

Le ferrovie turistiche

Le prospettive di utilizzo degli immobili sulle ferrovie turistiche



18 Dicembre 2020

America- Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad

La *Durango & Silverton Narrow Gauge Railroad* originariamente faceva parte della Denver and Rio Grande Railway, costruita nel 1882 per trasportare minerali d'argento e d'oro dalle miniere dei monti San Juan. Nel 1893 la crisi economica fece calare il prezzo dell'argento paralizzando l'industria mineraria della zona.

La ferrovia rischiò la chiusura fino a quando, nel 1980, un coltivatore di agrumi della Florida Charles Bradshaw **acquistò la stazione di Silverton** e parte della linea, riutilizzandola come linea turistica. Oggi, i treni a vapore degli anni '20 corrono lungo un tratto di 45 miglia lungo il fiume Animas attraverso montagne incontaminate e coperte di pini.



Texas State Railroad

Nel 1881, i detenuti, del penitenziario del Texas orientale a nord di Rusk, iniziarono a posare le rotaie originali a scartamento ridotto per il trasporto di legni duri e carbone usato come combustibile per la fonderia gestita dalla prigione.

La fornace forniva prodotti in ferro che venivano spediti in tutta la regione.

Nel 1909, grazie a un nativo di Rusk, il governatore Thomas Mitchell Campbell, l'equipaggio della prigione completò la ferrovia per Palestine e il commercio nella regione di Piney Woods fiorì.

Inaugurato come treno turistico nel 1976, il complesso è stato costruito dalla Parks & Wildlife Department di Stato del Texas.



Argentina – La Trochita

La Trochita, conosciuta ufficialmente con il nome *Viejo Expreso Patagónico* (Vecchio Espresso Patagonico), è il nome comune con il quale si identifica la linea ferroviaria che attraversa le provincie di Río Negro e Chubut, nella Patagonia argentina. Con gli anni la linea è stata convertita in un'attrazione turistica con locomotiva a vapore che percorre i 402 km di distanza. Nel 1998 fu dichiarata *Monumento Storico Nazionale*.

Tuttavia la linea non risultò redditizia e gli investitori privati non erano interessati a fornire i capitali necessari per il suo mantenimento. Nel 1992 si decise di chiudere la linea. Grazie ad una protesta, a livello nazionale ed internazionale, i governi provinciali si sono uniti per mantenere la linea in attività.



Inghilterra

In Gran Bretagna negli anni 60 avvenne quello che poi è passato alla storia come i «tagli di Beeching» ovvero un piano volto all'efficientamento del sistema ferroviario del Regno Unito.

Il piano, redatto da Richard Beeching prevedeva l'individuazione di ben **2.363 stazioni** e ottomila chilometri di linee ferroviarie da chiudere, ossia circa il **55%** delle stazioni e oltre il 30% della lunghezza complessiva della rete ferroviaria inglese.

Il piano provocò l'insorgere di proteste per salvare alcune stazioni e linee ferroviarie...

Da questo scenario, sono nate tante cooperative di volontari e svariate società private, che hanno dato vita a numerosi progetti di ferrovie turistiche.

In tutta l'Inghilterra, comprensivi anche di siti museali di treni, se ne contano più di un centinaio.

Inghilterra - North Yorkshire Moors Railway

Nel giugno 1967 un piccolo gruppo di amatori dei treni fondò la **North Yorkshire Moors Railway Preservation Society**.

Oggi il North York Moors Historical Railway Trust è un'organizzazione di beneficenza senza scopo di lucro gestita dalla comunità locale.

Il funzionamento quotidiano (circa 4/5 viaggi al giorno) dei treni viene effettuato da volontari, avallati da un team di personale retribuito (circa 100 dipendenti a tempo pieno e 50 dipendenti stagionali). L'ente gestisce tutti i servizi, compresa la manutenzione dei veicoli ferroviari.



Inghilterra - Seven Valley Railway

La Severn Valley Railway è una linea ferroviaria a scartamento standard, che gestisce treni passeggeri a vapore, tra Kidderminster nel Worcestershire e Bridgnorth nello Shropshire, per una distanza complessiva di circa sedici miglia.

Nel 1963 fu chiusa la linea e nel 1965 venne fondata una cooperativa di amatori che intendevano recuperare la linea chiedendo dei finanziamenti che ottennero solo nel 1973. La linea fu acquistata da una società di ingegneria locale la Rubery Owen Goup e riaperta nel 1974.

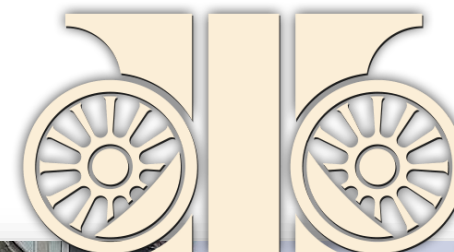
La ferrovia è gestita in gran parte da volontari non retribuiti. Solo 70 persone sono retribuite e svolgono lavori relativi all'amministrazione e alle attività commerciali, oltre alle funzioni di manutenzione ordinaria dei binari e del materiale rotabile.



Germania – Mollibahn

La Moll (in tedesco Mollibahn) è una ferrovia a vapore a scartamento ridotto nel Meclemburgo. Viaggia tra Bad Doberan, Heiligendamm e Kühlungsborn West per circa 18 km, il suo viaggio è particolarmente affascinante, arrivando a lambire la spiaggia del Mar Baltico. Qui alcuni **vecchi fabbricati** di stazione sono stati **riconvertiti in musei** che espongono materiali ferroviari d'epoca.

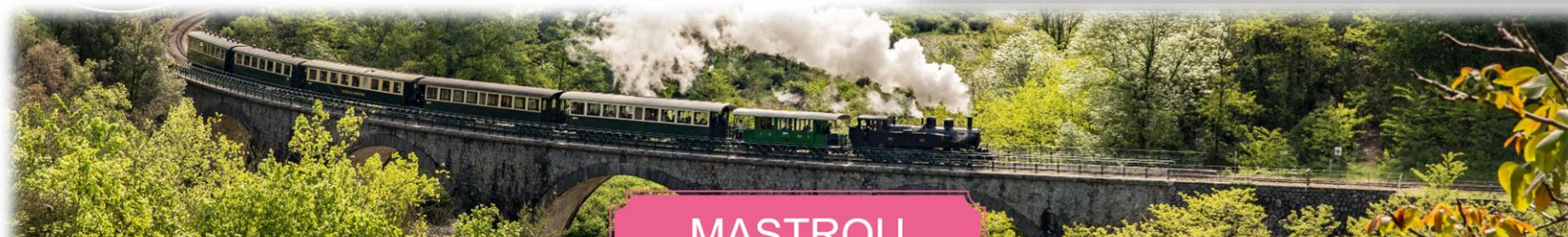
Nel maggio 1969 la linea venne chiusa e circa dieci anni dopo, l'allora distretto di Rostock inserì il treno nella lista dei monumenti storici del distretto. Pur se non più funzionante rimase di proprietà della Deutsche Bahn, fino al 1º ottobre 1995, quando una società costituita dal distretto di Bad Doberan e dalle città di Kühlungsborn e Bad Doberan ne prese la gestione, realizzando una vera e propria ferrovia turistica.



Francia – Le Mastrou

Le Mastrou è una ferrovia turistica nella regione di Ardèche nel sud della Francia. La linea è lunga 33 chilometri ed è rinomata per le sue storiche locomotive a vapore in stile Mallet e viaggia tra Tournon, nella Valle del Rodano, e Lamastre nella valle del Doux.

Fu chiusa nel 1968 per poi riaprire come linea turistica l'anno seguente grazie ad un gruppo di appassionati che fondò La Meyzieu Tourist Railway Company (CFTM), sostenuti anche dall'Association de soutien au Chemin de fer du Vivarais (SGVA). Nel 1973 l'azienda è stata costretta ad **acquistare il materiale rotabile, i binari e le stazioni**, il che ha reso il CFTM uno dei pochi operatori francesi di ferrovie turistiche a possedere l'infrastruttura e il materiale rotabile. Dopo aver collaborato senza assistenza per 35 anni, il CFV ha cercato un partner. Il dipartimento di Ardèche è diventato azionista di maggioranza. Il 2011 ha visto l'introduzione di un servizio **Vélorail**.



MASTROU

Le Ferrovie Turistiche in Italia



Trenino Verde della Sardegna
TRASPORTI REGIONALI DELLA SARDEGNA



Ferrovia Circumetnea



Salento Express
FERROVIE DEL SUD EST (GRUPPO FS ITALIANE DAL 2016)



