.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH



Staple Hill Tunnel.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH

Avon Valley Railway tra le stazioni di Oldland Common e Avon Riverside.

GRAN BRETAGNA

GREENWAY BRISTOL & BATH RAILWAY PATH

Staple Hill Tunnel.

CAP. 5

ESEMPI DI PROGETTI ITALIANI DI GREENWAYS SU LINEE DISMESSE IN CONCESSIONE

Ciclopedonale sulla ex linea concessa Paliano-Fiuggi nel Comune di Acuto (FR). ▶





LOMBARDIA

GREENWAY PALADINA-PIAZZA BREMBANA

CICLOVIA VALLE BREMBANA



31,5 KM



2007-2019



ASFALTO



SI

PONTE
SAN PIETRO**LINEA DISMESSA BERGAMO-PIAZZA BREMBANA**

La ferrovia Bergamo-Piazza Brembana fu attivata per fasi tra il 1906 e il 1926, adottando fin dall'inizio l'elettrificazione a corrente alternata 6000 V/25Hz, che la rese una delle prime linee a sperimentare la trazione elettrica in Italia. Nel secondo dopoguerra il mancato ammodernamento della linea e l'obsolescenza del materiale rotabile determinarono una progressiva riduzione del traffico, culminata con la chiusura nel 1966 a seguito di un problema strutturale ad una galleria.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

I primi passi per la trasformazione in greenway del tracciato della ex-ferrovia della Valle Brembana risalgono al 1999, quando la provincia di Bergamo chiese alla regione Lombardia un finanziamento per avviare studi e progetti per il riutilizzo della sede ferroviaria dismessa. La progettazione prese avvio nel 2001 e tre anni dopo venne approvato il progetto definitivo della ciclovia Zogno-Piazza Brembana. Le aree di sedime interessate dal progetto furono acquisite a titolo gratuito dal Demanio dello Stato e i lavori cominciarono nel 2005. Il primo tratto, da Piazza Brembana a San Pellegrino Terme, lungo circa 16,0 km, venne inaugurato il 20 ottobre 2007, mentre, l'anno seguente venne completato anche il tratto tra Zogno e San Pellegrino Terme, di altri 4,5 km.

Trascorso un decennio, sempre per iniziativa della provincia di Bergamo, nel 2017 sono stati avviati i lavori per un ulteriore prolungamento della ciclovia in direzione del capoluogo, che hanno portato tra il 2018 e il 2019 alla trasformazione in greenway del tratto compreso tra la ex-stazione di Paladina (in comune di Almè) e quella di Brembilla-Grotte (in comune di Zogno), che è stato intitolato al campione di ciclismo Felice Gimondi, originario della valle e recentemente scomparso.

Le caratteristiche della via verde

La Ciclovia Valle Brembana costituisce uno dei primi esempi di riutilizzo di un tracciato ferroviario dismesso in Lombardia e una delle realizzazioni più suggestive e apprezzate del panorama nazionale. Attraversa i territori dei comuni di Almè, Villa d'Almè, Sedrina, Zogno, San Pellegrino Terme, San Giovanni Bianco, Camerata Cornello, Lenna e Piazza Brembana, risalendo la Valle Brembana e superando un dislivello di 237 m, con pendenze limitate e costanti.

La greenway, che si estende oggi per 31,5 km, è adatta a tutti gli utenti (ciclisti con qualunque tipo di bici, pedoni, pattinatori, sciatori di fondo su rotelle) e ricalca, per il 65% del suo percorso, il tracciato della ex-ferrovia. Per ulteriori 8 km, dove il

sedime ferroviario era già stato destinato ad altri usi, al fine di assicurare la continuità incrocia altri percorsi in sede propria o in strade secondarie poco trafficate.

In particolare, si segnalano due tratti, i più lunghi, dove si sono adottate soluzioni alternative. Il primo tratto, tra Zogno e San Pellegrino Terme, è stato realizzato un percorso in sede propria di circa 3,0 km sull'altra sponda del Brembo, collegato mediante un nuovo ponte ciclopeditonale in legno di 40 m. Il secondo tratto, tra Camerata Cornello e Lenna, è stata realizzata una pista protetta in parte a margine della strada provinciale ex-SS 470 (che ha inglobato l'ex-sedime) e in parte su un tracciato ex-novo, costruendo un altro ponte ciclopeditonale sul Brembo e riutilizzando un caratteristico ponte in pietra del XV secolo ("ponte delle capre"). Infine, per un tratto di circa 3 km in corrispondenza dell'area industriale e del centro abitato di Zogno, dove il recupero dell'ex-sedime non è stato ancora avviato, pedoni e ciclisti devono per il momento percorrere la trafficata strada provinciale ex-SS 470.

La greenway ha generalmente una larghezza di 3,00 m (salvo in corrispondenza di due ponti sul Brembo dove si riduce fino a circa 1,0 m) e pavimentazione in conglomerato bituminoso, con corsie separate per senso di marcia. Nei tratti promiscui con il traffico automobilistico (a San Pellegrino Terme, San Giovanni Bianco e Camerata Cornello) la continuità è segnalata da cartelli direzionali. In alcuni punti, il recupero del sedime ha richiesto interventi di messa in sicurezza dei versanti e delle pareti rocciose adiacenti il tracciato e il ripristino di piccoli muri di contenimento.

