



**Associazione Europea Ferrovieri – Italia**

**ALBO**

**DELLE ASSOCIAZIONI FERROVIARIE E CULTURALI  
DELL'AREA DELLE FERROVIE TURISTICHE**



**a cura di: Mario Pietrangeli**

**Con il patrocinio di:**



*Pubblicazione prodotta sotto l'egida della:*



**Edizione: febbraio 2019**

## PREFAZIONE

Il 16 settembre 2017 si costituisce a Pesaro – nell’ambito delle iniziative degli Stati Generali della Mobilità Nuova - l’**Alleanza per la Mobilità Dolce**. Essa nasce dal desiderio delle più importanti [Associazioni Nazionali](#), impegnate sul tema, di collaborare per promuovere e far crescere la **mobilità dolce**, attraverso una serie di azioni e attività da sviluppare congiuntamente.

La **rete** sul territorio **per la mobilità dolce** promuove il piacere del viaggio a bassa velocità e la mobilità attiva, integrando percorsi ciclabili, reti di cammini, ferrovie turistiche, linee ferroviarie locali, **riutilizzando e qualificando il patrimonio esistente**, in una visione integrata con il trasporto collettivo: una rete dolce, semplice da utilizzare da parte di tutti.

Obiettivo principale è la promozione, **di una Rete Nazionale (nel futuro si pensa di estendere tale promozione anche a livello Europeo) di Mobilità Dolce e Sostenibile (Integrata con le realtà Turistiche, Artistiche, Gastronomiche delle Località e dei Piccoli Borghi Attraversati)** che abbia come requisiti fondamentali:

- **il recupero** delle infrastrutture territoriali dismesse (ferrovie, infrastrutture ferroviarie, funivie, canali e vie fluviali, strade arginali, percorsi storici, rete dei cammini, ecc.);
- **la compatibilità e l’integrazione** fra diversi utenti;
- **la separazione** dalla rete stradale ordinaria, o in certi casi la protezione della mobilità dolce sulle strade promiscue con i mezzi motorizzati a bassa intensità di traffico;
- **l’Integrazione** con il Sistema dei Trasporti Pubblici Locali, con la Rete dell’Ospitalità Diffusa, con la Rete della Cultura, dei Piccoli Musei e dei Piccoli Borghi nonché con la Rete dei percorsi che permettono la visita dei Tesori Artistici del Paese, degli Itinerari Enogastronomici Tipici e degli Itinerari che portano alle 40 Città della Ceramica ([www.buongiornoceramica.it](http://www.buongiornoceramica.it)).

L’AEC – Association Européenne des Cheminot – Italia, quale contributo al raggiungimento degli obiettivi statuari condivisi anche da AMODO, redige e tiene aggiornata la presente pubblicazione che ha lo scopo di fornire, in modo pratico e razionale, utili riferimenti (indirizzi, email, siti web, etc) di numerosi sodalizi che, nel territorio nazionale, perseguono analoghi intendimenti.

Le fonti di informazioni utilizzate per la redazione sono tutte pubbliche. Chi ritenesse – per qualsiasi motivazione – di non voler essere citato, può chiederlo con semplice email a Mario Pietrangeli, [m.pietrangeli03@libero.it](mailto:m.pietrangeli03@libero.it), curatore della pubblicazione.

Alla stessa mail, vanno segnalati refusi e imprecisioni per una pronta correzione, nonché richieste di nuovi inserimenti e/o proposte di modifiche strutturali dei contenuti mirate al miglioramento della pubblicazione stessa.

Ogni nuova edizione è inviata a tutti i riferimenti che compaiono nella pubblicazione stessa, pubblicazione che rimane sempre di libera e gratuita diffusione.

## INDICE

	PAGINA
<b><u>PREFAZIONE</u></b>	2
<b><u>Capitolo 1</u></b> - Le Principali Associazioni del Territorio dell'Area Ferrovie Turistiche - (Ferrovie Turistiche, Treni Storici, Musei Ferroviari, Officine di Restauro Ferroviario, ecc.)	5
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE NEL <b><u>LAZIO</u></b>	6
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>UMBRIA</u></b>	10
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE NELLE <b><u>MARCHE</u></b>	11
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>SICILIA</u></b>	12
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>CAMPANIA</u></b>	18
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>CALABRIA</u></b>	22
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>FRIULI VENEZIA GIULIA</u></b>	23
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>LOMBARDIA</u></b>	26
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>VENETO</u></b>	33
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>EMILIA ROMAGNA</u></b>	35
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>MOLISE</u></b>	37
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>ABRUZZO</u></b>	38
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE N <b><u>BASILICATA</u></b>	39
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>SARDEGNA</u></b>	40
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>PIEMONTE</u></b>	43
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>PUGLIA</u></b>	48
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>LIGURIA</u></b>	50
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>TOSCANA</u></b>	51
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE IN <b><u>TRENTINO ALTO ADIGE</u></b>	53
ASSOCIAZIONISMO FERROVIARIO E FERROVIE STORICHE TURISTICHE NELLA <b><u>VALLE D'AOSTA</u></b>	54
<b><u>Capitolo 2</u></b> - GRANDE ASSOCIAZIONISMO ISTITUZIONALE FERROVIARIO	55
<b><u>FONDAZIONE FS ITALIANE</u></b> 	55
<b><u>CIFI</u></b> – COLLEGIO INGEGNERI FERROVIARI ITALIANI	56
<b><u>AEC</u></b> - Association Européenne des Cheminot Sezione Italiana (Associazione Europea Ferrovieri)	57
<b><u>FEET</u></b> - Federazione Europea delle Ferrovie Turistiche	58

---

<a href="#"><u>FIFTM</u></a> – Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali	58
<a href="#"><u>ANFG</u></a> – Associazione Nazionale Ferrovieri del Genio	61
<a href="#"><u>FTI</u></a> -- Ferrovie Turistiche Italiane	62
<a href="#"><u>DLF</u></a> - Associazione Nazionale Dopolavoro Ferroviario DLF, (Sedi e Indirizzi)	65
<a href="#"><u>CAFI</u></a> - COLLEGIO AMMINISTRATIVO FERROVIARIO ITALIANO	80
<a href="#"><u>Capitolo 3</u></a> - STORIA E DESCRIZIONE DI ALCUNE FERROVIE PER REGIONE	81
<a href="#"><u>Capitolo 4</u></a> - SOCIETA' FERROVIARIE REGIONALI	122
<a href="#"><u>Capitolo 5</u></a> - FERROMODELLISMO - ASSOCIAZIONI PER REGIONE	138
<a href="#"><u>ALLEGATO A</u></a> - Istituzione di Ferrovie Turistiche in Aree di Particolare Pregio Naturalistico o Archeologico	141
<a href="#"><u>ALLEGATO B</u></a> - Legge sui borghi	146
<a href="#"><u>ALLEGATO C</u></a> – Situazione delle Linee Ferroviarie Riaperte o di Prossima Riapertura	147
<a href="#"><u>Biografia dell'autore</u></a>	149

---

### Capitolo 1

Le Principali Associazioni del Territorio dell'Area Ferrovie Turistiche - (Ferrovie Turistiche, Treni Storici, Musei Ferroviari, Officine di Restauro Ferroviario, ecc.)



## LAZIO

**AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Lazio:** Mauro Massetti (segretario), mail [mauromass@hotmail.it](mailto:mauromass@hotmail.it), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/lazio/>



**GRAF–Gruppo Romano Amici della Ferrovia (aderente a FIFTM)**

**Sito internet:** <http://www.graftreni.it>

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/groups/113868562042116/>

**Indirizzo:** Sede Sociale e Biblioteca: Via Marsala 75 – Roma (ingresso dal sottopassaggio della stazione Roma Termini fine banchine - lato binario 1) Casella Postale 2482 - 00185 Roma, 158

Per informazioni è possibile contattare il Presidente: Enrico Mittiga: Tel. 349 2126 891 (ore 21.00 ÷ 22.00) [enrico.mittiga@graftreni.it](mailto:enrico.mittiga@graftreni.it) [marco.minu@graftreni.it](mailto:marco.minu@graftreni.it) [graf@graftreni.it](mailto:graf@graftreni.it).

**Cenni attività:** È una libera associazione senza fini di lucro, costituita con atto notarile in Roma nel 1958 allo scopo di riunire studiosi ed appassionati di trasporti su rotaie, cultori della storia e della tecnica ferroviaria e tramviaria, amanti della cine-fotografia a tema del settore, nonché esperti delle tecniche del modellismo ferroviario, tutto ciò al fine di favorire la conoscenza e l'utilizzo dei trasporti pubblici su rotaie.