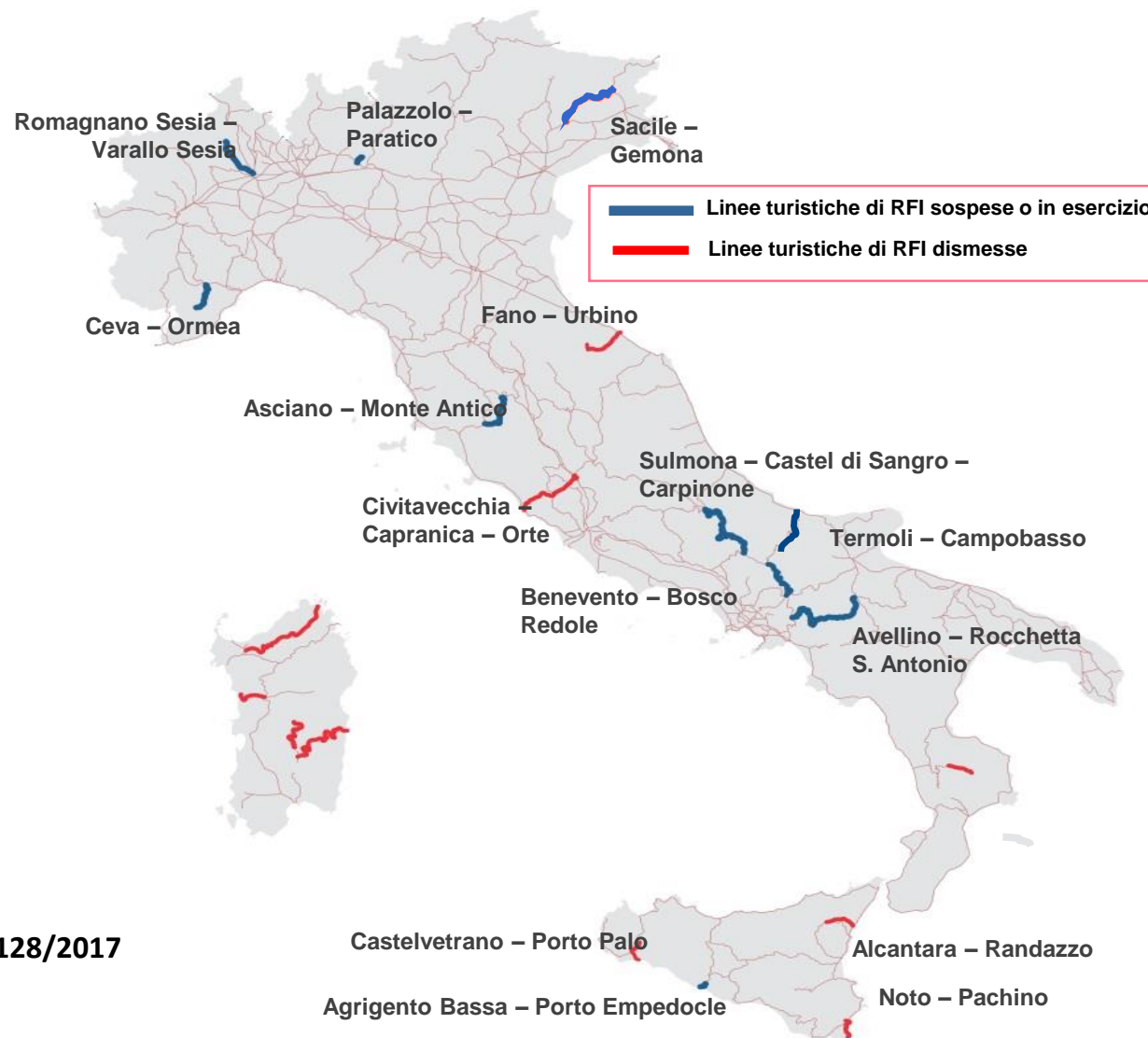
Treno della Sila
GESTITO DA FERROVIE DELLA CALABRIA

Le tratte ferroviarie ad uso turistico di RFI

Linee sospese e linee dismesse

1. **Palazzolo sull'Oglio–Paratico Sarnico** (la “Ferrovia del Lago”)
2. **Asciano–Monte Antico** (la “Ferrovia della Val d’Orcia”)
3. **Sulmona–Castel di Sangro – Carpinone** (la “Ferrovia dei Parchi”)
4. **Agrigento Bassa–Porto Empedocle** (la “Ferrovia dei Templi”)
5. **Vignale–Varallo Sesia** (la “Ferrovia della Val Sesia”) *
6. **Ceva–Ormea** (la “Ferrovia del Tanaro”)
7. **Avellino–Rocchetta S. Antonio** (la “Ferrovia dell’Irpinia”)
8. **Benevento–Bosco Redole** (la “Ferrovia del Sannio”)*
9. **Sacile–Gemona** (la “Ferrovia Pedemontana”)
10. **Termoli–Campobasso** *
11. **Fano–Urbino** (Linea dismessa)
12. **Civitavecchia–Capranica–Orte** (Civitavecchia–Capranica dismessa)
13. **Castelvetrano–Porto Palo** (Linea dismessa)
14. **Alcantara–Randazzo** (Linea dismessa)
15. **Noto–Pachino** (Linea dismessa)

* Linee richieste dalle Regioni in aggiunta alle linee individuate nella L. 128/2017



Il patrimonio delle ferrovie ad uso turistico del Gruppo FS

Il patrimonio delle ferrovie turistiche del Gruppo FS comprende:

- 834 km di linee (**621 km sospese** dall'esercizio ferroviario e **213 km di linee dismesse**);
- **230 fabbricati** dei quali:
 - **175 Fabbricati Viaggiatori di Stazione o Fermate**;
 - **55 magazzini, fabbricati di servizio o case cantoniere**.

Nel **Piano Industriale di Gruppo 2019-2023** è previsto un programma per la **valorizzazione di tale patrimonio**, con iniziative a beneficio del **turismo e della mobilità dolce**:

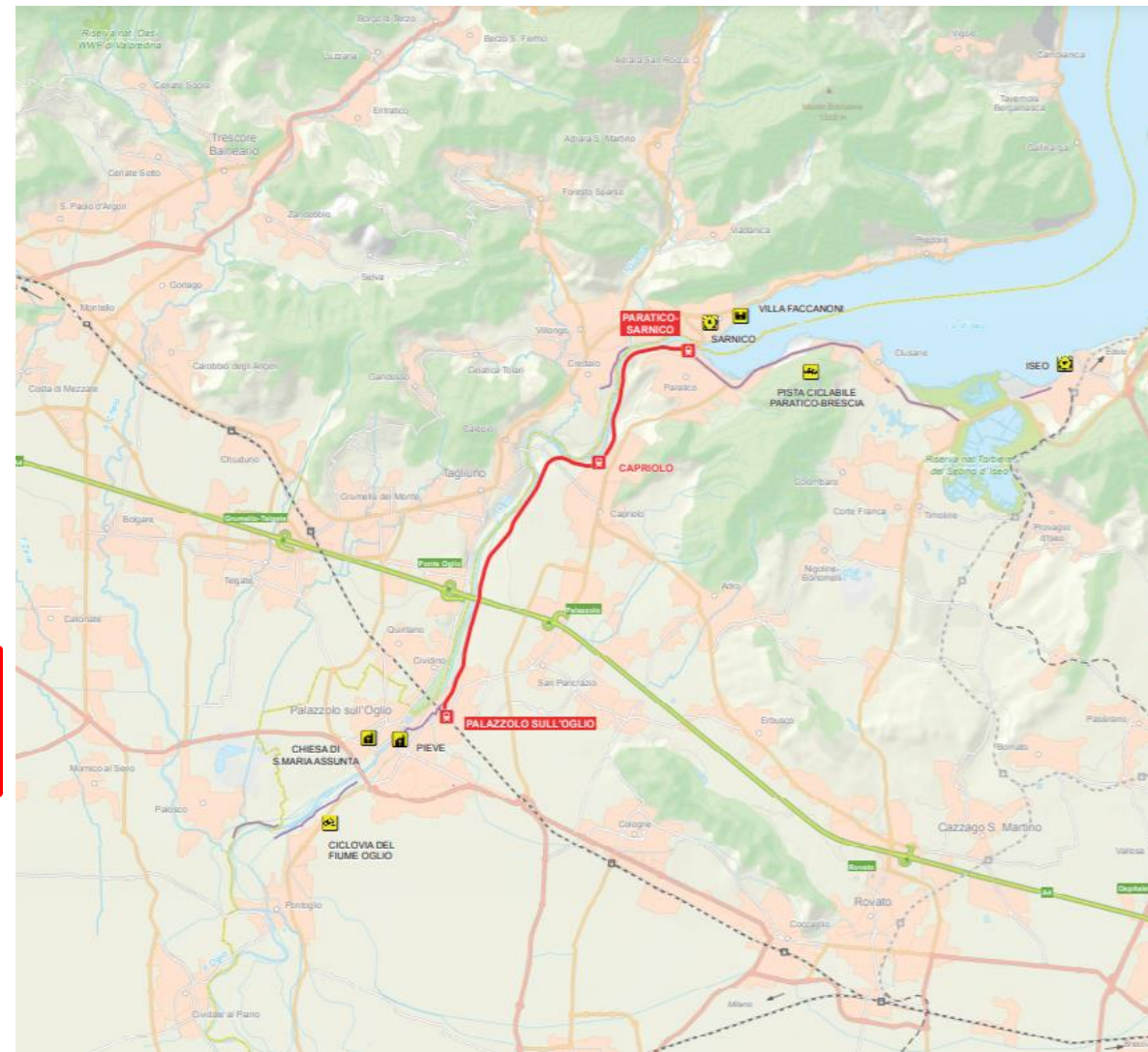
- ✓ **Rifunzionalizzazione** delle linee ferroviarie turistiche e **fabbricati** annessi;
- ✓ **concessione in uso di stazioni** impresenziate e **dei fabbricati** minori, ad Enti Locali e Soggetti **no profit** per finalità di tipo sociale e turistico;
- ✓ **cessione di aree e fabbricati** non più strumentali per RFI all'esercizio ferroviario.



Palazzolo sull'Oglio–Paratico Sarnico. La Ferrovia del lago

E' una linea di lunghezza complessiva di **10 km**, a scartamento ordinario, a semplice binario, non elettrificata ed è entrata in esercizio nel 1880. Il transito sulla linea è previsto con una velocità massima di 40 km/h, a causa della presenza di passaggi a livello incustoditi e della mancanza di curve dotate di sopraelevazione. **Dal 2014** fa parte del progetto “Binari senza tempo”, della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, rinominata la "Ferrovia del Lago”.