Lungo la greenway vi sono 12 attraversamenti stradali, per lo più con strade secondarie, messi in sicurezza mediante segnaletica orizzontale e verticale; fa eccezione l'attraversamento della SP 14 ad Almè, regolato da impianto semaforico a chiamata.

Lungo il percorso sono state realizzate numerose aree di sosta, rampe per l'accesso e punti di interscambio in prossimità delle strade principali ed è stata posizionata frequente segnaletica direzionale e numerosi cippi chilometri indicanti la distanza tra una località e l'altra. Nei principali punti di accesso alcuni totem informativi offrono una visione d'insieme del percorso e dei punti di interesse presenti nelle vicinanze. Le 14 ex-stazioni presenti lungo il tratto recuperato, tutte in elegante stile liberty, salvo qualche sporadico riutilizzo (a Zogno, Camerata Cornello e Lenna), versano in condizioni di abbandono.

La Ciclovia Valle Brembana è integrata nella rete di percorsi ciclopeditonali della provincia di Bergamo: a Paladina si connette con i percorsi del Parco dei Colli di Bergamo che consentono di raggiungere il capoluogo provinciale, a Villa d'Almè si collega con la ciclopeditonale della Valle Imagna e a Sedrina si conatterà con la ciclabile della Val Brembilla di futura realizzazione.

Il riuso di gallerie e ponti

Gallerie e ponti sono un elemento caratterizzante di questa greenway: lungo i suoi 31,5 km sono state recuperate 24 gallerie (con lunghezza variabile tra gli 8 e i 312 m) e 6 ponti principali (di cui 3 sul fiume Brembo, tra cui il ponte di Lenna a 8 archi), attraverso interventi conservativi in grado di preservarne l'aspetto architettonico. La galleria di S. Giovanni Bianco e il ponte sul torrente Enna, che erano già stati riutilizzati per la viabilità ordinaria, sono usati anche per il passaggio di pedoni e ciclisti. Nelle gallerie sono state installate cunette ai lati della pista per la raccolta delle acque percolanti e apparecchi illuminanti che si accendono automaticamente al passaggio dei ciclisti, fissati alle pareti o posizionati a terra (creando un suggestivo effetto scenico sulle volte scavate nella roccia viva). Sui ponti è stato consolidato il piano di appoggio, con la realizzazione di un sottofondo in calcestruzzo sui manufatti in cemento armato e la posa di un grigliato su quelli a struttura metallica, mentre i parapetti (non recuperabili dal punto di vista funzionale) sono stati oggetti di un restauro conservativo e accostati a nuove barriere di protezione adeguate alla normativa vigente. Un cavalcavia sulla ex-SS 470 a San Giovanni Bianco, demolito dopo la chiusura della linea, è stato sostituito con una passerella ciclopedonale.

I costi di realizzazione

L'investimento per la realizzazione del tratto Zogno-Piazza Brembana è stato di 4,8 milioni di euro, cui è seguito un ulteriore investimento di 1,2 milioni di euro per realizzare il tratto Paladina-Zogno. Al finanziamento dell'opera hanno contribuito principalmente la Regione Lombardia e la Provincia di Bergamo e, in misura minore, la comunità montana Valle Brembana e i comuni attraversati. Il costo medio per chilometro della greenway (escludendo il tratto lungo la ex-SS 470 a Zogno) è stato di circa 210.000 €, con un valore più alto per il tratto Zogno-Piazza Brembana, che attraversa un territorio più impervio e dove si sono dovuti realizzare nuovi tratti in sede propria non essendo sempre disponibile l'ex-sedime.

PROSPETTIVE FUTURE

È in fase di progettazione un nuovo tratto di ciclovia in corrispondenza dell'abitato di Zogno, lungo circa 3,5 km e per il quale sono stati stanziati 1,2 milioni di euro che, recuperando ove possibile il tracciato ferroviario, consentirà di evitare l'attuale pericoloso transito lungo la ex-SS 470. Inoltre, è allo studio un programma di recupero di tutte le ex-stazioni allo scopo di renderle nuovamente fruibili ai "viaggiatori", trasformandole in punti informativi, di ristoro, di noleggio e assistenza di biciclette, nonché in sedi di associazioni e musei fotografici, con l'obiettivo di aumentare l'attrattiva della greenway.



LOMBARDIA

GREENWAY PALADINA-PIAZZA BREMBANA

CICLOVIA VALLE BREMBANA



Ciclovia nel Comune di Piazza Brembana.

LOMBARDIA

GREENWAY PALADINA-PIAZZA BREMBANA

CICLOVIA VALLE BREMBANA



Ciclovia tra i Comuni di Paladina e Almè.