### **Orte – Capranica - Civitavecchia, è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche**

**Comitato Riapertura Ferrovia Civitavecchia Capranica Orte**

**Presidente: Raimondo Chiricozzi**

**Pagina FB:** <https://www.facebook.com/RiaperturaFerroviaCivitavecchiaCapranicaOrte.;>

**E-Mail:** [raimondo.chiricozzi@gmail.com](mailto:raimondo.chiricozzi@gmail.com) ,

**E – Mail:** [comitato.civitavecchia.orte@gmail.com](mailto:comitato.civitavecchia.orte@gmail.com)

**Indirizzo:** Via Resistenza, 3 – 01037 Ronciglione VT.

#### **Cenni Attività**

Il Comitato è un'organizzazione no-profit il cui obiettivo è la riapertura della Ferrovia Orte - Civitavecchia. La linea ha un bacino d'utenza di circa 210.000 abitanti e permette il collegamento di tre regioni Lazio, Umbria, Marche. Il tracciato ha le seguenti stazioni-fermate: Civitavecchia (nodo ferroviario), Aurelia (Scaglia-Tarquini), Mole sul Mignone, Allumiere-Tolfa, Monteromano, Civitella Cesi, Blera (Vetralla), Bandita di Barbarano, Barbarano Romano, Capranica (nodo ferroviario), Ronciglione, Caprarola, Fabrica di Roma (nodo ferroviario), Vallerano, Gallese, Castel Bagnolo, Orte (nodo ferroviario). La Civitavecchia-Capranica-Orte avrà quindi ben 4 nodi ferroviari di primaria importanza regionale e nazionale. Le intersezioni ferroviarie sono: **1)** a Civitavecchia con la tirrenica Roma-Fiumicino-Genova e la FL5 **2)** a Capranica con la FL3 Viterbo-Cesano-Roma **3)** a Fabrica di Roma con la ex Roma-nord, la Viterbo-Civita Castellana - Saxa Rubra-Roma piazzale Flaminio **4)** a Orte con La direttissima, la FL1 e la Orte -Terni - Ancona.

[\[vai all'indice\]](#)

Di seguito tutte le Associazioni che aiutano il Comitato per la Riapertura della Linea Civitavecchia - Capranica – Orte, alla sua riattivazione:

**Associazione Terra Tua:** E-mail: [informazioni@terratua.it](mailto:informazioni@terratua.it), Stefano Micali (Presidente) (**Viterbo**);

**"Tuscia In Treno":**

**Presidente:** dott. Gianluca Di Lauro;

**E - Mail:** [gianlucadilauro1@gmail.com](mailto:gianlucadilauro1@gmail.com)

**Sito:** [www.facebook.com/TusciaInTreno](http://www.facebook.com/TusciaInTreno) (**Viterbo**);

**Associazione Italiana Cultura e Sport (aderente a AMODO), Comitato Provinciale Viterbo AICS,** Via Valle Piatta n. 9, 01100 **Viterbo**;

**Tuscia Events:** email: [tusciaevents@gmail.com](mailto:tusciaevents@gmail.com). (**Viterbo**);

**Tele Radio Orte** (tv locale):

**Indirizzo:** Via piè di marmo 3/A - 01028 ORTE (VT) P.I. 00731540563 TEL. / FAX 0761/402640

**E - Mail:** [info@teleorte.it](mailto:info@teleorte.it).

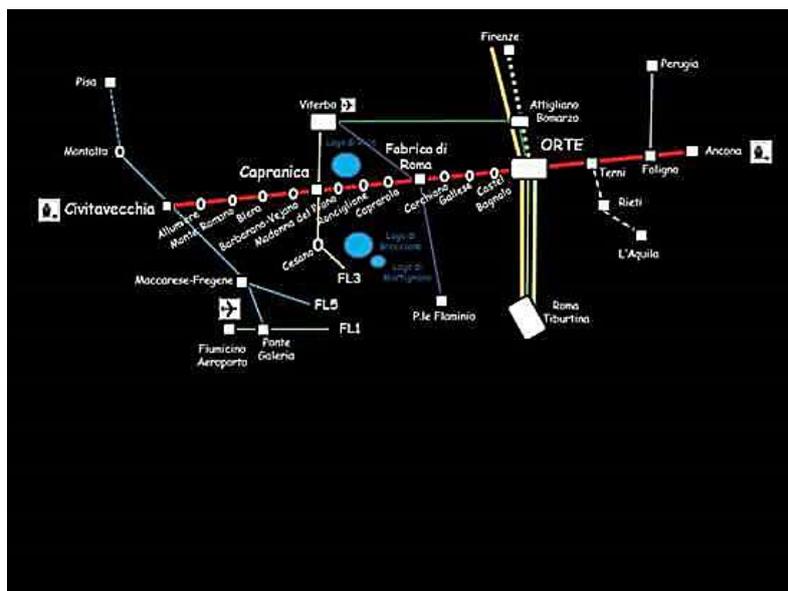
**newtuscia.it :**

**Cenni Attività:** Tutte le notizie in tempo reale da Viterbo e provincia, Umbria e Roma. Giornale multimediale con rubriche video e settoriali. Il primo ad avere una collaborazione pluriennale con un'emittente locale (Tele Orte) nella provincia di Viterbo.

**Direttore Responsabile:** Gaetano Alaimo.

**E Mail:** [info@newtuscia.it](mailto:info@newtuscia.it)

**Indirizzo:** Via Santa Maria della Grotticella, 77, 01100 **Viterbo VT**



[\[vai all'indice\]](#)

### Associazione Apassiferrati

**Sito internet:** <http://www.apassiferrati.com>.

**Indirizzo:** Via Borgo Murata, 34, 03032 Arce FR, [info@apassiferrati.com](mailto:info@apassiferrati.com).

#### Cenni attività:

L'associazione è apolitica, non ha finalità di lucro e ha lo scopo di:

Garantire il funzionamento, la gestione e l'amministrazione di un'associazione culturale e di un museo dedicato al territorio di Arce, alla ferrovia Roccasecca–Arce-Avezzano e alla valle del Liri

Promuovere e realizzare iniziative culturali di interesse generale, conferenze e dibattiti tesi a favorire la valorizzazione e la diffusione della conoscenza storica, sociale, economica legate al territorio di Arce, della ferrovia Roccasecca-Arce-Avezzano e della valle del LIRI

Gestire, coordinare e promuovere le attività di insegnamento ed educazione all'applicazione del modellismo e della rappresentazione scenica di paesaggi reali di ambientazione ferroviaria e di sviluppo industriale del territorio.

### RTVT Roma Treno Vapore Team:

**Indirizzo:** Viale Bruno Pelizzi 21, 00173 Roma; sede operativa Roma Smistamento FS.

### Ferrovia Museo Stazione Colonna (aderente a FIFTM)

**Sito internet:** <http://www.ferroviamuseo-colonna.it/>

E-mail [stazionecolonna@alice.it](mailto:stazionecolonna@alice.it)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/ferroviamuseo/>

**Indirizzo:** via Casilina 17 - Km 25,500 00030 San Cesareo, ROMA



**Cenni attività:** La Ferrovia-Museo della Stazione di Colonna è un museo di interesse locale, nato su iniziativa di un piccolo gruppo di privati che con un notevole impegno economico e la possibilità, seppur non determinante, di accedere a finanziamenti pubblici tramite la Provincia di Roma, Dip. VIII, L/42, ne curano il mantenimento e la fruizione al pubblico.

### Associazione Sabina Poeti, Stimigliano (Rieti)

**P.d.c.:** professor Biagio Cipolletta, [bicip@libero.it](mailto:bicip@libero.it),

**Cenni attività:** Organizza annualmente il Premio di Poesia San Bernardino che si svolge a Stimigliano in provincia di Rieti nel Lazio da XXV anni che prevede **una Sezione dedicata alla Poesia del Viaggio e della Ferrovia (attività patrocinata da AEC, Ferrovieri Europei)**.

L'Associazione partecipa con il suo Premio alla Primavera della Mobilità Dolce di **AMODO**;

### Associazione Culturale Roma Slow Tour.

**Cenni attività:** eventi relativi alla storia del trasporto ferroviario a Roma;

**Sito Internet:** - [www.romaslowtour.com](http://www.romaslowtour.com) –

**Comitato Ferrovia Formia-Gaeta**

**Pagine Facebook:** <https://www.facebook.com/ferroviaformiagaeta/>

<https://www.facebook.com/groups/1459674094261318/>

[;https://twitter.com/F\\_Formia\\_Gaeta](https://twitter.com/F_Formia_Gaeta).

**Associazione Ferrovia Roma – Settebagni – Monterotondo – Fara in Sabina (Passo Corese) – Poggio Mirteto – Stimigliano - Orte.**

*Esperti Culturali Ferroviari:* Ingegnere Michele Antonilli, [micheleads121@alice.it](mailto:micheleads121@alice.it) e Gen. Mario Pietrangeli: [m.pietrangeli03@libero.it](mailto:m.pietrangeli03@libero.it); (realizzata nel **1865**,

Cenni Attività:

Studi connessi con la Linea che ha visto pure le valorose gesta del Condottiero Garibaldi e dei Fratelli Cairoli nella Battaglia di Mentana del 3 novembre **1867**).

## UMBRIA

### **Ex Ferrovia (Ferrovia Appennino Centrale - FAC) Fossato di Vico – Gubbio – Arezzo.**

Dottor Mauro Pierotti (Presidente Eugubini nel Mondo), GUBBIO (PG): [info@eugubinelmondo.it](mailto:info@eugubinelmondo.it); La **ferrovia Appennino Centrale** è stata una linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Arezzo (sulla linea ferroviaria Roma - Firenze) a Fossato di Vico (sulla linea ferroviaria Roma - Orte - Ancona) passando per Anghiari, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide (Linea Centrale Umbra per Perugia – Terni), Gubbio. Ad oggi è concreta la possibilità di riattivazione della linea nel tratto da Arezzo a Sansepolcro. Il 20 maggio 2010 la regione Toscana e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un impegno per realizzare un piano di fattibilità per una nuova ferrovia il cui tracciato dovrebbe essere lungo circa 20-25 km. I costi per la riattivazione della linea dovrebbero attestarsi a circa 270 milioni di euro.