3 Stazioni: Palazzolo sull'Oglio, Capriolo, Paratico-Sarnico



Palazzolo sull'Oglio–Paratico Sarnico. La Ferrovia del lago

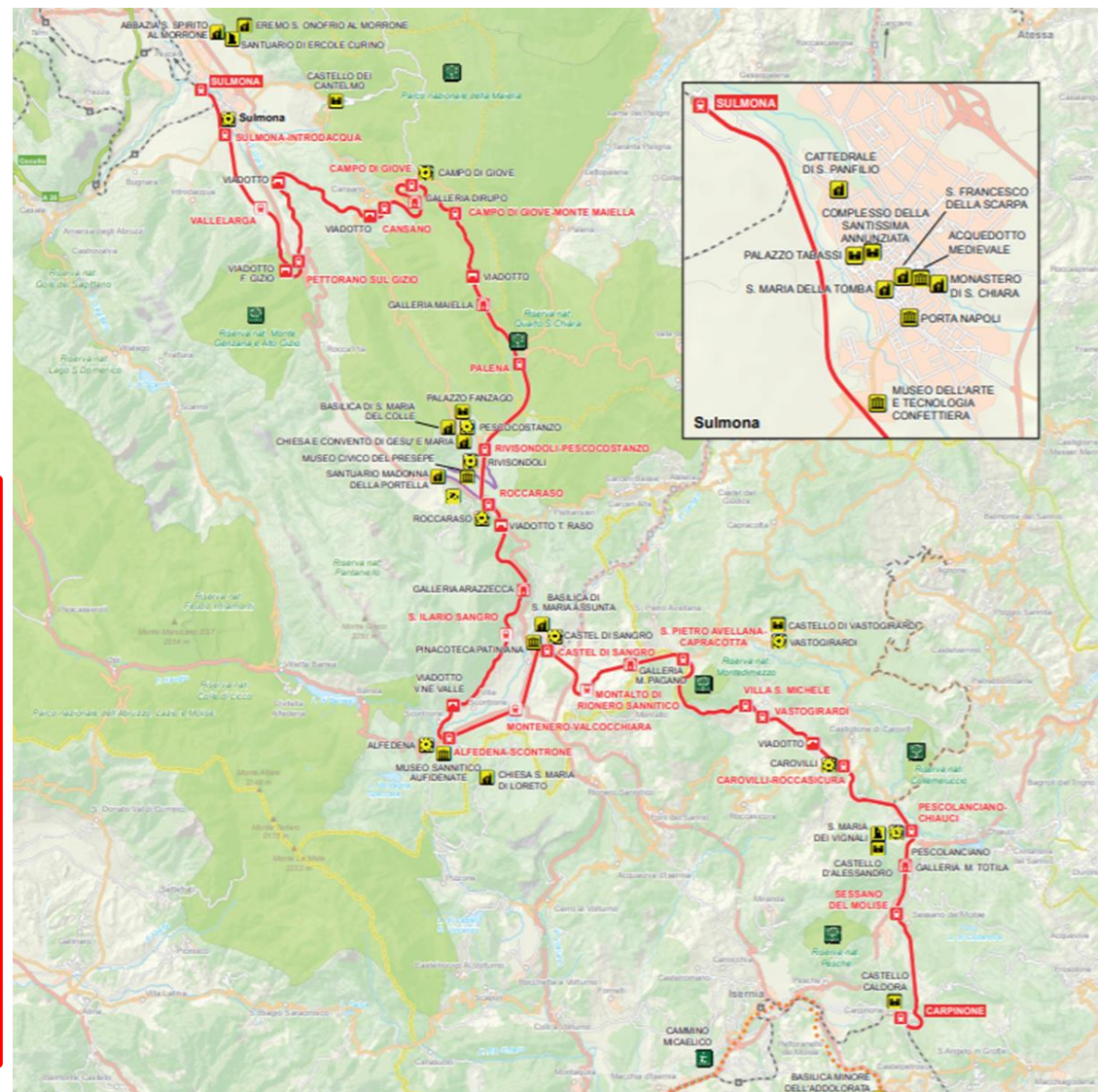


Stazione di Paratico-Sarnico con ristorante-caffè all'aperto

Sulmona–Castel di Sangro–Carpinone

La linea è armata a binario semplice non elettrificato, con scartamento ordinario, ha una lunghezza complessiva di **118 km** (tratto Sulmona-Castel di Sangro: **76 km** + tratto Castel di Sangro-Carpinone: **42 Km**). Nonostante i dislivelli che affronta, salendo dai 400 m di Sulmona ai 1268 m di Rivisondoli per poi ridiscendere a quota 631 a Carpinone, la linea presenta una pendenza massima del 28 per mille e un raggio di curvatura minimo di 250 m.

22 Stazioni: Sulmona, Sulmona-Introdacqua, Vallelarga, Pettorano sul Gizio, Cansano, Campo di Giove, Campo di Giove-Monte Maiella, Palena, Rivisondoli-Pescocostanzo, Roccaraso, S. Ilario Sangro, Ifedena-Scontrone, Montenero-Valcocchiara, Castel di Sangro, Montalto di Rionero Sannitico, S. Pietro Avellana-Capracotta, Villa S. Michele, Vastogirardi, Carovilli-Roccasicura, Pescolanciano-Chiauci, Sessano del Molise, Carpinone



Sulmona–Castel di Sangro–Carpinone

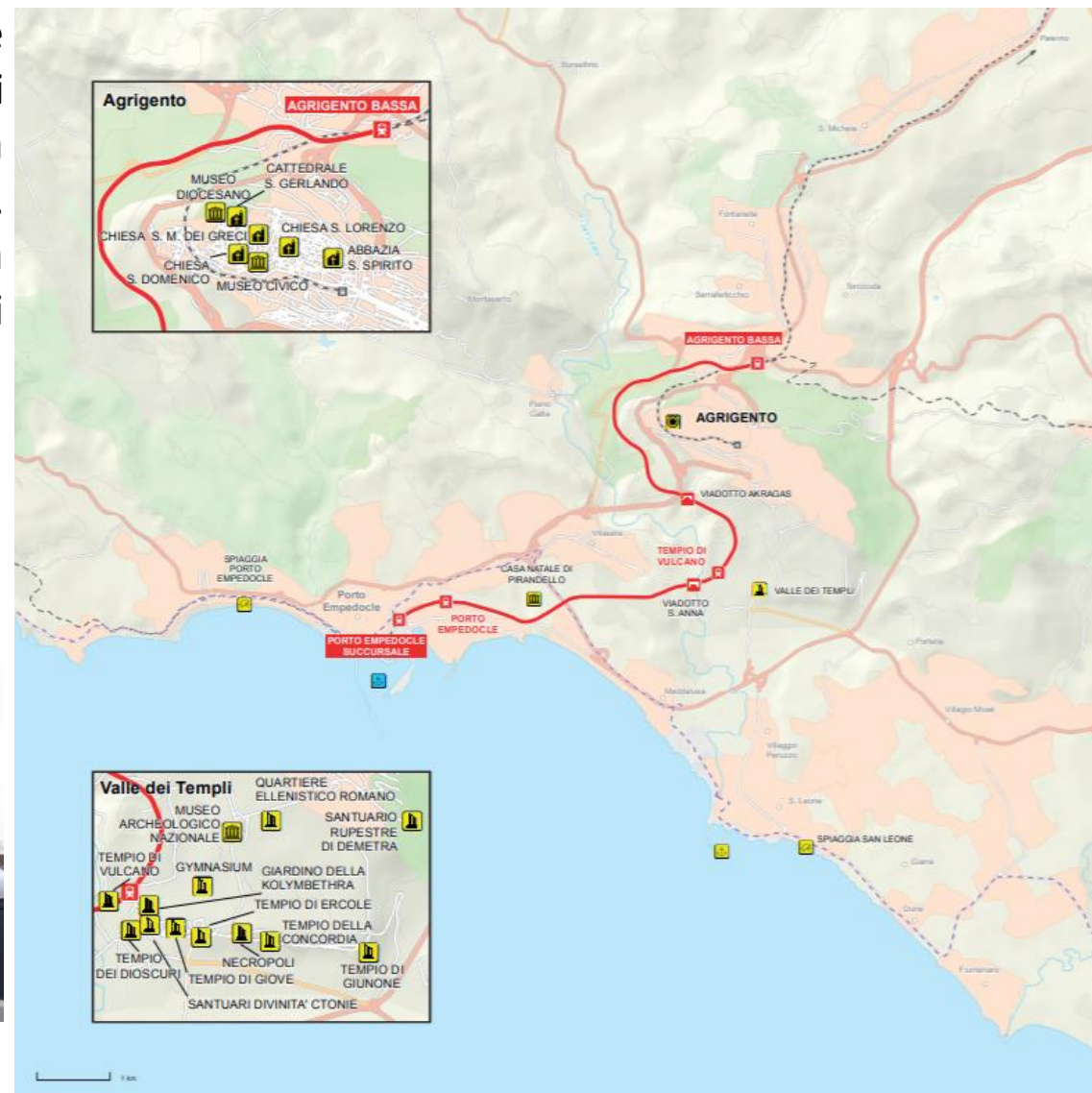


Stazione di Roccaraso

Agrigento Bassa-Porto Empedocle

Tratto della linea Palermo-Agrigento-Porto Empedocle che attraversa da nord a sud la Sicilia e unisce i due versanti tirrenico e mediterraneo dell'isola. La linea è armata a semplice binario ed elettrificata, con scartamento ordinario. Dal 2014 fa parte del progetto “Binari senza tempo”, della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane: la “Ferrovia dei Templi”, per una lunghezza complessiva di **10 km**.