TRENTINO ALTO ADIGE E VENETO

GREENWAY DOBBIACO-CALALZO

LUNGA VIA DELLE DOLOMITI (PORZIONE)



65,7 KM



2003-2009

ASFALTO E
STERRATO

SI

DOBBIACO
CALALZO DI
CADORE**LINEA DISMESSA DOBBIACO-CALALZO**

I lavori di costruzione della ferrovia Dobbiaco-Calalzo, lunga 64,9 km, furono avviati nel corso della I Guerra Mondiale per esigenze militari e completati nel 1921 dal Genio Militare italiano. Come per molte altre ferrovie minori, la diffusione della motorizzazione privata segnò il progressivo declino della linea che, passato il momento di gloria in occasione delle Olimpiadi di Cortina d'Ampezzo del 1956, fu chiusa tra il 1962 e il 1964.

INTERVENTO DI RIUSO**La nascita e lo sviluppo del progetto**

Dopo alcuni decenni di abbandono, alla fine degli anni '90, i comuni e le comunità montane attraversate dal vecchio tracciato ferroviario hanno avviato i lavori per la sua trasformazione in greenway, con l'impiego di finanziamenti della legge 366/98 e di fondi della Regione Veneto e della Provincia Autonoma di Bolzano.

I primi tratti sono stati aperti nel 2000 e l'intero percorso, da Dobbiaco a Calalzo, è stato inaugurato nel luglio 2003, divenendo una delle prime greenway realizzate su sedimi ferroviari dismessi in Italia. Negli anni successivi sono proseguiti i lavori, in particolare nei tratti più critici, per migliorare la continuità e la sicurezza del percorso: nel 2004 è stato inaugurato un nuovo tratto in sede propria di 4 km nel comune di Pieve di Cadore; nel 2008 è stato asfaltato un tratto tra Acquabona e Chiapuzza che non segue l'ex-sedime ferroviario; nel 2009 è stata completata la realizzazione di un percorso in sede propria tra Vodo e Venas di Cadore (dove il tracciato ferroviario non era più disponibile).

La greenway Dobbiaco-Calalzo si estende per 65,7 km ed è uno dei più lunghi e dei più spettacolari percorsi realizzati lungo le ferrovie dismesse in Italia, di grande valore paesaggistico: si snoda tra boschi, laghi e le più famose vette delle Dolomiti (Tre Cime di Lavaredo, Cristallo, Tofane, Sorapiss, Croda da Lago, Pelmo, Antelao, Marmarole), dichiarate nel 2009 dall'Unesco Patrimonio mondiale dell'Umanità, attraversando il territorio di 8 comuni tra cui la rinomata Cortina d'Ampezzo.

Costituisce una porzione del più ampio progetto della Lunga Via delle Dolomiti, un itinerario di 240 km promosso dalla Comunità Montana Centro Cadore che attraversa tutta la provincia di Belluno, nonché della ciclovia Monaco di Baviera-Venezia, itinerario di 560 km che collega la metropoli tedesca con la città lagunare sull'Adriatico.

A Dobbiaco si collega con la pista ciclabile della Val Pusteria, che da Fortezza giunge a S. Candido, per poi proseguire in territorio austriaco.

Le caratteristiche della via verde

La greenway Dobbiaco-Calalzo ripercorre per gran parte il vecchio sedime ferroviario (86% del suo tracciato), riutilizzando ponti e gallerie originali, con pendenza moderata e costante (massimo 3,5%), salendo fino ai 1529 m s.l.m. del passo Cimabanche, al confine tra Trentino-Alto Adige e Veneto. Nel progetto di recupero si è prestata particolare attenzione alla continuità del percorso, in quanto dopo 40 anni di abbandono in alcuni tratti l'ex-sedime era stato destinato ad altri usi, e alla messa in sicurezza degli attraversamenti con le strade più trafficate. In particolare, tra le località Acquabona e Chiapuzza e tra Vodo e Venas di Cadore, due tratti dove la sede ferroviaria è stata inglobata nella strada statale 51 "Alemagna", sono stati realizzati nuovi percorsi in sede propria per circa 7,6 km. Nei pressi della vecchia fermata di Sorgenti e a Pieve di Cadore, circa 1 km del vecchio sedime già privatizzato o destinato ad altri usi è stato sostituito con percorsi alternativi in sede propria. Infine, tre brevi porzioni di sedime dismesso a Venas, Valle di Cadore e Calalzo di Cadore (per complessivi 2,1 km), nel frattempo trasformate in strade locali a scarso traffico, sono utilizzate promiscuamente da automobili, pedoni e ciclisti. Per aumentare la sicurezza, gli attraversamenti a raso con le strade più trafficate sono stati progressivamente sostituiti da sottopassi: ne sono stati realizzati 6 lungo la S.S. 51, uno all'intersezione con la S.S. 48 bis e uno a quello con la S.S. 51 bis. Permangono solo due attraversamenti a raso con la statale Alemagna, uno regolato da impianto semaforico e l'altro con semplice segnaletica verticale e orizzontale.