### **Comitato Bacino Gubbio – Urbino, Salviamo la Stazione di Fossato di Vico Gubbio,**

**Pagina FB:** <https://www.facebook.com/groups/stazionefossato/?fref=ts> - Fossato di Vico PG.

### **Associazione Turno C Foligno (aderente a FIFTM)**

**Sito internet:** <http://www.turnoc.it/>

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/groups/219755918404154/>

**Indirizzo:** Turno C – Viale Firenze N°184 06034 Foligno (PG) E-mail [turnocsrfoligno@gmail.com](mailto:turnocsrfoligno@gmail.com)



### **Cenni attività:**

È la passione per i treni in ogni loro forma a far nascere la nostra amicizia. Incontrati sui banchi di scuola o in giro a qualche manifestazione i nostri incontri a carattere ferroviario si sono sempre più intensificati. L'occasione poteva essere un'escursione su una linea abbandonata, una giornata di viaggio in treno alla scoperta di luoghi ed impianti sconosciuti o anche soltanto un bagno al mare con "vista ferrovia" ...

Impegnati già in altre associazioni, di carattere prettamente modellistico, siamo poi confluiti nel gruppo storico di modellismo affiliato al DLF di Foligno "I Sorci Verdi". Oltre a mostre di modellismo ferroviario, e non solo, il gruppo si è distinto sempre per il supporto dato a varie manifestazioni come ad esempio le visite all'impianto OMC di Foligno e le varie iniziative organizzate per particolari ricorrenze e anniversari.

Da cosa nasce cosa e vedendo le realtà intorno a noi, le possibilità che offriva la nostra regione e le nostre competenze ci siamo decisi a fondare un gruppo che potesse avere come scopo quello di essere al servizio delle ferrovie, in special modo della ultima arrivata: la Fondazione delle Ferrovie dello Stato.

Nonostante i piccoli sacrifici e le difficoltà iniziali, oggi siamo pronti ad iniziare una collaborazione fattiva con Fondazione onorati di avere in uso la ex squadra rialzo di Foligno.

Abbiamo preso spunto per il nostro nome, Turno C, da un antico cinegiornale delle Ferrovie dello Stato, in cui coloro che compivano tale orario di lavoro altri non erano che manovali, staffisti, manovratori, geografi ecc, che svolgevano l'umile ma importante lavoro notturno in un generico scalo di smistamento.

Così è lo spirito che ci contraddistingue nel voler essere a servizio di una realtà che stimiamo e vogliamo veder crescere nel panorama nazionale, e perché no anche internazionale!

## MARCHE



**Associazione Ferrovia Valle Metauro (aderente a FIFTM)**

**(Ferrovia Pesaro - Urbino: è una Ferrovia indicata dalla Legge 128 sulle Ferrovie Turistiche).**

**Pagina Face Book: <https://www.facebook.com/ferroviafvm/>;**

**Sito: <https://www.ferroviafvm.it/> - email: [carlo.bellagamba@alice.it](mailto:carlo.bellagamba@alice.it); [associazione@ferroviafvm.it](mailto:associazione@ferroviafvm.it)**

**Cenni Attività:** Il 14 luglio 2000 nasce l'Associazione Ferrovia Valle Metauro con lo scopo di valorizzare la tratta con un servizio di Velorail ad uso turistico. Successivamente l'associazione puntò al ripristino dell'intera tratta. Nel 2004 con l'appoggio tecnico dell'allora Colonnello Mario Pietrangeli, 48° Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri <sup>1</sup>si cercò di farla ripristinare e esercire dalle unità del Genio Ferrovieri (tale ottima iniziativa non riuscì). Un'attività importante dell'associazione è l'intervento di ripulitura che prevede il taglio della vegetazione infestante che ha coperto la sede ferroviaria. L'aspetto storico prevede la raccolta di reperti ferroviari (materiale rotabile leggero, motocarrelli e simili) e attrezzature di lavoro L'Associazione si prefigge, inoltre, di far conoscere ed apprezzare, soprattutto tra i più giovani, la ferrovia in genere, i suoi mezzi e la sua storia, mediante mostre, convegni e giornate a tema con esposizione di modelli ferroviari, escursioni lungo le linee ferroviarie italiane ed estere e visi

La Linea Fano Urbino Km totali = 48,750, Linea a semplice binario. La linea risulta completamente armata (a meno di una parte eliminata per realizzare una strada Fano) e integra per quanto riguarda l'armamento e le opere d'arte (ponti, gallerie, viadotti). Manca invece di tutti gli organi di protezione e regolazione del traffico, da tempo abbandonati a se stessi. Non sono più presenti le barriere ai PL così come tutti i sistemi a cavo. Sono invece intatte le stazioni, i binari di transito e di sosta, le banchine e i fabbricati accessori di stazione.



Foto della Stazione di Fermignano

**Ferrovia Pergola – Fabriano.**

**P.d.c. [gabriele.bonacorsi@alice.it](mailto:gabriele.bonacorsi@alice.it) ,**

**Fabriano-Pergola, km 32 (ferrovia Interrotta)** E' una linea "sospesa" a seguito di una banale frana occorsa nel novembre 2013. E' parte del collegamento da Roma ad Urbino che, a monte di Pergola, venne distrutto durante la seconda guerra mondiale. Serviva anche il centro intermedio di Sassoferrato.

<sup>1</sup> Pietrangeli fece, tra l'altro, un primo studio positivo di fattibilità sia per il ripristino sia per l'esercizio. Tale studio si può leggere nel libro "Le Mie Ferrovie" pubblicato nel sito <https://centrostudistrategicarlodecristoforis.wordpress.com/2013/02/08/mario-pietrangeli-le-mie-ferrovie/> e nel Blog <http://pietrangeli.myblog.it>

## SICILIA

### Ferrovie Siciliane indicate dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

*Alcantara-Randazzo; Noto-Pachino; Castelvetro-Porto Palo di Menfi; Agrigento Bassa-Porto Empedocle.*



Associazione Ferrovie Siciliane — AFS MESSINA

Sito: <http://www.a-f-s.it/> - email: [info@a-f-s.it](mailto:info@a-f-s.it)

**Cenni Attività:** L'Associazione Ferrovie Siciliane, in sigla AFS, con sede in Messina, è un'Associazione legalmente e legittimamente costituita da appassionati del mondo dei trasporti ferroviari e navali. Sede: Viale Principe Umberto, n° 61 Messina

### **Associazione Ferrovia Valle Alcantara**

**(TRATTA ARCANTARA - RANDAZZO , è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche)**

Pagina FB: [www.facebook.com/assferroviavallealcantara](http://www.facebook.com/assferroviavallealcantara);

Sito: <http://www.associazioneferroviavallealcantara.it/>;

Email: [presidente@associazioneferroviavallealcantara.it](mailto:presidente@associazioneferroviavallealcantara.it);

Email: [info@associazioneferroviavallealcantara.it](mailto:info@associazioneferroviavallealcantara.it);

Indirizzo di posta elettronica certificata (PEC): [postcert@pec.associazioneferroviavallealcantara.it](mailto:postcert@pec.associazioneferroviavallealcantara.it).



**Cenni Attività:** Nel 2016 è nata l'Associazione "Ferrovia Valle Alcantara", che si prefigge come obiettivo il recupero e ripristino della storica ferrovia Alcantara - Randazzo. Il predetto obiettivo verrà perseguito cercando di aprire un dialogo costruttivo con le istituzioni, oltre alla promozione di attività ed eventi che possano sensibilizzare le predette istituzioni e le popolazioni della Valle Alcantara. Di seguito le principali cariche sociali del direttivo: Marco CRIMI PRESIDENTE;. Il Direttore della Fondazione FS, **Luigi Cantamessa**, ha guidato, a suo tempo, una ricognizione sull'ex ferrovia che collega **Alcantara a Randazzo**. Lo scopo è stato verificare lo stato dei luoghi e delle strutture per poter avviare progetti specifici di riattivazione in chiave turistica. L'iniziativa segue le intenzioni manifestate dalle Istituzioni regionali e locali.

[\[vai all'indice\]](#)

La **Alcantara – Randazzo, lunga 37 km**, è situata alle falde dell'Etna e il suo tracciato corre lungo la **Valle del fiume Alcantara**. Rientra tra quelle linee ferroviarie, dismesse ma ancora dotate del binario, in buono stato di conservazione, che presentano un altissimo valore paesaggistico, storico e culturale.

### Ferrovie Kaos Agrigento

**Sito Internet:** [www.ferroviekaos.it](http://www.ferroviekaos.it)

**E – Mail:** [info@ferroviekaos.it](mailto:info@ferroviekaos.it)

**Cenni Attività:** L'Associazione Ferrovie Kaos, sostiene con forza la necessità di recuperare all'esercizio ferroviario alcune linee dismesse in epoca piuttosto recente, forse senza valutare attentamente l'enorme potenzialità turistica dei tracciati in questione. Ferrovie Kaos, sin dalla sua nascita, propone alle amministrazioni locali progetti di recupero e salvaguardia delle ferrovie dismesse della provincia di Agrigento. Nell'estate del 2009 è letteralmente esploso un vivace dibattito a Sciacca e Menfi, proprio perché Ferrovie Kaos ha preso le distanze da alcuni amministratori locali che avevano manifestato la volontà di distruggere ogni testimonianza della ferrovia a scartamento ridotto. L'associazione, di contro, ha proposto la riattivazione di 12 km di linea (km 49-61 della ex linea Castelvetro Ribera) nel tratto compreso tra Sciacca e Verdura Fonte: <http://www.ferroviekaos.it/le-ferrovie-dismesse/ferrovia-porto-empedocle-castelvetro>



### Sicilia In Treno - SiT (aderente a FIFTM)

**Sito:** <http://www.siciliaintreno.org/>      **E - mail:** [info@siciliaintreno.org](mailto:info@siciliaintreno.org).

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/groups/40972221682/>

**Cenni Attività:** Lo Scopo della SiT (primo tra tutti) è il salvataggio, il recupero e la valorizzazione delle superstiti vestigia dello scartamento ridotto siciliano.