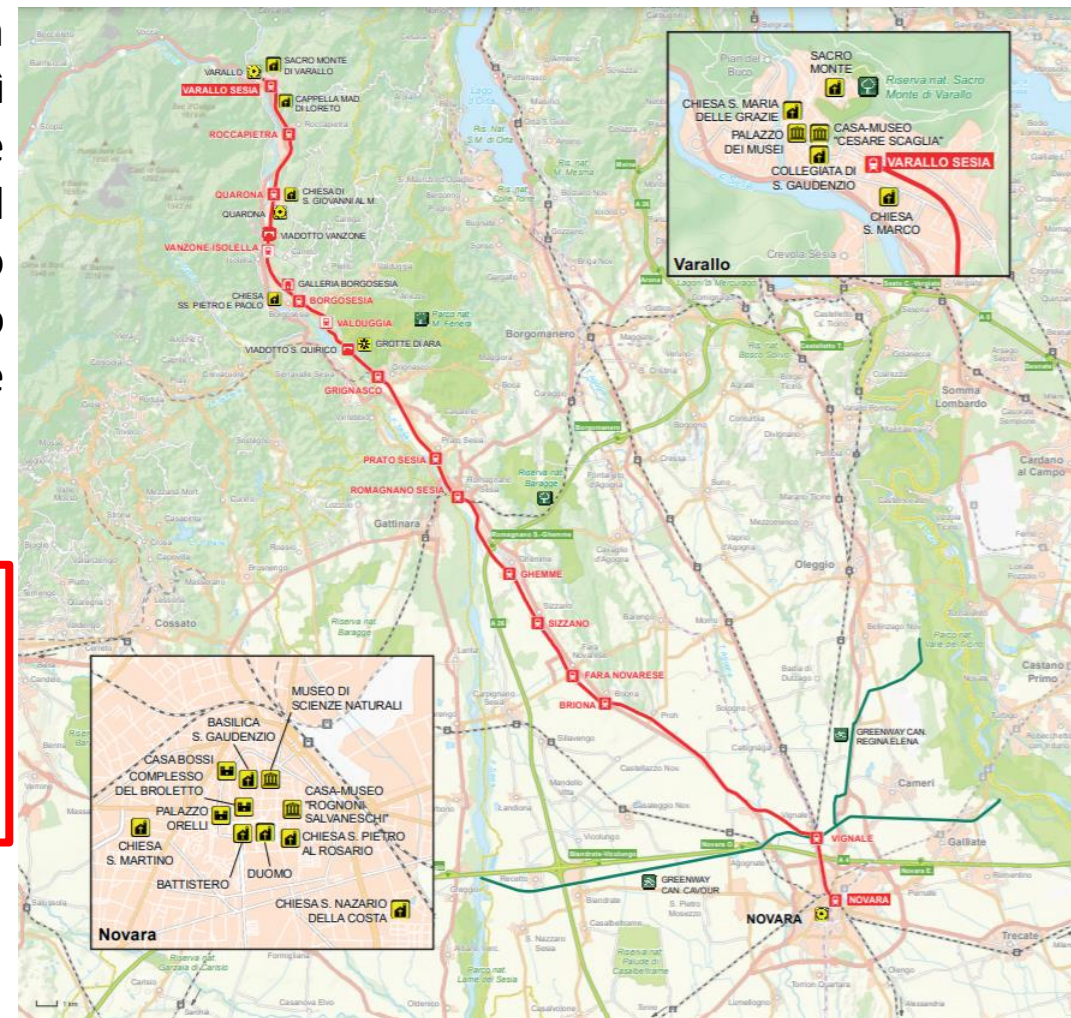
4 Stazioni: Agrigento Bassa, Tempio di Vulcano, Porto Empedocle, Porto Empedocle Succursale



Vignale–Varallo Sesia. La Ferrovia della Val Sesia

La costruzione della “Ferrovia della Val Sesia”, per una lunghezza complessiva di **51 km**, ebbe inizio nel 1881. La ferrovia garantì per circa un secolo gli scambi tra la pianura e le aree produttive della Valsesia. Dal 2014, il servizio viaggiatori è stato sospeso; il tratto Novara-Romagnano Sesia è ancora utilizzato per il servizio merci per la cartiera Kimberly, mentre il tronco Romagnano Sesia-Varallo Sesia è utilizzato esclusivamente per la circolazione occasionale di treni turistici.

15 Stazioni: Vignale, San Bernardino, Briona, Fara, Sizzano, Ghemme, Romagnano Sesia, Prato Sesia, Grignasco, Bettole-Valduggia, Borgosesia, Vanzone-Isolella, Quarona, Roccapietra, Varallo Sesia



Vignale–Varallo Sesia. La Ferrovia della Val Sesia



Stazione di Varallo Sesia con Caffè all'aperto

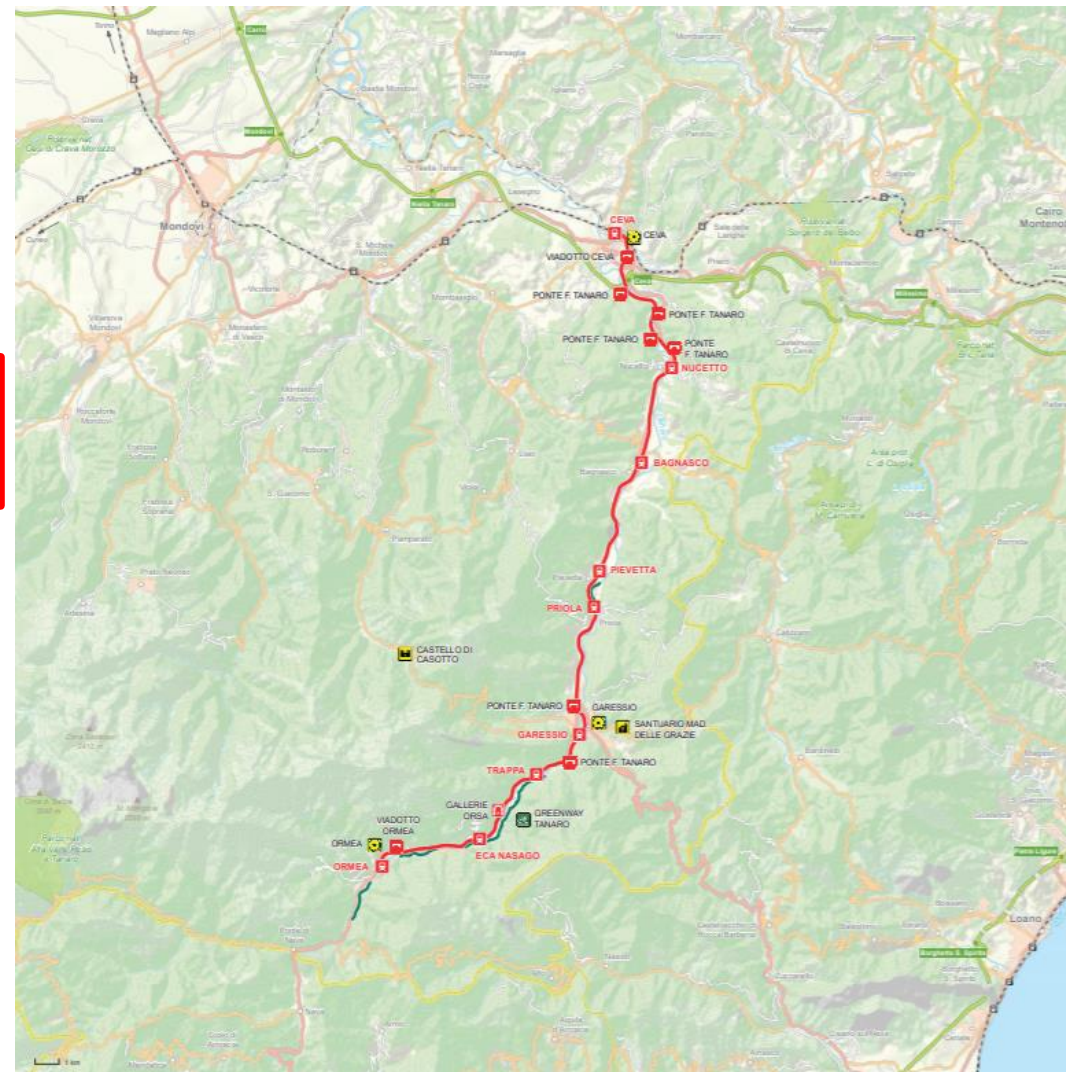
Ceva – Ormea. La Ferrovia del Tanaro

La linea è una ferrovia a binario semplice non elettrificato e ordinario lunga complessivamente **35 km**. La linea è caratterizzata da un percorso curvilineo che si snoda nella valle del Tanaro. Le irregolarità altimetriche nel terreno furono risolte mediante la costruzione di numerosi viadotti. I treni possono raggiungere la velocità massima di 80 km/h.