La greenway ha sezione trasversale variabile, con larghezza minima di 2,5 m, in funzione delle scelte effettuate dai comuni attraversati (in genere responsabili della gestione del percorso). Il fondo è sterrato nel tratto Dobbiaco-Cortina d'Ampezzo, in inverno usato come pista per lo sci di fondo, e in conglomerato bituminoso tra Cortina e Calalzo; in questo tratto la carreggiata è generalmente divisa in due corsie ciclo-pedonali o, nei tratti più ampi, in due corsie ciclabili e una pedonale. La pista è provvista di segnaletica normativa e direzionale, nonché di segnaletica informativa sulla storia e i principali manufatti della vecchia ferrovia. Lungo il percorso sono state installate panchine, aree per la sosta e fontanelle, e sono stati creati diversi punti di noleggio e assistenza per le biciclette. Un servizio di trasporto bici sugli autobus, attivo nel periodo estivo, consente un facile rientro al punto di partenza, favorendo la fruizione anche da parte di famiglie e bambini.

Le 30 ex-stazioni e fermate della ferrovia delle Dolomiti, costituite spesso da caratteristici edifici in stile alpino, sono in gran parte ancora esistenti e divenute abitazioni private, sedi di servizi pubblici o inutilizzate; solo quella di Tai di Cadore è stata recuperata per creare un punto di alloggio e ristoro per gli utenti del percorso.

Il riuso di gallerie e ponti

Lungo il tracciato della ferrovia Dobbiaco-Calalzo si incontravano 10 gallerie e 12 ponti/viadotti principali, 8 in muratura e 4 in ferro. Le gallerie sono state quasi tutte riutilizzate per il passaggio della greenway, mediante la posa della pavimentazione e l'installazione, ove necessario, di un sistema di illuminazione; fa eccezione la galleria più lunga (Pezovico, 560 m), in corrispondenza della quale la greenway segue un tratto di ferrovia abbandonato nel 1926 ed utilizza una vecchia galleria più breve.

Dei 12 viadotti principali originari, invece, ne sono stati riutilizzati 7, con lavori di realizzazione della pavimentazione e di sistemazione delle barriere parapetto, tra i quali l'ardito ponte in ferro sul rio Felizon, tra Ospitale e Fiammes, posto a 70 m d'altezza sul pelo dell'acqua. Un altro ponte, sul fiume Rienza, è stato ricostruito in calcestruzzo armato, in quanto l'originario in ferro era stato demolito, mentre altri 2 ponti in ferro (anch'essi già demoliti) sono stati sostituiti con dei saliscendi.

L'utenza della greenway

Nel comune di Dobbiaco, presso l'omonimo lago, è stato installato un contatore di passaggi per monitorare l'utilizzo della greenway. I dati rilevati negli ultimi 4 anni sono stati in costante crescita: dai 143.000 transiti del 2016, si è saliti a 179.000 nel 2017 e nel 2018 e, infine, a 187.000 nel 2019 (+31% in 3 anni), con una media nell'ultimo anno di oltre 500 passaggi al giorno (e un picco di 1.500 nel mese di agosto). Il flusso di utenti si concentra principalmente nel periodo estivo, da giugno a settembre, con circa il 70% dei transiti (e punte mensili di 40.000 passaggi a luglio e 45.000 ad agosto), ma essendo il tratto in cui è installato il contatore utilizzando in inverno come pista per lo sci di fondo si ha un discreto utilizzo anche nel periodo dicembre-febbraio, con circa il 15% dei passaggi annuali.

Prevalgono, a differenze di altre realtà, gli utenti a piedi, che nel 2019 hanno rappresentato il 62% del totale (considerando come utenti a piedi anche gli sciatori del periodo invernale): limitando l'analisi ai soli mesi estivi il rapporto tra pedoni e ciclisti appare più equilibrato (55% di pedoni e 45% di ciclisti in media negli ultimi 4 anni).

La maggior utenza pedonale è probabilmente influenzata dalla posizione del contatore, posto sulle rive del lago di Dobbiaco, che attrae molti turisti che passeggiano nelle sue vicinanze.

PROSPETTIVE FUTURE

Nel prossimo futuro sono previsti ulteriori interventi di ammodernamento della greenway, con la realizzazione di una nuova pavimentazione nel tratto Dobbiaco-Cortina, la creazione di una rete di assistenza e soccorso, l'apertura di punti di ristoro lungo il percorso e la realizzazione di un museo dedicato alle Dolomiti e alla Grande Guerra. Sarebbe auspicabile, in tal senso, il recupero dei vecchi edifici ferroviari, oggi spesso in disuso, contribuendo così a salvaguardare altre vestigia della storica ferrovia delle Dolomiti.



TRENTINO ALTO ADIGE E VENETO

GREENWAY DOBBIACO-CALALZO

LUNGA VIA DELLE DOLOMITI (PORZIONE)



Ciclabile nel Comune di Valle di Cadore.