**Sicilia in Treno (SiT)** nasce per iniziativa di quindici amici che da sempre coltivano la passione comune per il mondo della ferrovia in tutti i suoi aspetti: Donato Atti, Andrea Bernasconi, Francesco Paolo Castelli, Daniele Chiovaro, Manfredi D'Arpa, Stefano Di Marca, Sergio Gargagliano, Vincenzo Leonardi, Salvatore Leone, Massimiliano Lofria, Fabio Settimo Marineo, Luigi Militello, Antony Passalacqua, Giuseppe Santangelo, Paolo Simon.

Si tratta di un gruppo di cultori di storia, tecnica e attività ferroviaria, con un'ampia esperienza associativa, più che decennale, negli ambiti del recupero, tutela e restauro dei mezzi rotabili storici; nel campo del modellismo ferroviario; nell'organizzazione di eventi in treno storico e di eventi divulgativi della storia delle strade ferrate siciliane e italiane.

Sin dai primi passi, **SiT** intende proseguire l'impegno che molti soci hanno avviato e sviluppato negli anni per il raggiungimento di alcuni importanti obiettivi. Primo tra tutti il salvataggio, il recupero e la valorizzazione delle superstiti vestigia dello scartamento ridotto siciliano (vi rimandiamo al sito internet [Ferrovie di Selinunte](#)). Inoltre, **SiT** intende impegnarsi nello studio, tutela divulgazione e rilancio in chiave turistico-culturale del ricco patrimonio costituito dalle infrastrutture ferroviarie e rotabili storici che caratterizzano il passato ed il presente della nostra isola, ma anche dalle attuali reti e mezzi in esercizio al servizio del trasporto su scala nazionale, regionale ed urbana, ivi comprese le linee tramviarie e metropolitane.

L'attività sociale di **SiT** sarà volta anche a proporre ai tanti appassionati e a quanti si avvicinano incuriositi per la prima volta alla cultura ferroviaria, continue esperienze di scoperta, approfondimento e conoscenza del ricchissimo mondo ferroviario siciliano, divulgazione che si avvarrà anche del fermodellismo dinamico come mezzo di promozione della cultura ferroviaria e come fine ricreativo sociale. Essere soci di **SiT** permetterà di vivere tutto questo da un punto di vista privilegiato, quello del protagonista.

L'Associazione Culturale "Amici del Treno Museo di Villarosa e Amare Villapriolo"  
**Vi invita a visitare, "Unico nel suo stile in Europa"**  
 il Treno Museo della Civiltà Contadina, Arte mineraria, Emigrazione, Ferroviaria

Potrete ammirarlo su un binario costeggiato da un viale alberato. E' interamente dedicato all'esposizione Etno-Antropologica su vagoni appositamente adattati all'interno della stazione di VILLAROSA (Enna).

Un audio tour vi guiderà tra la minuziosa raccolta di oggetti che erano di uso quotidiano nelle miniere di zolfo e nelle case del nostro territorio, durante i primi anni del secolo scorso. Si possono vedere le TARGHE DEI ROTABILI D'EPOCA (1943 - XXI). Tutti gli oggetti sono stati catalogati dalla Sovrintendenza Beni Culturali di Enna. Il prezioso materiale raccolto rinnoverà in voi il gusto delle cose semplici di una volta (il lavoro, la famiglia, il viaggio in treno, ecc.). Una cisterna d'acqua bullonata con garitta del 1900, un pianale della "C. Toselli - 1928", del peso di 28 tonnellate, che serviva per il trasporto di carri armati. Un quadriciclo a pedale del 1930, utilizzato per ispezionare la linea. Un vagone è dedicato all'emigrazione, un'altro al mondo e all'oggettistica ferroviaria; si completa la visita nel vagone adibito a sala video, con filmati storici.



### Nel Primo Binario troverete

La COLONNA IDRAULICA e il CIMELIO DELLE ACQUE, del 1876, all'interno del quale vedrete reperti dell'acquedotto di proprietà delle FS, dalla sorgente alla stazione, con didascalie tecniche. Di fronte vi è il Monumento dedicato agli Emigranti, con un vagoncino utilizzato nelle miniere in Belgio. I MURALES, eseguiti dall'artista ferroviere S. Calò, che raffigurano la stazione di Villarosa con locomotiva a vapore. Accanto è raffigurata una miniera di zolfo, che rappresentava la ricchezza economica del posto. Adiacente, vi è un'area attrezzata dalla Forestale, posto ideale per accogliere scolaresche e turisti in visita. Il Treno Museo è aperto dalle ore 09:30 alle 12:30, e dalle 16:30 alle 19:30.

Chiuso il lunedì. Per una buona riuscita delle visite al Treno Museo e alle Case Museo, è consigliabile contattarci al nostro numero 338 4809721 (responsabile Primo David).

Mail: trenomuseovillarosa@gmail.com Ticket: euro 5,00 - ridotto: euro 3,50.

**Ticket unico per i due siti: euro 8,00 - ridotto: euro 6,00.**

Sito web: [www.trenomuseovillarosa.com](http://www.trenomuseovillarosa.com)



### Escursione a Villapriolo, "Paese delle Case Museo"

Un Borgo contadino e minerario, un vero tuffo nel passato. Con la nostra Guida visiterete: la casa dello Zolfataio (u Surfara), del Contadino (u Iurnataru), dell'Emigrante (U Miricanu), il Baglio del Grano (Oro di Sicilia). All'interno potrete ammirare un trattore con la Trebbia, un antico forno a pietra per la panificazione, un carretto siciliano decorato a mano. Il Baglio del Casaro, la Bottega del Ciabattino, il vecchio Bevaio.

Le opere in miniatura della Passione di Cristo, un'opera unica collocata dentro un granaio dell'800 (con sottofondo musicale bandistico anni '60).

Infoline: 338 4809721. Biglietto d'ingresso con guida per le Case Museo: euro 5,00 - ridotto euro 3,50



TREBBIA



PASSIONE DI CRISTO IN MINIATURA



BOTTEGA DEL CIABATTINO



CASA DEL GRANO



**Associazione Treno Doc Palermo**

**Sito internet:** [www.trenodoc.com](http://www.trenodoc.com)    **E – Mail:** [info@trenodoc.com](mailto:info@trenodoc.com) ;

**Pagina Facebook** <https://www.facebook.com/Associazione-TRENO-DOC-447252002018438/>

**E – Mail:** [presidente@trenodoc.com](mailto:presidente@trenodoc.com)

**Cenni Attività:**

Treno D.O.C. è un'associazione senza scopo di lucro, fondata a Palermo nel 1995 da un gruppo di appassionati, ed opera in regime di convenzione con la Fondazione FS Italiane, Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana. Treno D.O.C. ha come missione il restauro e il mantenimento del decoro dei mezzi ferroviari facenti parte del parco rotabili storici della Fondazione FS Italiane, costituito da locomotive elettriche e diesel, carrozze passeggeri, bagagliai, postali e automotrici diesel, presso il Deposito Locomotive di Palermo e la promozione e realizzazione di manifestazioni turistico-culturali con i treni d'epoca.

Dal 2003 ha operato in regime di convenzione con Trenitalia e dal 2011 con R.F.I. Nel 2014 ha stipulato nuova convenzione con Fondazione FS Italiane. Nel corso degli anni ha promosso diverse manifestazioni turistico-culturali con i treni d'epoca e collaborato ad analoghe iniziative direttamente promosse da Fondazione FS ed anche da altre associazioni siciliane.

**L'Associazione SUDS "Stazioni Unite del Simeto**

**(Ex Tratta FS Motta Sant'Anastasia – Regalbuto - lungo fiume Simeto)**

Sito: <https://sudsimeto.wordpress.com/>;

**E -Mail:** [simeto.suds@gmail.com](mailto:simeto.suds@gmail.com) ;



**Cenni Attività:**

"L'Associazione SUDS "Stazioni Unite del Simeto" si sta occupando del recupero della Stazione di Paternò "San Marco" e della promozione dell'intera tratta Motta Sant'Anastasia - Regalbuto lungo il più grande Fiume di Sicilia, il Simeto. Questo è il frutto di anni di lavoro (13 anni) sul territorio con tante realtà che hanno dato vita al Patto di Fiume Simeto composto da 10 Comuni della Valle, l'Università degli studi di Catania ed il Presidio Partecipativo di FSImeto che anima oltre sessanta associazioni e movimenti dal basso di cui SUDS è un componente importante sul tema specifico del recupero della ferrovia storica "delle arance"

Informazioni si possono trarre anche dal Sito: <https://sudsimeto.wordpress.com/> : "Stazioni Unite del Simeto" (SUDS), ovvero il desiderio espresso da professionisti, artisti e soggetti attivi provenienti dalle associazioni culturali locali di ritrovare l'unità territoriale perduta attraverso la riscoperta di un percorso dimenticato: un insieme di "Progetti Culturali" per il recupero della Ex tratta ferroviaria Motta S. Anastasia-Regalbuto.



Ferrovie Siciliane Messina.