9 Stazioni: Ceva, Nucetto, Bagnasco, Pievetta, Priola, Garessio, Trappa, Eca Nasagò, Ormea



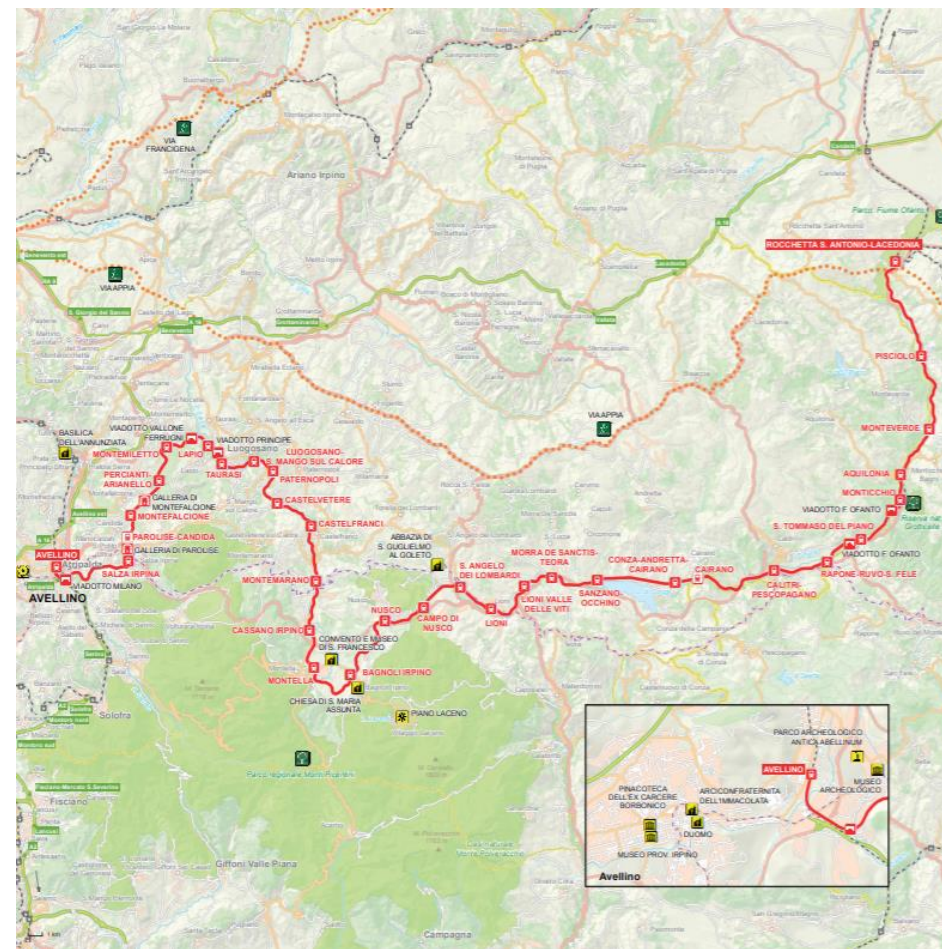
Stazione di Ormea



Avellino – Rocchetta S. Antonio. La Ferrovia dell'Irpinia

La ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio collega i nodi di Avellino e Rocchetta Sant'Antonio in Puglia, attraversando le zone interne dell'Irpinia. La linea attivata nel 1895 è a binario unico e a scartamento ordinario, non elettrificato, lunga complessivamente **119 km**. A causa del tracciato molto impegnativo e sinuoso e della modesta rilevanza dei centri attraversati, la linea non sortì l'effetto sperato dai promotori per stimolare lo sviluppo delle poverissime aree agricole.

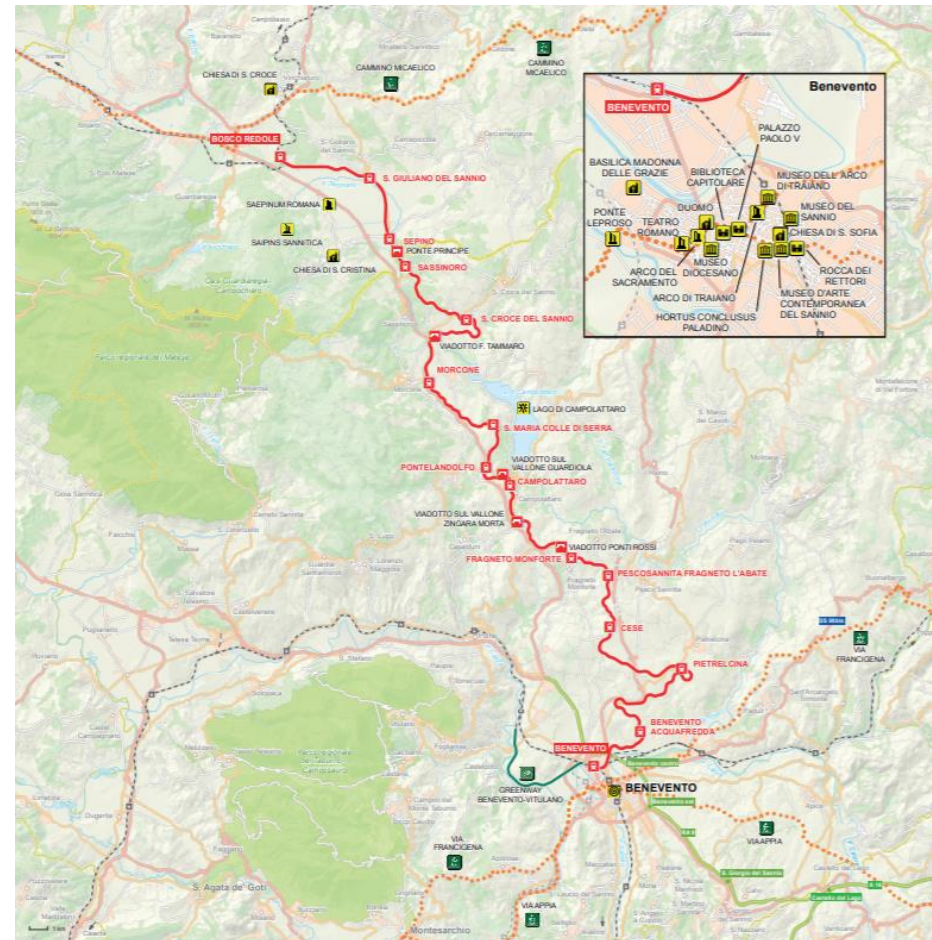
33 Stazioni: Avellino (stazione di diramazione) , Salza Irpina, Parolise-Candida, Montefalcione, Percianti-Arianello, Montemiletto, Lapio, Taurasi, Luogosano-S. Mango sul Calore, Paternopoli, Castelvete, Castelfranci, Montemarano, Cassano Irpino, Montella, Bagnoli Irpino, Nusco, Campo di Nusco, S. Angelo dei Lombardi, Lioni, Lioni Valle delle Viti, Morra de Sanctis-Teora, Sanzano-Occhino, Conza-Andretta-Cairano, Cairano, Calitri-Pescopagano, Rapone-Ruvo-S. Fele, S. Tommaso del Piano, Monticchio, Aquilonia, Monteverde, Piscio, Rocchetta S. Antonio-Lacedonia



Benevento – Bosco Redole. La Ferrovia del Sannio

Il traffico passeggeri su questa linea di 66 Km, completata nel 1883, è sempre stato ridotto a causa di un percorso tortuoso e della lontananza delle stazioni dai centri abitati. Il servizio migliorò con la sostituzione delle locomotive a vapore con quelle diesel e con l'introduzione di collegamenti diretti con Napoli e Termoli, anche se la trasversale Napoli-Benevento-Campobasso-Termoli non funzionò mai e la linea rimase di importanza esclusivamente locale. La ferrovia ha continuato a sopravvivere fino al febbraio 2013 quando è stata chiusa al traffico per movimenti franosi presso Santa Croce del Sannio. Il tratto da Bosco Redole a Campobasso continua ad essere utilizzato dai treni che collegano Isernia a Campobasso.

15 Stazioni: Benevento, Benevento Acquafredda, Pietrelcina, Cese, Pescosannita-Fragneto L'Abate, Fragneto Monforte, Campolattaro, Pontelandolfo, Santa Maria Colle di Serra, Morcone, Santa Croce del Sannio, Sassinoro, Sepino, San Giuliano del Sannio, Bosco Redole.