TRENTINO ALTO ADIGE E VENETO

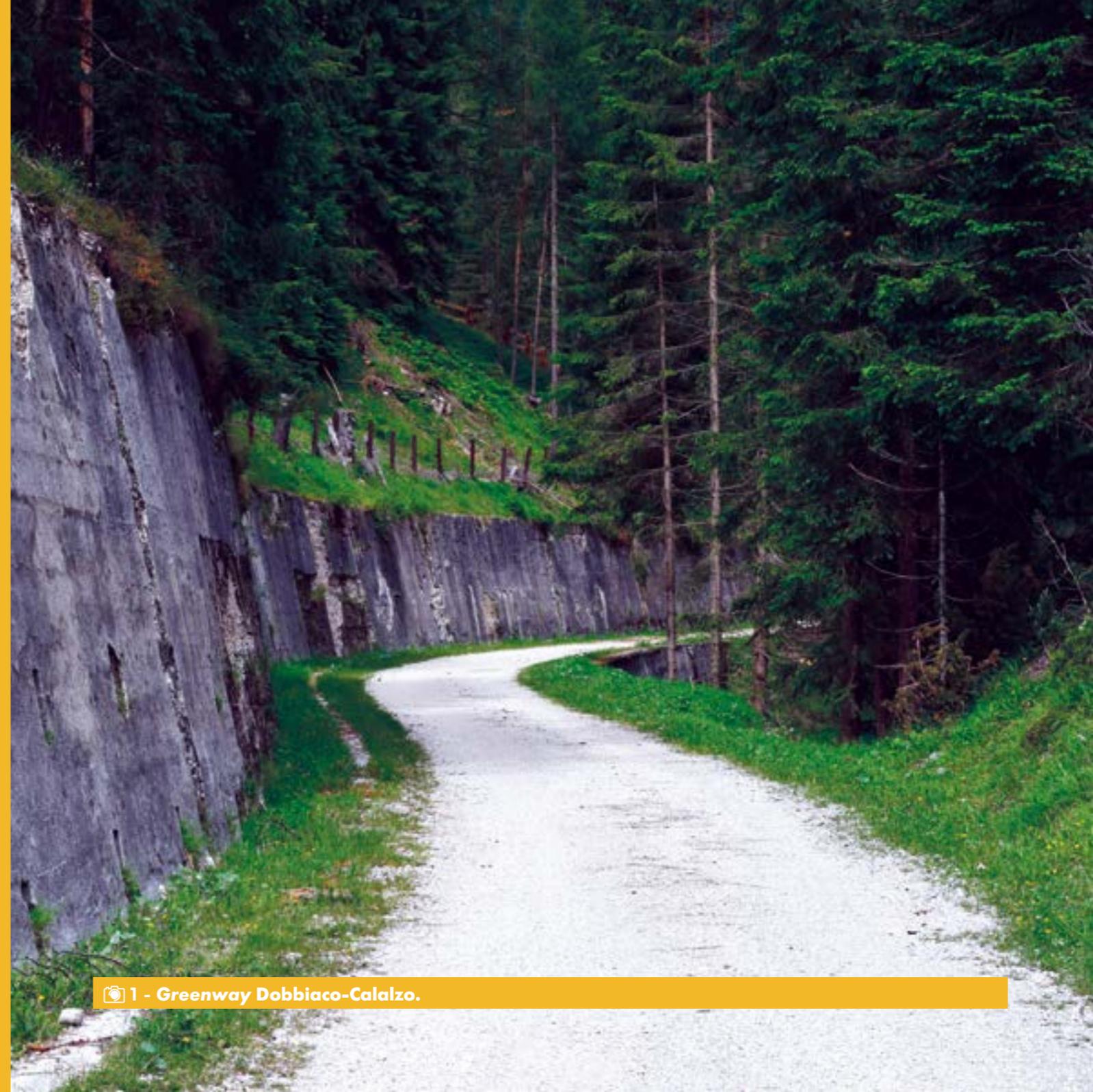
GREENWAY DOBBIACO-CALALZO

LUNGA VIA DELLE DOLOMITI (PORZIONE)



Ciclabile in prossimità del Lago Landro.

CAP. 6
APPENDICE TECNICA



 1 - Greenway Dobbiaco-Calalzo.



📷 2 - Greenway Vitulano Foglianise-Benevento.



📷 3 - Greenway San Lorenzo al Mare-Ospedaletti Ligure.



📷 4 - Greenway Voghera-Rivanazzano.



📷 5 - Greenway Modena-Vignola.

TEMI PROGETTUALI

Il percorso “vero e proprio”

I tracciati ferroviari dismessi hanno caratteristiche tecniche che li rendono particolarmente adatti per la trasformazione in *greenway*: la larghezza della piattaforma stradale è sufficiente per ospitare un percorso multifunzionale (generalmente oscilla tra 5 e 10 m, in funzione del numero di binari e dello scartamento), le pendenze sono regolari e modeste (tipicamente non superiori, per linee ad aderenza naturale, al 35-40 ‰), il sottofondo e le opere di drenaggio possono essere già esistenti e riutilizzabili. La sezione trasversale tipo della *greenway* può essere costituita da un'unica carreggiata, utilizzata promiscuamente da pedoni e ciclisti [📷 1], o, più raramente, da più carreggiate separate dedicate a diverse tipologie di utenti [📷 2].