Sito: <https://www.ferroviesiciliane.it/> ;

FB: [https://www.facebook.com/ferroviesiciliane/?tn-str=k\\*F](https://www.facebook.com/ferroviesiciliane/?tn-str=k*F;);

E - Mail : [info@ferroviesiciliane.it](mailto:info@ferroviesiciliane.it).

**Ex Tratta: Noto (Siracusa) – Pachino (Siracusa) - (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche) Fino al 2014 se ne è occupata, di questa linea, l'Associazione Ferrovie Siciliane di Siracusa – AFS - (referente e esperto AFS per la linea fino al 2014: Emerico Amari, [emeric.amari@tin.it](mailto:emeric.amari@tin.it), [http://www.ferroviesiciliane.it/2010/09/13/lo-stato-della-linea-ferroviaria-noto%E2%80%93pachino-tra-noto-e-lido-di-noto/-](http://www.ferroviesiciliane.it/2010/09/13/lo-stato-della-linea-ferroviaria-noto%E2%80%93pachino-tra-noto-e-lido-di-noto/) ). Poi est stato costituito un Comitato per la riapertura (Pagina facebook Comitato per la riapertura: <https://www.facebook.com/groups/1628774730741560/photos/> ) tale Comitato nel 2016 è confluito nel Presidio di Noto dell'Associazione Italia Nostra, Sezione di Siracusa , che ha organizzato l'ultima Edizione di Ferrovie non Dimenticate (Sezione Siracusa Italia Nostra: Via Grottasanta 20 – 96100 Siracusa, [siracusa@italianostra.org](mailto:siracusa@italianostra.org)).**

**Associazione Antica Stazione di Ficuzza****Tratta: Ficuzza - Corleone PA – Godrano****Siti:** [www.mtbemyr.com](http://www.mtbemyr.com) - [www.anticastazione.it](http://www.anticastazione.it) **E – Mail:** [info@anticastazione.it](mailto:info@anticastazione.it) - [palermociclabile@yahoo.it](mailto:palermociclabile@yahoo.it);**Associazione Gulfi Fiab Ragusa, (Ex Tratta Ferroviaria a scartamento ridotto "Ciccio Pecora" che va da Giarratana a Chiaramonte)****E – Mail:** [info@medbike.it](mailto:info@medbike.it).**Coordinamento Palermo Ciclabile-Fiab. (Ex Tratta San Carlo-Chiusa Sclafani e San Carlo – Burgio)****E mail:** [palermociclabile@yahoo.it](mailto:palermociclabile@yahoo.it) .**Associazione Mtb Sicilia (Ex Tratta Piazza Armerina – Dittaino)****E – Mail:** [mtbsicilia@gmail.com](mailto:mtbsicilia@gmail.com) .**L'Associazione Stelle e Ambiente (Tratta Ferroviaria Schettino - Ponte 10 Archi Sul Simeto )****E mail:** [info@stelleambiente.it](mailto:info@stelleambiente.it).**Cenni di Attività:** L'Associazione Stelle e Ambiente fa escursioni nel tratto di ferrovia dismessa dalla stazione di Schettino al Ponte 10 archi sul fiume Simeto.

**Ferrovia Turistica Avellino – Rocchetta****(Associazione in Loco Motivi)**[inlocomotivi2018@gmail.com](mailto:inlocomotivi2018@gmail.com)[avellinorocchetta.wordpress.com](http://avellinorocchetta.wordpress.com)**L'Avellino – Rocchetta è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:**

*“E' la ferrovia delle acque: attraversa e lambisce in più punti i fiumi Sabato, Calore ed Ofanto. E' la ferrovia dei grandi vini docg: attraversa i territori, servendoli con stazioni dei comuni degli areali del Taurasi e del Fiano. E' la ferrovia del Parco Naturalistico Regionale dei Monti Picentini. E' la ferrovia delle aree a tutela della biodiversità. E' la ferrovia dei Borghi, della storia, della cultura e della identità territoriale”*

*Il 22 agosto 2016, dopo circa 6 anni di “sospensione” la tratta è stata riaperta da Rocchetta a Conza in occasione dello SPONZ FEST di Vinicio Capossela. In tale occasione il treno storico di Fondazione FS fu preso d'assalto da migliaia di persone a testimonianza di un sempre più crescente interesse per le ferrovie turistiche.*

*La stessa è stata inserita nell'elenco delle ferrovie turistiche previste dal disegno di legge n\* 1178 approvato in prima lettura dalla camera dei Deputati sulla trasformazione delle linee ferroviarie in disuso in ferrovie turistiche alla unanimità: un grande segnale di civiltà.*

*Inoltre, con apposito provvedimento la ferrovia Avellino Rocchetta è stata riconosciuta di interesse culturale ai sensi dell'art. 10 comma 3 lettera d del D. lgs 42/2004 proposto dalla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Avellino e Salerno.*

[\[vai all'indice\]](#)

*Tale provvedimento costituisce il primo esempio in Italia di dichiarazione di tutela diretta, attraverso lo strumento della dichiarazione di interesse culturale, rivolto ad un tracciato ferroviario storico del territorio nazionale, che attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia.*

*Lo spirito del citato provvedimento è finalizzato, al contempo, sia alla tutela dell'integrità del tracciato per le sue valenze storiche e paesaggistiche, sia alla promozione di strategie per la sua valorizzazione, connessa allo sviluppo dei territori attraversati.*



## Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa del Gruppo FS - Fondazione FS,



**Sito:** <http://www.museopietrarsa.it/>

**Indirizzo:** Traversa Pietrarsa Corso Garibaldi Portici (Na) Contatti:

**E -Mail:** [museopietrarsa@fondazionefs.it](mailto:museopietrarsa@fondazionefs.it)

**Cenni Attività:** Situato tra il mare e il Vesuvio nello storico Opificio Meccanico, Pirotecnico e per le Locomotive, fondato da Ferdinando II di Borbone nel 1840 e rappresenta uno dei più importanti musei ferroviari d'Europa. Inaugurato nel 1989 si sviluppa su di un'area di 36mila m<sup>2</sup> di cui 14mila coperti.

### IL NUOVO CENTRO EVENTI E CONGRESSI DEL MUSEO DI PIETRARSA

Il nuovo corso intrapreso dalla Fondazione FS mira a fare del Museo di Pietrarsa un vero e proprio moderno polo culturale: è una location ideale per eventi di varia natura, e uno tra i più grandi Centro congressi del Mezzogiorno, con una capienza, nel padiglione delle locomotive a vapore, di 1000 posti a sedere. Accanto ai grandi eventi, tante altre iniziative arricchiscono e ampliano l'offerta, con aperture fino a tarda notte e durante le festività.

Queste ulteriori iniziative hanno permesso di aumentare l'attrattività e, insieme al prolungamento dell'orario e dei giorni di apertura, hanno incentivato nuove forme di fruizione e intercettato le esigenze di turisti e cittadini, coinvolgendo altre fasce di pubblico al di fuori degli appassionati della Ferrovia, senza però snaturare la sua vocazione primaria di Museo Nazionale Ferroviario.

#### Museo Del Trenino e dei Balocchi

**Indirizzo:** Via G. Matteotti, 8 80059 Torre del Greco (Na).

**Cenni Attività:** Frutto della grande passione di un **Socio FIMF** che ha pazientemente raccolto tutti i pezzi qui esposti. Il Museo è diviso in due sezioni. Nella prima, dedicata ai trenini, se ne può seguire l'evoluzione dai primi modelli in latta e a carica a molla fino ai più recenti pezzi soprattutto Rivarossi e Maerklin che possono girare su due distinti circuiti realizzati con materiale d'epoca. Nella seconda, in-vece, sono esposti giochi e giocattoli del secolo scorso.

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Campania: Giuseppe Cataldo** (segretario),

**Sito:** <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/campania/>

**E – Mail:** [g.cataldo@ferservizi.it](mailto:g.cataldo@ferservizi.it)

**Gruppo Amici Ferrovia Alifana G.A.F.A.**

**Pagina FB:** <https://www.facebook.com/Gruppo-Amici-della-Ferrovia-Alifana-328086243895290/>;

**Sito:** <http://www.amicialifana.it/>;

**E - Mail:** [info@amicialifana.it](mailto:info@amicialifana.it);

**Pagina YouTube:** [www.youtube.com/user/AmiciAlifana](http://www.youtube.com/user/AmiciAlifana).

**Cenni Attività:** L'associazione raccoglie un gruppo di persone passionato di ferromodellismo e ferrovie reali, organizza degli eventi per tenere sempre viva la memoria della ferrovia Alifana.

**Comitato per la Riattivazione della Ferrovia Sicignano Lagonegro**

**(Ex Tratta Sicignano - Lagonegro.)**



**Pagina FB:** [https://www.facebook.com/pg/comitatoferrovia.sicignanolagonegro/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/comitatoferrovia.sicignanolagonegro/about/?ref=page_internal) ;

**Sito:** <http://sicignanolagonegro.blogspot.it/>;

**E-Mail:** [comitatoproferrovia@gmail.com](mailto:comitatoproferrovia@gmail.com);

**Cenni Attività:** Il Comitato segue da anni le attività connesse con la sensibilizzazione delle FS, della Regione, della Provincia, dei Sindaci e delle Comunità Locali, circa la riapertura della **ferrovia Sicignano degli Alburni-Lagonegro**, conosciuta anche, come **ferrovia del Vallo di Diano**. E' una ferrovia della **Campania**, con il suo capolinea terminale in **Basilicata**. Inaugurata interamente nel 1892 e chiusa al traffico, sia merci che passeggeri, nel 1987 durante i lavori di rinnovamento e di elettrificazione della linea Battipaglia-Metaponto; nonostante la riapertura della linea per Potenza la ferrovia rimase chiusa. A tutt'oggi la linea non risulta ufficialmente soppressa e vengono effettuate corse autosostitutive. La ferrovia inizia dalla Battipaglia-Potenza all'altezza della stazione di Sicignano degli Alburni, in direzione Potenza, giungendo fino alla stazione di Lagonegro.