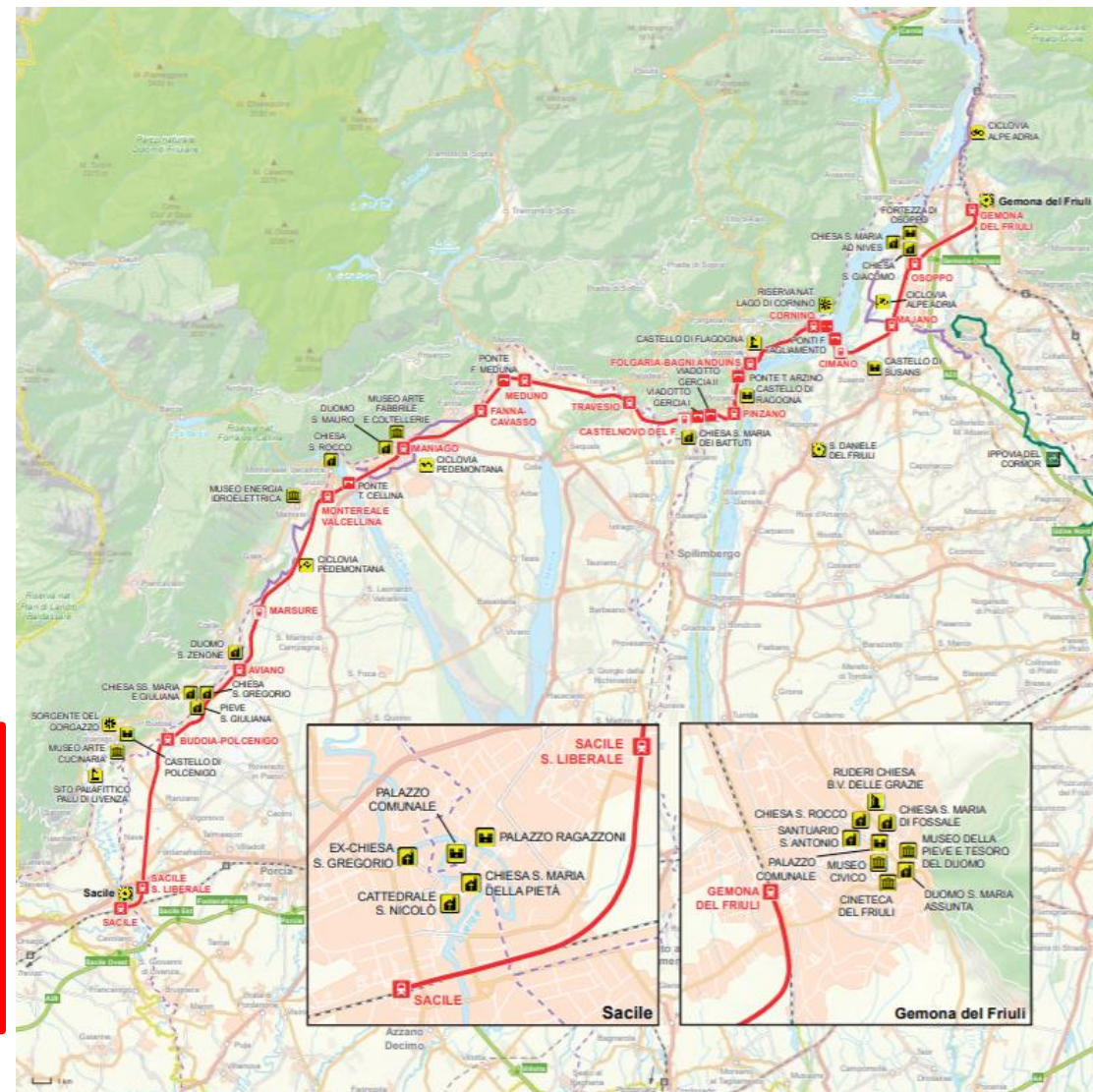


Magazzino Pietrelcina

Sacile – Gemona. La Ferrovia Pedemontana

La ferrovia Gemona del Friuli-Sacile di una lunghezza complessiva di **74 km** è una linea ferroviaria che utilizza tratte ferroviarie costruite in tempi diversi: il tratto ferroviario Gemona del Friuli-Pinzano al Tagliamento della Gemona-Casarsa, attivato nel 1914 della lunghezza di 21 km e la linea ferroviaria Pinzano-Sacile di 53 km, attivata nel 1930. La linea attualmente in servizio è costituita da un binario unico non elettrificato. La breve tratta tra Gemona e Osoppo è invece elettrificata per favorire la circolazione dei treni merci diretti al raccordo con la zona industriale di Rivoli. Nel 2012 nei pressi della stazione di Meduno, posta sulla linea Sacile-Pinzano, si verificò lo sviamiento di un treno a causa di una frana sulla sede ferroviaria. Di conseguenza, il servizio ferroviario fu sospeso e sostituito da un autoservizio.

18 Stazioni: Gemona del Friuli, Osoppo, Majano, Cimano, Cornino, Forgaria-Bagni Anduins, Pinzano, Castelnuovo del Friuli, Travesio, Meduno, Fanna-Cavasso, Maniago, Montereale Valcellina, Marsure, Aviano, Budoia-Polcenigo, Sacile S. Liberale, Sacile



Sacile – Gemona. La Ferrovia Pedemontana



La Stazione di Pinzano

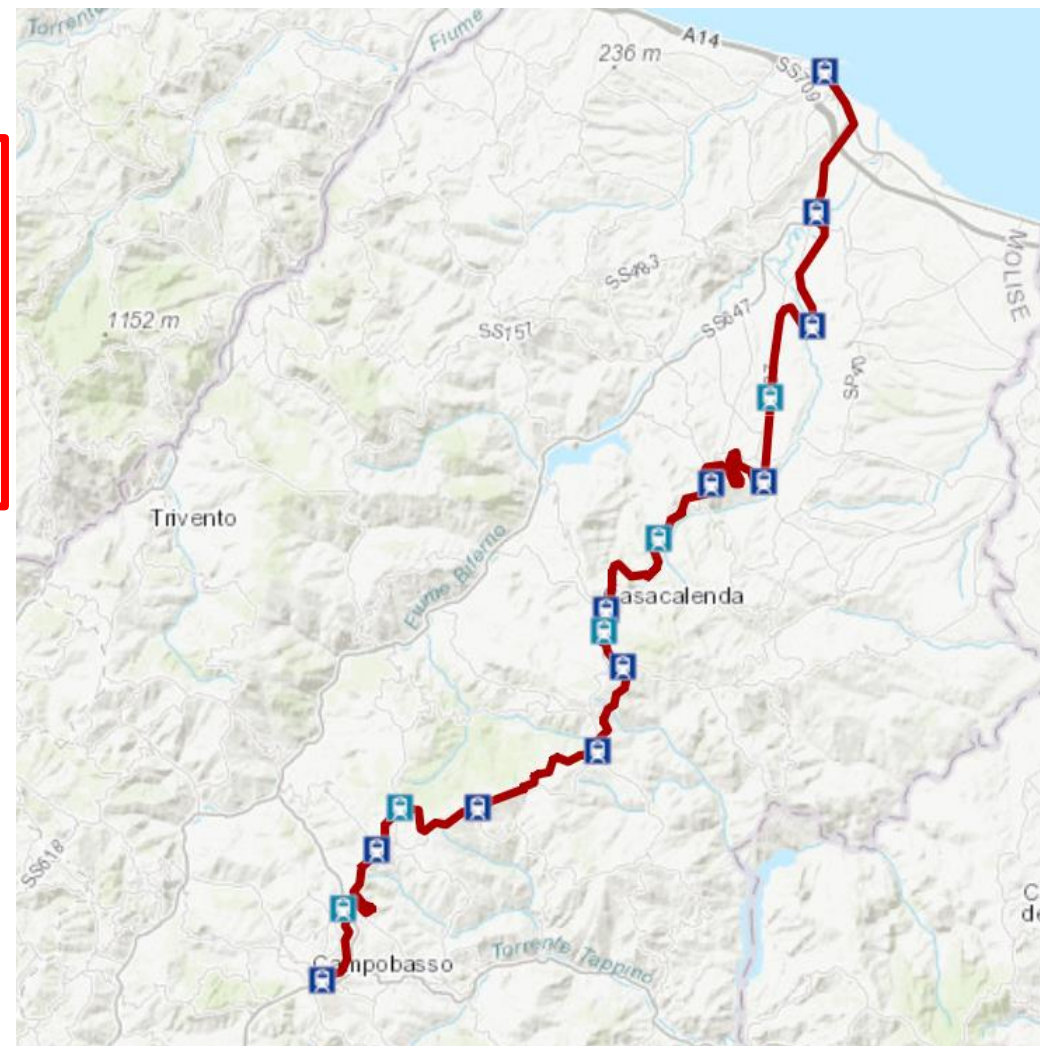
Termoli - Campobasso

La linea di lunghezza di **87km**, fu completata nel 1883. Dal 2016, il servizio viaggiatori è stato sospeso.

16 Stazioni: Termoli, Guglionesi-Portocannone, S. Martino in Pensilis, Piane di Larino, Ururi-Rotello, Larino, Civitella, Casacalenda-Guardiafiera, Provvidenti, Bonefro-S. Croce, Ripabottoni-S. Elia, Campolieto-Monacilioni, Castellino sul Biferno, Matrice-Montagano-S. Giovanni in Galdo, Ripalimosani, Campobasso



Stazione di Casacalenda



La Fano - Urbino

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



La Fano - Urbino



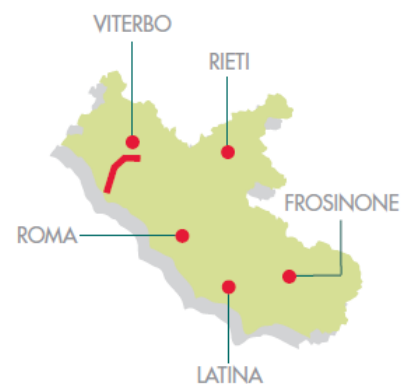
Canavaccio (PU)

FV 240 mq

La Stazione di Canavaccio

La Civitavecchia - Capranica

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



La Civitavecchia - Capranica



La Stazione di Allumiere

La Castelvetroano-Porto Palo di Menfi

L'intera linea dismessa Castelvetroano – Porto Empedocle a scartamento ridotto, lunga circa 123 km, realizzava il collegamento Castelvetroano - Selinunte - Porto Palo - Menfi - Sciacca – Ribera - Magazzolo - Porto Empedocle. La linea venne aperta all'esercizio tra il 1910 e il 1923. La stazione di Castelvetroano è ancora attiva sulla linea Trapani - Palermo. Il tratto tra Porto Empedocle e Ribera fu chiuso nel 1978 e definitivamente dismesso nel 1985. Il tratto tra Ribera e Castelvetroano, invece, fu chiuso nel 1986 e **dismesso definitivamente nel 2004**. Il tratto che va da Castelvetroano a Porto Palo di Menfi della lunghezza di circa 22 km è stato inserito nell'elenco delle "tratte ferroviarie ad uso turistico" della recente legge 128/2017.



La Castelvetro-Porto Palo di Menfi



La Stazione di Selinunte

La Noto - Pachino

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



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

La Noto – Pachino



Pachino (SR)