Nel caso di percorsi promiscui, la larghezza minima dell'area pavimentata dovrebbe essere di 2,5 m (in accordo con il D.M. 557/99 “Regolamento recante norme per la definizione delle caratteristiche tecniche delle piste ciclabili”), ma nei tratti più frequentati, come ad esempio quelli all'interno dei centri abitati o lungo le coste, può essere aumentata fino a 4,0-4,5 m. La pavimentazione può essere realizzata, una volta rimosso il binario, sulla massiciata ferroviaria opportunamente compattata e livellata, scegliendo tra diverse soluzioni, in funzione dell'intensità d'uso e del contesto ambientale: in aree urbane o molto trafficate è frequente l'utilizzo del conglomerato bituminoso; in zone rurali o montane sono diffuse anche le pavimentazioni in misto granulare o terra stabilizzata. La carreggiata stradale può essere suddivisa in più corsie (per diverse tipologie di utenti o per diversi sensi di marcia), mediante segnaletica orizzontale o utilizzando pavimentazioni differenti [📷 3].



📷 6 - Greenway Arenzano-Albisola Capo.



📷 7 - Greenway Airasca-Moretta.



📷 8 - Greenway Paladina-Piazza Brembana.



📷 9 - Greenway Roncadizza-Plan Val Gardena.

Particolare attenzione deve essere rivolta alla continuità della greenway, prevedendo, nei tratti in cui il sedime ferroviario dismesso non è disponibile, la creazione di percorsi alternativi in sede propria o lungo le strade ordinarie, garantendo adeguate condizioni di sicurezza per gli utenti. Analoga attenzione, visto che le ferrovie hanno generalmente poche intersezioni con la rete stradale, deve essere posta alla realizzazione di punti di entrata e uscita per i fruitori, per evitare che la loro carenza possa avere un impatto negativo sull'utilizzo. Nei tratti più esposti, è necessario installare opportune barriere parapetto, in legno, metalliche o vegetali [📷 4]. Nei tratti urbani o comunque utilizzati anche nelle ore serali può essere installato un impianto di illuminazione, riutilizzando, se ancora presenti, i pali della linea aerea della ex-ferrovia [📷 5].

Il costo medio di realizzazione del percorso può oscillare tra 20.000 e 150.000 €/km (in funzione della larghezza, del tipo di pavimentazione e delle condizioni del tracciato pre-recupero), a cui va aggiunto il costo delle eventuali barriere parapetto (50-100 €/ml) e dell'impianto di illuminazione (assai variabile in funzione delle soluzioni tecniche scelte).

Le aree di sosta

Al fine di consentire una fruizione dolce e piacevole della greenway, è necessario realizzare lungo il percorso un adeguato numero di aree di sosta per permettere agli utenti di fermarsi, sedersi, bere dell'acqua e rifocillarsi; a tal fine si possono sfruttare gli allargamenti della sede ferroviaria in corrispondenza di stazioni e case cantoniere o in specifici punti (ad es. curve e attraversamenti).

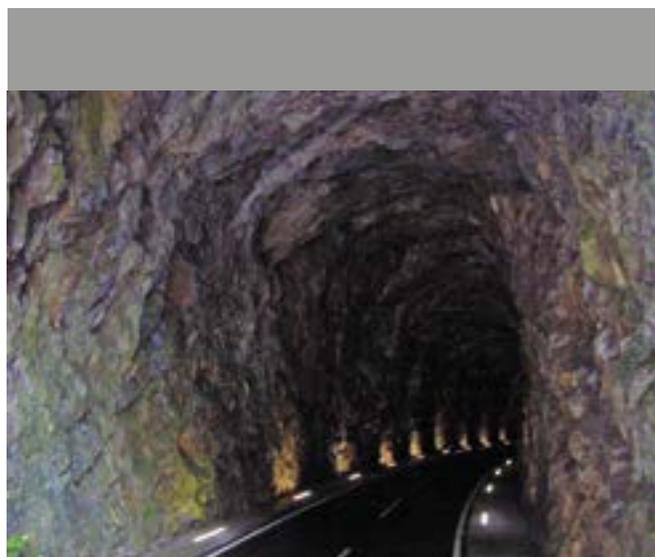
Particolare attenzione deve essere posta alla distanza tra due aree di sosta successive, offrendo agli utenti la possibilità di fermarsi a intervalli temporali di 5-10 minuti,



📷 10 - Greenway Ruta del Carrilet (Spagna).



📷 11 - Greenway Dobbiaco-Calalzo.



📷 12 - Greenway Paladina-Piazza Brembana.



📷 13 - Greenway San Lorenzo Cipressa-Ospedaletti Ligure.

tenuto conto della velocità di spostamento (in funzione della tipologia di utenti) e della pendenza del percorso.

Le aree di sosta dovrebbero essere dotate di panchine e cestini per i rifiuti [📷 6] e, ad intervalli maggiori, di fontanelle, rastrelliere per le biciclette e tavoli da pic-nic [📷 7], ed essere situate in ambiti riparati, protetti e ombrosi (nei mesi estivi). Il costo per la realizzazione delle aree di sosta varia in funzione della frequenza e della loro dotazione di attrezzature, oscillando mediamente tra 1.500 e 3.000 €/km.