**Ferrovia abbandonata Torre Annunziata – Boscoreale – Pompei - Cancellò.**

**E Mail:** [giufiocca@hotmail.com](mailto:giufiocca@hotmail.com).

**Ramo Dismesso della Vecchia Tratta Salerno - Reggio Calabria.**

**E – Mail:** [l.riccio@alice.it](mailto:l.riccio@alice.it)-

**Siti:** [www.mingardoemiti.it](http://www.mingardoemiti.it) - [www.posidonia-cilento.it](http://www.posidonia-cilento.it)

- .

## CALABRIA

**Ferrovia indicata nella Legge Ferrovie Turistiche:** Cosenza-San Giovanni in Fiore



**Associazione Ferrovie in Calabria (aderente a FIFTM)**

**Sito internet:** <http://www.ferrovieincalabria.it/>

**Pagina Face Book:** <https://www.facebook.com/groups/179315118058/?fref=ts>

**E – Mail:** [info@ferrovieincalabria.it](mailto:info@ferrovieincalabria.it)

**Cenni Attività:** L'Associazione Ferrovie in Calabria viene fondata nel dicembre 2012 da un gruppo di amanti del trasporto su rotaia: si tratta della prima associazione calabrese ad essere impegnata nella sensibilizzazione dell'opinione pubblica e politica sulle problematiche relative ai servizi ed alle infrastrutture ferroviarie, studiando e proponendo strategie per risolverle. L'operato dell'Associazione Ferrovie in Calabria spazia perciò dalla creazione e promozione di eventi pubblici (mostre fotografiche ed oggettistiche, conferenze, manifestazioni, organizzazione di treni storici), fino alla diretta collaborazione con gli enti pubblici preposti e le aziende di trasporto. Il tutto, nel continuo perseguimento del nostro obiettivo: migliorare e rilanciare il mezzo di trasporto "treno" in Calabria.

Il progetto che ha visto il maggior successo è quello del recupero del treno della Sila, che ha visto il recupero ai fini turistici della tratta Moccone – S. Nicola Silvana Mansio della Cosenza S. Giovanni in Fiore, in attesa del recupero completo fino al capolinea. Inoltre all'interno dell'associazione è nato il progetto Railbook per la gestione di treni storici e turistici <https://www.railbook.it/>

## FRIULI VENEZIA GIULIA

### Museo Ferroviario Campo Marzio Trieste

E – Mail: [segreteria@museoferroviariotrieste.it](mailto:segreteria@museoferroviariotrieste.it);

**Cenni Attività:** Il Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio è un museo triestino dedicato alla storia delle ferrovie, il museo è uno dei pochi in Italia completamente dedicati alle "strade ferrate". Fin dagli 80 il Museo ha visto la collaborazione tra **SAT** (nata all'interno del DLF) e **FERSTORIA**:

### FERSTORIA, Associazione per la Storia Ferroviaria del Friuli Venezia Giulia (aderente a FIFTM)

Sito internet: <http://www.ferstoria.it/> mail: [info@ferstoria.it](mailto:info@ferstoria.it);

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/groups/ferstoria/>

Indirizzo: c/o Studio Strain Via San Francesco 12 – 34133, Trieste

**Cenni Attività:** è una associazione di volontari, il cui scopo statutario è quello di perseguire la preservazione del patrimonio storico-ferroviario, con particolare riferimento alla regione Friuli Venezia Giulia ed alle regioni ad essa storicamente connesse, in termini culturali ma anche tecnico- operativi.

L'associazione promuove alcune escursioni con treni storici-turistici nella zona di Trieste ed altre iniziative culturali, allo scopo di porre in rilievo la storia delle ferrovie della zona ma anche di promuovere, in generale, il trasporto su rotaia, specie a scopo turistico.

In queste prospettive l'associazione collabora e mantiene contatti con varie realtà similari estere, di Austria e Slovenia ma anche di altri Paesi.

Ove possibile, l'associazione è attiva, con i propri volontari, per la preservazione ed il mantenimento in efficienza di rotabili di interesse storico, ed opera in convenzione con Trenitalia.

I volontari di Ferstoria sono anche attivi presso il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, gestito dall'Associazione Dopolavoro Ferroviario.

Alcuni dei volontari di Ferstoria sono in possesso delle prescritte abilitazioni per l'accudienza alle locomotive a vapore in ambito Trenitalia, cosa che consente lo svolgimento dei treni storici a vapore.

### La SAT (Sezione Appassionati Trasporti)

Il Museo Ferroviario di Trieste nasce dalla volontà di alcuni ferrovieri in servizio a Trieste (in particolare dei macchinisti i "Musi Neri"), che all'inizio degli anni settanta costituiscono **la SAT (Sezione Appassionati Trasporti) all'interno dell'Associazione Dopolavoro Ferroviario di Trieste**. Lo scopo era di preservare nel tempo dalla dismissione le locomotive a vapore, le carrozze, i mezzi, gli strumenti, e quant'altro a seguito dell'evoluzione della tecnologia e della tecnica ferroviaria sarebbe rimasto inutilizzato (radiato dai beni), e quindi non più sottoposto a manutenzione. In conseguenza il passo successivo dallo stato di decadenza alla distruzione e perdita sarebbe stato irreversibile.

Negli anni settanta furono così accantonate presso la stazione di Trieste C. Marzio alcune "Vaporiere", a cui si aggiunsero carrozze dismesse, e poi altri mezzi. Al nucleo originario si aggiunsero altri soci ferrovieri e non (statutariamente detti "Aggregati") che spinti dalla passione iniziarono ad allargare a tutti le articolazioni ferroviarie (Ufficio Movimento, Ufficio Commerciale, Ufficio Trazione, Ufficio Lavori, Ufficio I. E., Direzione Compartimentale, Unità Speciale) la richiesta di collaborazione per la costituzione di un Museo Ferroviario.

Nel tempo gli appassionati allargarono gli interessi e le collezioni ad altri tipi di trasporto su rotaia (Tram, anche questi in fase di abbandono a Trieste dopo la loro dismissione a favore degli autobus). Il giorno 8 marzo 1984 (giorno della festa della donna), il Museo fu inaugurato dal Ministro dei Trasporti on. Signorile. Fu avviato l'iter di riconoscimento di Museo. L'iter non si concluse e per molti anni la sua posizione giuridica rimase quella di esposizione permanente. La

[\[vai all'indice\]](#)

Soprintendenza ai Beni Artistici e Culturali del F.V.G. pose dei vincoli a tutela dell'unicità dell'edificio e delle sue collezioni, successivamente la Regione lo riconobbe come museo.

Il Museo è situato all'interno della ex- stazione ferroviaria di Trieste C. Marzio, inaugurata il 19 luglio del 1906 come capolinea della nuova linea ferroviaria "Transalpina" che congiungeva la città di Trieste ed il suo porto alla Capitale Vienna dell'Impero Austro-Ungarico. L'edificio, progettato dall'arch. Robert Seelig, è un esempio di Liberty applicato ad una stazione ferroviaria.

La stazione è progettata come stazione di testa, ma diversamente da queste, l'atrio d'ingresso non è posto sulla facciata lato mare fra i due corpi aggettanti, ma sul lato lungo (lato monte). Questa sua peculiare collocazione è dovuta al vento di Trieste "La Bora", infatti al stazione dal lato corto è proprio nella direzione di provenienza del vento. L'ingresso del Museo è situato in via Giulio Cesare n.1 (raggiungibile con l'autobus n. 8 dalla Stazione ferroviaria di Trieste C. le), quindi proprio nell'atrio ingresso delle partenze. L'uscita era posta lato mare.

Il Museo Ferroviario è uno dei pochissimi Musei ferroviari in Europa (tre), situato all'interno di una stazione ferroviaria, e non come altri che sono collocati in ex depositi o rimesse. Uno dei pregi di questa sua particolare condizione è osservare la disposizione originaria degli ambienti destinati ai viaggiatori. L'atrio è luminoso e funzionale per le ampie vetrate e le grandi porte che conducevano il viaggiatore con immediatezza dalla strada ai binari, e quindi ai treni. Le collezioni sono collocate nelle sale espositive dei vari ambienti che caratterizzavano la stazione: l'atrio stesso, la biglietteria, le sale di attesa di prima, di seconda, e di terza classe, il lungo corridoio che le congiungeva i vari ambienti, e negli locali destinati di supporto alle attività in stazione (bagagli, etc. ...).

Le sale interne sono a carattere tematico, una è destinata all'elettrificazione della trazione dalle origini (trifase), una è dedicata agli apparati di sicurezza per la circolazione dei treni e delle manovre, una sala è dedicata all'ex ufficio lavori che eseguivano la manutenzione delle linee, la progettazione delle stesse, gli attrezzi ed i mezzi usati, gli elementi caratterizzanti la linea ferroviaria (rotaie, cippi, ettometri, telefoni).