FV 240 mq

La Stazione di Pachino

La Alcantara - Randazzo

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



La Alcantara - Randazzo



FV 160 mq



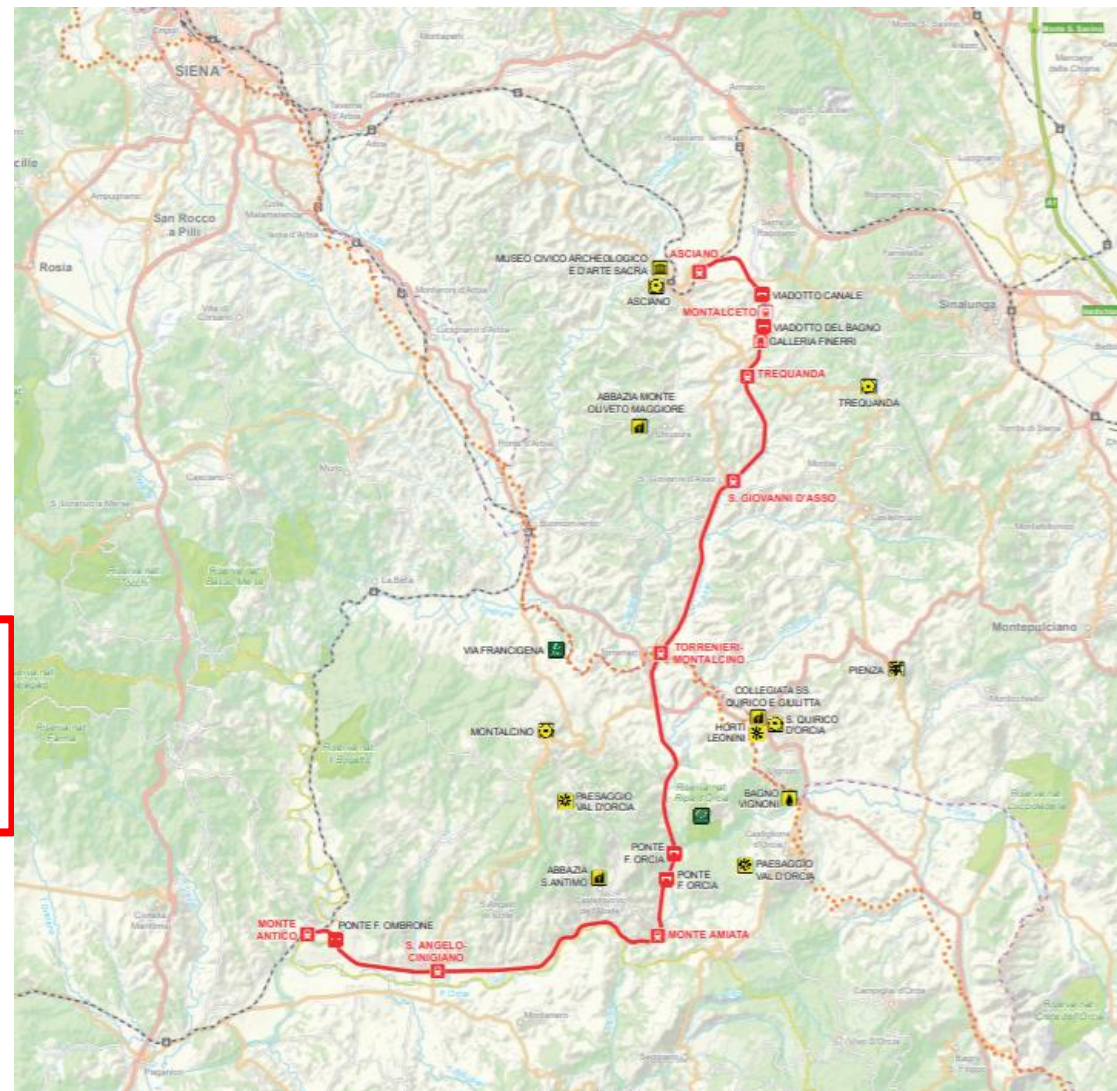
Graniti (ME)

La Stazione di Graniti

La Asciano-Monte Antico. La Ferrovia della Val d'Orcia

La linea fu progettata nel 1859 come parte del primo collegamento ferroviario tra Siena e Grosseto. E' una linea secondaria a binario semplice non elettrificata, con scartamento ordinario, di lunghezza complessiva pari a **51 km** oggi priva di servizi di trasporto pubblico locale. Dal 2014 fa parte del progetto “Binari senza tempo”, della Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane, rinominata la “Ferrovia della Val d'Orcia”. Di particolare pregio e dimensione sono i fabbricati situati lungo questa linea.

7 Stazioni: Asciano, Trequanda, S. Giovanni d'Asso, Torrenieri-Montalcino, Monte Amiata, Sant'Angelo Cinigiano, Monte Antico.



La Asciano-Monte Antico. La Ferrovia della Val d'Orcia



Stazione di Torrenieri-Montalcino

Le attrazioni storico – artistiche della Val D'Orcia



www.comune.asciano.siena.it

ASCIANO

Abbazia di Monte Oliveto Maggiore
Museo d'Arte sacra Palazzo Corbo
Museo Cassioli. Pittura senese dell'
Tumulo del Molinello
Tombe etrusche di Poggio Pinci
Chiesa di San Francesco
Basilica di Sant'Agata



www.comune.buonconvento.siena.it

BUONCONVENTO

Museo di Arte Sacra della Val d'Ar
Museo della Mezzadria
Chiesa dei Santi Patroni Pietro e Pa
Oratorio di San Sebastiano
Pieve di Santa Innocenza a Piano
Sito archeologico di Santa Cristina
Caio



www.montalcino.net.com

S.ANGELO - CINIGIANO

Borgo di Sant'Angelo in Colle
Chiesa di S.Michele Arcangelo
Borgo di Camigliano
Castello di Argiano
Castello di Poggio alle Mura
Museo del Vetro e della Bottiglia

I "numeri" della linea

Lunghezza linea:	51 km
Numero fabbricati (FV e MM):	16
Superfici complessive fabbricati:	6.620 mq
Superfici complessive terreni:	67.300 mq



TREQUANDA

La stazione più piccola d'Italia
Il Comune bandiera Azimione del
TCI nel 2003.
Pieve di Sant'Andrea in Malceris
Rocca di Trequanda
Museo Collezione
Archeologica Pallavicini
Chiesa dei Santi Pietro e Andrea



www.comune.trequanda.sil.it

S.GIOVANNI D'ASSO

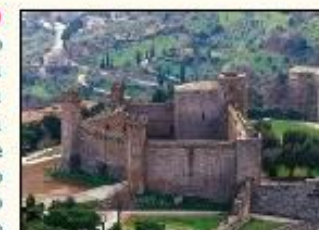
Castello di San Giovanni d'Asso
Pieve di San Pietro in Villore
Pieve di San Giovanni Battista
Bosco della Ragazza
Sito del tartufo e delle erbe spontanee
Scavi di Pava
Grancia di Montisi



www.comune.sangiovannid'asso.siena.it

TORRENIERI-MONTALCINO

Chiesa di Santa Maddalena e Chiesa di San Rocco
Museo della civiltà contadina
Museo Civico e Diocesano d'Arte Sacra
Sito archeologico di Poggio alla Civitella
Palazzo Comunale e Cattedrale
Santuario della Madonna del Soccorso
Chiesa di S.Agostino e di S.Francesco
Chiesa di Sant'Egidio



www.montalcino.net.com

MONTE AMIATA

La stazione senza tempo
Abbazia di Sant'Antimo
Borgo di Castelnovo dell'Abate



www.montalcino.net.com

Un focus sui fabbricati della linea Asciano – Monte Antico



Il binario che corre lungo la Val d'Orcia, dichiarata patrimonio mondiale dell'Umanità nel 2004



La Asciano – Monte Antico: la stazione di Asciano

Fabbricato Viaggiatori

Superficie totale: 650 mq

Funzioni:

P.T. Biglietteria/ Sala d'aspetto

P.1 Appartamenti

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Magazzino Merci

Superficie complessiva: 650 mq

Disponibilità: in uso a RFI

Stato di conservazione: Discreto

Area di pertinenza

Superficie totale: 10.000 mq circa



Fabbricato Viaggiatori



Fabbricato Viaggiatori



Magazzino Merci e Fabbricato Servizi

La Asciano – Monte Antico: la stazione di Trequanda

La stazione più piccola d'Italia

Casa Cantoniera

Superficie totale: 200 mq

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Mediocre

Fabbricato Fermata

Superficie totale: 20 mq

Disponibilità: apparati P.L.

Stato di conservazione: Discreto

Area di pertinenza

Superficie totale: 1.300 mq circa



Fermata



Casa Cantoniera



Casa Cantoniera

La Asciano – Monte Antico: la stazione di San Giovanni d'Asso

Fabbricato Viaggiatori

Superficie totale: 300 mq

Funzioni: P.T. Biglietteria/Sala D'aspetto

P.1 Appartamento

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Magazzino Merci

Superficie totale: 200 mq

Area di pertinenza: 9.000 mq



La Asciano – Monte Antico: la stazione di Torrenieri Montalcino

Fabbricato Viaggiatori

Superficie totale: 900 mq ca.

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Bar/Uffici

Superficie totale: 400 mq ca.

Funzioni:

P.T. Bar/Ristorante

P.1 Uffici

Disponibilità: Occupato

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Rimessa

Superficie totale: 200 mq

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Degradato

Area di pertinenza

Superficie totale: 12.000 mq circa



Fabbricato Viaggiatori



Fabbricato Uffici



Rimessa

La Asciano – Monte Antico: la Stazione di Monte Amiata

Fabbricato Magazzino Merci

Superficie totale: 350 mq ca.

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Mediocre

Fabbricato Viaggiatori

Superficie totale: 900 mq ca.

Funzioni:

P.T. Biglietteria/ S.Aspetto

P.1-2 Abitazioni

Disponibilità: P.T. Libero

P.1-2 Libero

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Lavori

Superficie totale: 250 mq

Disponibilità: Servizio Lavori

Stato di conservazione: Degradata

Area di pertinenza

Superficie totale: 28.000 mq ca.



La Asciano – Monte Antico: la stazione di S. Angelo Cinigiano

Fabbricato Bar - Ristorante

Superficie totale: 120 mq ca.

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Viaggiatori

Superficie totale: 650 mq ca.

Funzioni:

P.T. Biglietteria/ S. Aspetto

P.1-2 Abitazioni

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Magazzino Merci

Superficie totale: 120 mq ca.

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Buono

Area di pertinenza

Superficie totale: 4.000 mq circa



La Asciano – Monte Antico: la stazione di Monte Antico

Fabbricato Viaggiatori

Superficie complessiva: 600 mq

Funzioni:

P.T. Biglietteria/sala d'aspetto

P.1-2 Appartamento

Disponibilità: P.T. Apparati

P.1-2 Liberi

Stato di conservazione: Discreto

Fabbricato Magazzino Merci

Superficie complessiva: 80 mq

Disponibilità: Libero

Stato di conservazione: Discreto

Area di Pertinenza

Superficie complessiva: 3.000 mq circa



Fabbricato Viaggiatori



Fabbricato Viaggiatori



Magazzino Merci

Programma nazionale “Valorizzazione turistica delle ferrovie minori”

A seguito dell’emanazione della Legge 128/2017, gli interventi necessari per il ripristino delle ferrovie turistiche sono stati inquadrati nel Contratto di Programma tra lo Stato e RFI per la valorizzazione turistica delle ferrovie minori.