La segnaletica

La segnaletica deve avere molteplici obiettivi: garantire la fruizione in sicurezza del percorso, favorire la riconoscibilità, fornire informazioni sulla greenway e il territorio attraversato. Accanto alla segnaletica normativa, costituita dai segnali di pericolo, prescrizione e obbligo previsti dal Codice della Strada (che andrebbero posizionati all'inizio e alla fine del percorso, in corrispondenza delle intersezioni con la rete stradale e in punti di particolare pericolo come viadotti e gallerie), dovrebbe essere installata anche una segnaletica direzionale con indicazioni sulle località raggiungibili e le relative distanze [📷 8], nonché una segnaletica informativa in grado di offrire agli utenti più curiosi informazioni sul passato ferroviario, su ciò che ne resta, sulle emergenze di interesse storico, archeologico, culturale, naturalistico e paesaggistico che si incontrano pedalando o camminando lungo la greenway [📷 9].

In mancanza di indicazioni a livello nazionale, la segnaletica dovrebbe essere omogenea lungo il percorso e in linea con le eventuali prescrizioni regionali e dovrebbe includere ove possibile un logo e un nome identificativo (che favoriscono la promozione e la comunicazione), richiamando altresì l'origine ferroviaria della greenway [📷 10].



📷 14 - Greenway Cardano-Ponte Gardena.



📷 15 - Greenway Moggio-Tarvisio Centrale.



📷 16 - Greenway Moggio-Tarvisio Centrale.



📷 17 - Greenway Voghera-Rivanazzano.

Nei principali punti di accesso è importante l'installazione di totem informativi che diano una visione d'insieme del percorso e del territorio attraversato [📷 11].

Il costo per l'installazione della segnaletica può mediamente variare tra 1.000 e 2.000 €/km, a cui va aggiunto il costo per la messa in sicurezza delle intersezioni con la rete stradale (variabile in funzione delle soluzioni tecniche adottate e della frequenza degli attraversamenti).

Le gallerie, i ponti e i viadotti

Gallerie, ponti e viadotti costituiscono elementi distintivi delle greenways realizzate lungo i tracciati ferroviari dismessi, che contribuiscono a mantenere costanti e moderate le pendenze e a limitare le intersezioni con la rete stradale. Inoltre, essi aggiungono un fascino particolare alle escursioni e, nel caso dei ponti e dei viadotti, offrono spesso belle vedute sul paesaggio circostante.

Il riutilizzo dei manufatti ferroviari comporta innanzitutto una verifica strutturale, in particolare quando sono trascorsi molti anni dal loro abbandono. Nel caso delle gallerie, oltre alla sistemazione del fondo e alla realizzazione della pavimentazione, i principali interventi consistono generalmente nel consolidamento dei rivestimenti interni per evitare la caduta di calcinacci, mediante ripresa delle murature o posizionamento di reti protettive, nella limitazione delle infiltrazioni di acqua attraverso l'applicazione di coperture plastiche o metalliche sulle volte e nell'installazione, quando necessario, di un impianto di illuminazione [📷 12 e 13].

Gli interventi per il recupero di ponti e viadotti, invece, si differenziano in funzione della loro tipologia. I manufatti in muratura o in cemento armato richiedono generalmente, accanto alla realizzazione della pavimentazione del percorso, la sistemazione o il rifacimento dei parapetti, in accordo con le prescrizioni delle Norme Tecniche



📍 18 - Greenway Roncadizza-Plan Val Gardena.

per le Costruzioni [📍 14]. Il riutilizzo dei ponti e dei viadotti a travi metalliche è invece più complesso, in quanto tali manufatti non presentano generalmente una base di appoggio continua per la pavimentazione. Gli interventi richiesti consistono quindi nella creazione di una pavimentazione continua, mediante la posa di listelli di legno o griglie metalliche sulla struttura portante del ponte, e l'installazione di barriere parapetto di altezza idonea [📍 15].

I fabbricati di servizio e il passato ferroviario

Lungo una ferrovia dismessa si possono incontrare vecchie stazioni, fermate, case cantoniere, così come binari, segnali, cippi chilometrici, passaggi a livello e altri ricordi dell'esercizio ferroviario. I fabbricati ferroviari, in genere facilmente riconoscibili perché realizzati secondo modelli tipologici comuni, quando non già destinati ad altre funzioni possono essere riutilizzati per la creazione di servizi per i fruitori delle greenways o per le comunità locali, in funzione degli spazi a disposizione e del contesto territoriale in cui sono inseriti, trasformandoli in bar, ristoranti, agriturismi, ostelli, centri di noleggio e assistenza biciclette, musei e centri culturali, punti informativi, luoghi per la vendita di prodotti tipici del territorio, punti di interscambio con altri mezzi di trasporto, ecc. [📍 16 e 17]. Si migliora così il confort per gli utenti del percorso e, nel contempo, si fanno rivivere edifici spesso inutilizzati, che ritornano ad essere punto di sosta e incontro tra i viaggiatori come ai tempi del treno. Gli altri elementi ferroviari andrebbero, ove possibile, anch'essi conservati e valorizzati, restaurandoli e abbinandoli a pannelli illustrativi che ne descrivano l'originaria funzione; in tal modo diventano segni distintivi delle vie verdi realizzate lungo le ferrovie dismesse, in grado di evocare anche nei più giovani il ricordo del treno e di aggiungere fascino e animazione alle escursioni [📍 18].