Una sala è dedicata alla trazione, dove si possono osservare molti modelli e componenti che venivano utilizzati nelle scuole di formazione del personale di macchina. Una sala espositiva è dedicata ai Tram, un tipo di trasporto su rotaia che nella città di Trieste era molto diffuso e amato nella cultura popolare (anche con canzoni ad esso dedicate), con linee molto conosciute per la loro bellezza: Tram di Opicina, tram n. 6 per il mare di "Barcola" e gli stabilimenti tipici i "Topolini" e gli altri che collegavano i rioni della città.

Nel percorso fra le sale e nelle sale sono esposti bellissimi plastici ferroviari, per il piacere dei più piccoli e per il soddisfacimento degli appassionati di modellismo, si tratta di veri capolavori di precisione e di pazienza, alcuni molto grandi. L'esposizione delle locomotive e delle carrozze ferroviarie, e degli altri veicoli ferroviari è collocata sui binari all'esterno, proprio dove una volta arrivavano e partivano i treni.

I binari originariamente erano coperti da una grande volta metallica che univa due strutture murarie di sostegno caratterizzate da ampie finestre che garantivano una grande luminosità all'interno. Qui sono esposte le locomotive e le carrozze ferroviarie. Vi sono locomotive a vapore dei vari gruppi italiani (880; 740; 835; 640 etc. ...), delle serie austriache ed ungheresi (80; 270;229; 324), una tedesca seria 52 (locomotiva appositamente costruita per la seconda guerra mondiale). Vi sono poi i mezzi elettrici e diesel ed altri veicoli ferroviari anche molto particolari (automotore da manovra detto la "sogliola"), o vetture cento porte, a vestibolo centrale, bagagliai (tra cui uno molto raro a tre assi) e carri merci. Nei binari tronchi sono esposti alcuni tram, ed un carro spinta del tram per Opicina.

Attualmente il Museo vive un momento di transizione gestito **dalla Fondazione FS**. Il piano di recupero predisposto dalla Fondazione FS, infatti, prevede, in una prima fase, il restauro dell'area aperta al pubblico - lungo via Giulio Cesare - dove sarà esposta la collezione di cimeli ferroviari - fra cui alcuni pezzi unici - sia italiani che dell'ex impero Austro-Ungarico.

Il restauro sarà finanziato grazie al contributo economico del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, della Regione FVG e del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, proprietario dell'immobile. Il Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio, sarà gestito dopo il restauro dalla Fondazione FS.



### Associazione “Vecchi Binari F.V.G.” (aderente a FIFTM)

**Sito internet:** <http://www.vecchibinarifvg.it/> E – Mail: [vecchibinarifvg@hotmail.it](mailto:vecchibinarifvg@hotmail.it) ;

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/VecchiBinariFVG/>

**Cenni Attività:** si occupa anche del sedime della ferrovia Carnia – Tolmezzo. L'associazione "Vecchi Binari F.V.G." nasce nel 2012, con lo scopo di rivitalizzare il raccordo ferroviario "Carnia - Tolmezzo", non più attivo dal 1998, mediante la raccolta di mezzi storici e non. Lo scopo è quello di avvicinare soprattutto le giovani generazioni alla cultura ferroviaria in genere. L'Associazione ha uno Statuto regolarmente registrato ed ha il proprio Consiglio Direttivo eletto dai soci ogni tre anni. L'idea è nata da un gruppo di appassionati del settore, i quali erano già in possesso di un piccolo rotabile di servizio che operava sulle linee della nostra regione, il quale è stato meticolosamente restaurato dai soci, ed ora è perfettamente funzionante. Gli stessi soci, spinti dall'entusiasmo di questo risultato, hanno deciso di stringere una collaborazione con il museo ferroviario di Trieste-Campo Marzio di S.A.T. - D.L.F., di prendere contatto con la società regionale "Ferrovie Udine Cividale s.r.l." e successivamente con l'ente "Città Metropolitana di Bologna" (già provincia di Bologna), in quanto nella collezione storica di quest'ultima, era presente la locomotiva a vapore "Henschel T3" S.V. 321, costruita nel 1906 e rimasta in esercizio sulla ferrovia Carnia-Villa Santina fino al 1968. Ciò ha consentito all'Associazione, in partenariato con altre, di ottenere in comodato d'uso la stessa. Tale mezzo è ora custodito presso il deposito di Ferrovie Udine-Cividale per le successive fasi di restauro e messa in funzione.

### Il Comitato Pendolari Alto Friuli

E – Mail: [comitatopendolarialtofriuli@gmail.com](mailto:comitatopendolarialtofriuli@gmail.com)

#### Cenni Attività

Il Comitato in origine denominato *Comitato Pendolari Gemona–Udine*, rappresenta e unisce persone che per motivi di lavoro o di studio utilizzano il treno in Alto Friuli e nella Pedemontana Friulana.

Il Comitato, nato su iniziativa di un gruppo di pendolari, si è costituito ufficialmente il **12 maggio 2009** e risulta iscritto all'Albo delle Associazioni del Comune di Gemona del Friuli (UD).

### La Ferrovia Sacile-Pinzano - Gemona è indicata nella Legge Ferrovie Turistiche.

**Dati principali:** **Lunghezza:** 74,114 km; **Apertura:** 1914-1930; **Gestore:** Ferrovie dello Stato; **Elettrificazione:** no (eccetto il tratto Gemona del Friuli - Osoppo elettrificato a 3000 V CC); **Scartamento:** Ordinario; **Stazioni e fermate:** 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 **Altre informazioni:** la linea era temporaneamente sospesa e il servizio sostituito con autobus, a causa di uno smottamento verificatosi nei pressi della stazione di Meduno (ora la frana è stata rimossa). **Stato attuale** Linea armata e in ottimo stato di conservazione. Ora è percorsa da Treni storici e da treni del trasporto pubblico

## LOMBARDIA

La **Ferrovia Palazzolo–Paratico** è una linea ferroviaria collegante Palazzolo sull'Oglio con la zona del basso lago d'Iseo. L'infrastruttura ferroviaria è gestita da RFI. Il traffico merci è inesistente, mentre il traffico passeggeri è gestito dalla **FTI - Ferrovie Turistiche Italiane** in ambito turistico festivo e stagionale.

### Associazione F.T.I. - FERROVIE TURISTICHE ITALIANE (aderente a FIFTM)

Via Marconi, 100

25036 PALAZZOLO s/O (BS)

E-Mail: [fti@ferrovieturistiche.it](mailto:fti@ferrovieturistiche.it) Telefono/Fax: [+39 338 8577210](tel:+393388577210)



**Treno BLU** è l'iniziativa della Ferrovia del Basso Sebino che si svolge lungo la linea Palazzolo s/O - Paratico Sarnico (**è una delle Ferrovie indicata nella Legge delle Ferrovie Turistiche**) rimasta chiusa per quasi trent'anni e riaperta al traffico viaggiatori nel 1994. Ciò fu possibile, primo esempio del genere in Italia, grazie ad una inedita collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e l'Associazione FBS (nata appositamente), con il contributo di alcuni Enti Locali. Al viaggio in treno lungo la linea che costeggia il fiume Oglio, è spesso abbinata un'escursione in battello sul Lago d'Iseo o un pranzo a base di prodotti tipici. Da alcuni anni il servizio si svolge esclusivamente con treni storici a vapore che, al traino di una sbuffante locomotiva con le sue carrozze d'epoca risalenti agli anni '30 del secolo scorso, è ancora capace di riportare indietro nel tempo, tra atmosfere di antico fascino. E-mail: [trenoblu@ferrovieturistiche.it](mailto:trenoblu@ferrovieturistiche.it) Telefono: +39 035 4175180

### FERROVIA TURISTICA CAMUNA (FTI)



L'attuale terza Sezione FTI è la FTC - Ferrovia Turistica Camuna. La nuova Associazione nasce nell'ottobre 2006 con lo scopo primario di valorizzare la linea Brescia - Iseo - Edolo (di FNM - Ferrovie Nord Milano e gestita da Trenord), soprattutto nella tratta oltre Pisogne, corrispondente a quello che è da sempre considerato il territorio "camuno" per eccellenza, tanto che le principali testimonianze di questa civiltà sono tutelate dall'UNESCO. La valorizzazione di questa tratta che dall'azzurro del Lago d'Iseo, attraversando il verde della Valle Camonica, arriva al bianco delle pendici dell'Adamello, ha un duplice significato strettamente connesso. Infatti può contribuire ad incrementare i viaggiatori sui treni grazie a nuove iniziative turistiche mentre nel contempo l'utilizzo dei servizi ferroviari può favorire lo sviluppo turistico di un territorio ricco di panorami, natura, prodotti tipici che il treno permette di conoscere con la giusta calma ed il dovuto tempo. e-mail: [camuna@ferrovieturistiche.it](mailto:camuna@ferrovieturistiche.it) Telefono: [+39 338 8577210](tel:+393388577210)



### **ARMSM–Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento (aderente a FIFTM)**

**Sito internet:** [www.milanosmistamento.com](http://www.milanosmistamento.com)

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/Associazione-Rotabili-Storici-Milano-Smistamento-356014417752469/>

#### **Contatti:**

Presidente: Ambrogio Mortarino    mail: [ambrogio.mortarino@milanosmistamento.com](mailto:ambrogio.mortarino@milanosmistamento.com)

Segretario: Teo Luca Rossi        mail: [teoluca.rossi@milanosmistamento.com](mailto:teoluca.rossi@milanosmistamento.com)

Webmaster: Claudio Cleri         mail: [claudio.cleri@milanosmistamento.com](mailto:claudio.cleri@milanosmistamento.com)

#### **Cenni attività**

Era il 1998 quando un piccolo gruppo di appassionati avanzò agli allora dirigenti dell'OML di Milano Smistamento (che già avevano dimostrato sensibilità verso i rotabili storici restaurando nel 1996 la locomotiva E.626.045) una singolare proposta: perché non mantenere una locomotiva elettrica "ordinaria" nei colori originali a testimonianza del passato delle FS? L'idea piacque, ma l'officina, a corto di personale e piena di lavoro, non aveva tempo di dedicarsi alla riverniciatura completa di una locomotiva. A questo gruppetto di persone venne quindi l'idea di proporsi come "pittori" e di offrire la propria manodopera per la ricoloritura del mezzo, proposta che fu accettata con entusiasmo.