Il programma prevede interventi di ripristino infrastrutturale delle linee, degli impianti per la circolazione ferroviaria, nonché **il restauro di fabbricati storici** nel rispetto del Testo Unico in materia di Beni Culturali e Ambientali (D.Lgs.490/1999) e del codice dei Beni Culturali (D.Lgs. 42/2004) e in linea con il Piano Strategico di Sviluppo del Turismo 2017-2022 che indica il turismo ferroviario sulle ferrovie storiche come uno dei settori di sviluppo per le “aree interne” del Paese.



Interventi sulla Stazione di Torrenieri - Montalcino
Linea Asciano –Monte Antico. La Ferrovia della Val D’Orcia

Finanziamenti

Il piano nel suo complesso contempla ad oggi un costo, a finire, di circa **339 milioni di euro**. Di questi, al netto delle future nuove richieste di finanziamento, sono già stati finanziati:

- **54,7 mln. €**, relativi a risorse di Contratto di Programma parte Investimenti 2017-2021, con interventi in corso di realizzazione o già conclusi, rivolti all'ammodernamento e potenziamento di dieci linee dove si effettuano già servizi ferroviari turistici;
- **14 mln. €** oggetto di apposita convenzione tra RFI e Regione Campania, a carico delle risorse Fondo Sviluppo e Coesione FSC 2014-2020 e Patti per il Sud, per interventi di potenziamento della linea Avellino-Lioni-Rocchetta S. Antonio;
- **1,7 mln. €** destinati alla realizzazione di uno "Studio di fattibilità tecnico economica della linea ferroviaria Sicignano - Lagonegro per la sua riapertura ai fini turistici nonché per la realizzazione dei primi interventi funzionali".
- **100 mln. €**, a carico dell'aggiornamento 2018-2019 del CdP-Investimenti, il cui iter di autorizzazione è stato concluso solo recentemente (26/10/2020); seguiranno ambito RFI le delibere di spesa per l'attuazione degli interventi pianificati.



Priorità degli interventi

RFI ha adottato i seguenti criteri per individuare priorità e costi degli interventi:

1. immediata salvaguardia e tutela della proprietà, preservando il sedime da occupazioni abusive o parziali alienazioni;
2. **restauro e adeguamento di fabbricati e stazioni, da destinarsi a ricettività e accoglienza dei viaggiatori nell'ambito dei servizi di trasporto ferroviario con treni turistici;**
3. riattivazione per fasi successive della tratta ferroviaria; per le linee dismesse-turistiche si procederà in prima fase con interventi finalizzati a collegare i principali centri di attrazione turistica della tratta, per poi passare successivamente al completamento con riattivazione dell'intera linea.



Interventi sul fabbricato della Stazione di Fragneto Monforte
Linea Benevento –Bosco Redole. La Ferrovia del Sannio

Il riuso dei fabbricati lungo le linee turistiche

Come abbiamo visto nelle precedenti slide, le stazioni, i magazzini merci e gli altri fabbricati situati lungo le ferrovie turistiche vengono riutilizzati, talvolta, come **punti ristoro** o per **installazioni museali** a vantaggio del turismo ferroviario.

Questo utilizzo sembra però non sufficiente per assicurare un equilibrio economico nella gestione, piuttosto comporta spese per il mantenimento dei fabbricati stessi, ciò in quanto i treni turistici non hanno percorrenze frequenti e i loro viaggi vengono calendarizzati solo in specifici periodi temporali.

Si potrebbe allora ***invertire questa tendenza***, ovvero le Stazioni non dovrebbero essere più considerate come centro di accoglienza dei soli turisti dei treni storici, ma si dovrebbe puntare ad **attrarre tutta la comunità locale dell'area territoriale** in cui è inserita la ferrovia turistica.



I manufatti potranno diventare una importante risorsa per il territorio circostante, non solo a vantaggio della linea ferroviaria turistica.



Il riuso dei fabbricati lungo le linee turistiche

Individuare le esigenze della popolazione situata nel territorio attraversato dalla linea ferroviaria creando attività che possano rivitalizzare gli edifici con usi che al tempo stesso siano di servizio al viaggiatore del treno e di richiamo, proprio per la loro unicità, **per la popolazione dell'area territoriale**. Ricerca imprenditori che vogliano investire nella promozione di un **brand legato ai treni storici** rendendo le stazioni più attraenti anche per la popolazione del territorio circostante.



Per dare nuova vita alle stazioni lungo le ferrovie turistiche: il **BRAND** del Treno storico

Stazione di Pinzano



Spazi per
attività culturali all'aperto
(cinema, mercati ecc)
**con passaggio del TRENO
STORICO**

In ogni linea si potrebbe organizzare negli edifici più spaziosi una **brandizzazione** delle attività che richiami i viaggiatori, ma soprattutto la popolazione limitrofa, a godere di una peculiarità del proprio territorio: **il treno storico**

Stazione di Paratico-Sarnico



Museo/Cinema della
FONDAZIONE,
Ristorante «AL VAPORE»
shop del treno storico e
dei prodotti locali

Stazione di Torrenieri-Montalcino



**Bed & Breakfast del
TRENO ANTICO,**
punto ristoro
e Info Point

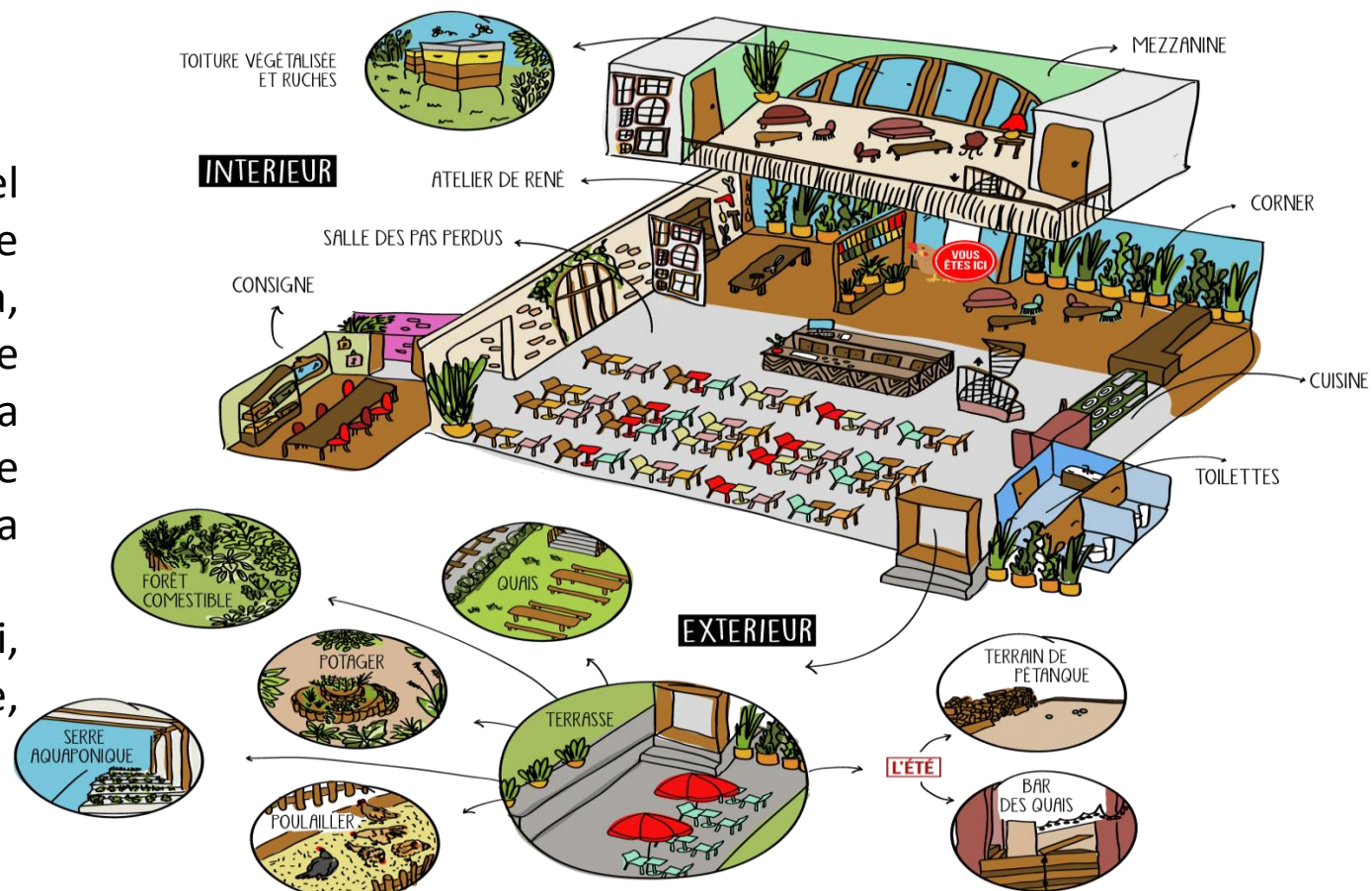
Per dare nuova vita alle stazioni lungo le ferrovie turistiche: UN RIUSO SOCIALE (Amministrazioni locali, Onlus ecc)

Un esempio in periferia: La Recyclerie Paris.....

Si tratta di un **centro culturale**, situato nel XVIII arrondissement in una delle zone periferiche a nord della città, completamente fuori dai circuiti turistici e **frequentato da chi vive nel quartiere**. La caratteristica fondamentale di questo locale è che è stato ricavato all'interno della **vecchia stazione ferroviaria Ornano**.

Si trovano «angoli di riciclo», spazi culturali, sale convegni, punti verdi, ristorante, cinema all'aperto, mercatini, ecc

LES RECOINS DE LA RECYCLERIE



Per dare nuova vita alle stazioni lungo le ferrovie turistiche: il recupero degli edifici



Librerie sospese

*Area riunioni o
espositive*

*Caffè, Sale da the,
Ristoranti*

Per dare nuova vita alle stazioni lungo le ferrovie turistiche: il recupero degli spazi aperti

Mercatini, fiere

*Cinema
all'aperto,
Festival,
Convegni, Incontri*

*Orti , piccole
fattorie,
apicoltura*

Grazie