GLOSSARIO

Armamento ferroviario

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

Binario

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

Cammino d'Italia

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

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

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

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

Casa Cantoniera (CC)

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

Cavalcavia ferroviario/sottovia ferroviario

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

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

Ciclovie turistiche nazionali

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

Decreto ministeriale di dismissione definitiva di una linea ferroviaria

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

Fabbricato di servizio

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

Fabbricato Viaggiatori (FV)

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

Ferrovie in concessione

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

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

Greenways

Infrastrutture lineari di trasporto e comunicazione per la mobilità ecosostenibile, cosiddetta dolce in quanto non motorizzata, che sono definite come «*vie di comunicazione riservate esclusivamente a spostamenti non motorizzati, sviluppate in modo integrato al fine di migliorare l'ambiente e la qualità della vita nei territori attraversati; devono avere caratteristiche di larghezza, pendenza e pavimentazione tali da garantire un utilizzo facile e sicuro agli utenti di tutte le capacità e abilità: al riguardo, il riutilizzo delle alzaie dei canali e delle linee ferroviarie abbandonate costituisce lo strumento privilegiato per lo sviluppo delle greenways*» (Dichiarazione di Lille, 2000). Una *greenway* è caratterizzata dall'essere realizzata su una sede propria utilizzata in esclusiva, derivante dal riuso di infrastrutture territoriali lineari quali percorsi campestri, alzaie di fiumi, ex tracciati ferroviari, ecc.

Linea ferroviaria dismessa con Decreto ministeriale

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

Linea ferroviaria dismessa per variante di tracciato

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

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

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

Linee ferroviarie a doppio o singolo binario

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

Linee ferroviarie elettrificate e non elettrificate

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

Magazzino Merci (MM)

Fabbricato dedicato al servizio di trasporto delle merci.

Materiale rotabile/rotabili

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

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

Pista ciclopedonale

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

Alcune piste sono esclusivamente riservate alla mobilità ciclabile.

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

Rimessa Locomotive (RL)

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

Scartamento ordinario/scartamento ridotto

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

Stazione/fermata

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



Linea dismessa Lercara Bassa-Magazzolo.

RINGRAZIAMENTI

La riedizione di questa pubblicazione deve larga parte dei suoi contenuti al prezioso lavoro dell'Associazione *Italiana Greenways*, in particolare al prof. Giulio Senes e al dott. Roberto Rovelli che ringrazio sentitamente.

Ai colleghi delle Direzioni Operative Infrastruttura Territoriali, per le preziose informazioni fornite e per alcune bellissime immagini catturate, che completano l'Atlante, vanno moltissimi ringraziamenti.

Sono sempre grata per l'ottimo lavoro di squadra svolto dai colleghi di Prodotti Editoriali di FS SpA, ed in particolare Giovanna Di Napoli e Michela Passarin che hanno assicurato una grande qualità nella realizzazione di questo, come dei precedenti Atlanti.

Infine, un grazie particolare va a Sandro Buccione e Paola De Stefano che hanno contribuito, nei vari aspetti della lavorazione, dai testi alle fotografie, ad arricchire questa nuova edizione con entusiasmo, professionalità e profonda conoscenza della materia, divenuta oramai una vera passione!

Ilaria Maggiorotti

Cartografia e testi

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

Fotografie

© Archivio FS Italiane
Cover © Patrizia Cicini (RFI)
Fundación Via Verde de la Sierra
© Benjamin Helphand, *Friends of the Bloomingdale Trail*
© Giampiero Alamia, © Thomas Antoniotto,
© Danilo Bertoni, © Andrea Bruzzone,
© Sandro Buccione (RFI), © Gianpaolo Cirone,
© Massimiliano Figus, © Victor Grigas
© Leonardo Mostocotto (RFI), © Radamès Pandini (RFI),
© Roberto Rovelli, © Mario Silvestri
© Andrea Uranic, © Francesco Cerro
© Carlo Barisella, © Gianvito Coco, © Michael Lando,
© Manuel Bini, © Francesco Tassara, © Giovanni Squitieri

CODICE ISBN 978-88-940638-6-8

Coordinamento creativo ed editoriale



Communication - Prodotti Editoriali
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

A cura di



Direzione Strategia, Pianificazione e Sostenibilità
Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Si ringraziano per il loro contributo
gli ingegneri Luigi Spina e Giovanni Candiano

Progetto grafico, realizzazione e stampa



Via A. Gramsci 19 - 81031 Aversa (CE)

Edizione Dicembre 2022



rfi.it
fsitaliane.it