Nel tempo l'associazione è stata convenzionata con la Divisione cargo di Trenitalia, ma questa convenzione ha cessato di esistere con la nascita della Fondazione FS Italiane che ha in carico tutto il parco dei rotabili storici italiani e con la quale dal 2013 l'Associazione Rotabili storici Milano Smistamento ha iniziato un nuovo periodo di collaborazione.

Una nuova convenzione firmata dalla Fondazione Ferrovie dello Stato Italiane con l'Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento e la possibilità di operare stabilmente presso l'Officina Media del D.L. Milano Smistamento, oltre che presso l'O.M.V. Squadra Rialzo Milano Centrale è la novità della neonata Fondazione a favore di una sempre più stretta collaborazione con il mondo dei volontari appassionati delle ferrovie.

In questi ultimi mesi infatti sono sempre più frequenti le collaborazioni con le associazioni di volontari che, sotto l'egida della Fondazione FS Italiane, operano per il recupero e il mantenimento dei rotabili storici.

### **Museo Europeo del Trasporto "Francesco Ogliari" in Volandia (Fraz. Case Nuove di Somma Lombardo VA, Aeroporto Milano Malpensa).**

**Sito internet:** <http://volandia.it/collezione-ogliari/>

**E - Mail:** Responsabile Rapporti Culturali: [delia.durione@volandia.it](mailto:delia.durione@volandia.it);

#### **Cenni Attività:**

Un museo nato dall'amore dell'avvocato Ogliari per i trasporti, dall'ammirazione vera e profonda dimostrata a quegli uomini di ingegno che hanno saputo creare tanti diversi sistemi di locomozione. Una collezione privata di treni, tram e veicoli di ogni genere che ha voluto donare ai posteri a perenne memoria della sua grande umanità. **Francesco Ogliari** nacque a Milano il 17 maggio 1931. Avvocato di Cassazione, Dottore in Diritto canonico e Filosofia, Docente di Storia dei trasporti, Scrittore, insignito sei volte del premio Nazionale della Cultura e della Medaglia d'Oro dei benemeriti della scuola. Un uomo eclettico, che ha vissuto seguendo le sue passioni e facendole diventare un'unica grande opera di vita. Fra le sue molte opere, lasciate in eredità al mondo, **il Museo Europeo dei Trasporti** è sicuramente la più eclatante.

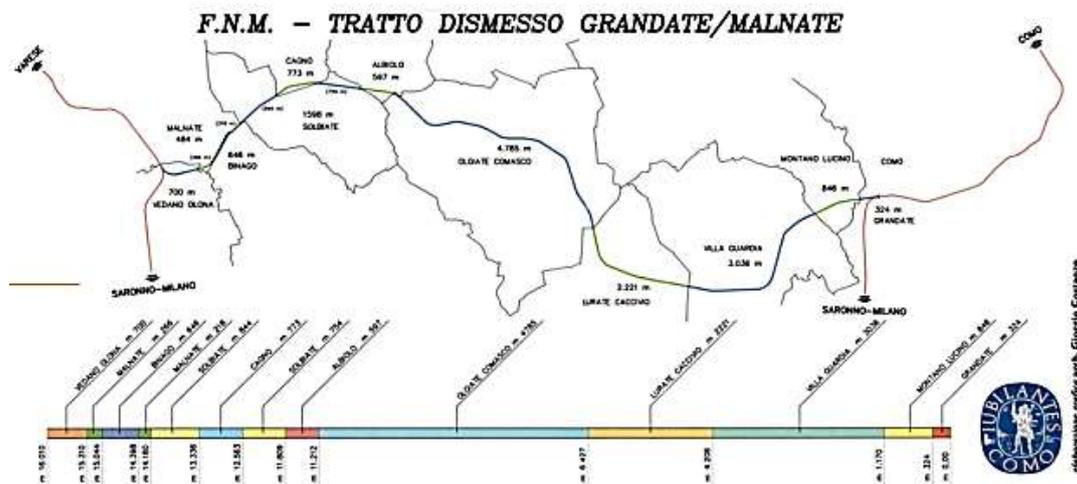
**COMO in TRENO:****(Ex Ferrovia Breccia Grandate/Malnate) Circolo Culturale DIALOGO Olgiate Comasco**Sito: <http://www.comointreno.it/index.aspx>;

Presidente: Mari Bernasconi;

E – Mail: [mari.bernasconi@tiscali.it](mailto:mari.bernasconi@tiscali.it);E – Mail: [info@comointreno.it](mailto:info@comointreno.it);**Cenni Attività:**tale Associazione è attualmente impegnata nella valorizzazione della **linea attiva FS Como – Lecco****IUBILANTES Como**Sito: [www.iubilantes.eu](http://www.iubilantes.eu).E – Mail: [iubilantes@iubilantes.it](mailto:iubilantes@iubilantes.it).

**Cenni Attività:** La Associazione **Iubilantes di Como** se ne “occupa” fin dal 2004. In quell’anno sono avvenuti i primi sopralluoghi e rilievi sistematici che hanno portato all’elaborazione di uno studio di fattibilità nel 2006, firmato dall’Architetto **Giorgio Costanzo**.

Infine, tutti gli anni dal settembre 2005 (giornata europea della mobilità sostenibile) e poi nei successivi mesi di marzo fino all’ultimo del 2017 ha organizzato e promosso varie iniziative, incontri pubblici, escursioni a piedi ed in bici anche con scolaresche, etc. In sostanza grazie a **Iubilantes di Como**, si è tornati a parlare di questa infrastruttura come elemento di riscatto e riutilizzo come greenway, funzione ideale per una ferrovia dismessa.



Il possibile recupero di questo percorso come “strada verde” (greenway) potrebbe essere una valida proposta in grado di rigenerare in modo sostenibile una risorsa locale. La ferrovia si snodava in 17 km nei territori di 11 Comuni e 2 Province ed era gestita da Ferrovie Nord Milano. Aperta nel 1885, veniva già soppressa per i bassi volumi di utenza nel 1966. Attualmente il binario e la palificazione sono stati asportati, e quindi tecnicamente la ferrovia è in disarmo, ma la sede ferroviaria, salvo alcuni tratti sommersi dalla vegetazione, è ancora evidente. Alcune delle ex-stazioni sono utilizzate come abitazioni, altre sono state demolite ed alcune sono in buone condizioni ma abbandonate o diversamente utilizzate.

Restano anche numerosi caselli.

[\[vai all'indice\]](#)



**Ex Ferrovia Saronno - Seregno, Fiab - Ciclocittà Saronno,** [info@fiabsaronno.it](mailto:info@fiabsaronno.it).-

**Associazione Ferrovia Val Brembana (Bergamo)** , [info.associazionefvb@gmail.com](mailto:info.associazionefvb@gmail.com) .(sarà ripristinata come tram, il 13 settembre 2017 è stato firmato un protocollo d'intesa tra Regione e Realtà Locali, spesa prevista 148 milioni).

**AEC - Association Européenne des Cheminot – Sezione Lombardia:** Giuseppe Maniscalco (segretario) [aec.italia.lombardia@gmail.com](mailto:aec.italia.lombardia@gmail.com); Giuseppe Cereda (vice-segretario) [giuseppecereda40@gmail.com](mailto:giuseppecereda40@gmail.com); web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/lombardia/>

**CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani,** Milano, Stazione Centrale FS, [rivoira@cifimilano.it](mailto:rivoira@cifimilano.it);

**ALDAI, COMITATO ITL – Infrastrutture, Trasporti e Logistica,** Milano (ingegnere Bernardo) [ComitatoTrasporti@gmail.com](mailto:ComitatoTrasporti@gmail.com);

### **Club del San Gottardo (Svizzera)**

**Sito internet** <https://www.clubsangottardo.ch/>



**Il Club del San Gottardo (Svizzera)** è un Associazione - Impresa Ferroviaria che opera su base esclusivamente volontaria il cui fine è quello di organizzare treni turistici lungo la vecchia linea della Valmorea e lungo l'asse del San Gottardo per promuovere il turismo in Ticino e nella vicina Lombardia. Per svolgere questa attività, dispongono di vario materiale rotabile fra i quali si ricorda il treno storico Gotthard Bahn con le due vaporiere Tiger li E3/3 8463 e 8501 del 1904 e del 1910, una vaporiera Eb 3/5 8556 in restauro, il coccodrillo Ce 6/8 II del 1922 in restauro, una locomotiva diesel DE500-02 ex Ferrovie Nord Milano, una locomotiva diesel Em836 ex SZU, quattro carrozze a 4 assi delle Ferrovie Nord Milano (tipo Az del 1924) e altre carrozze SBB e carri storici. L'associazione Organizza viaggi aperti al pubblico lungo la tratta Mendrisio-Malnate Olona e verso il San Gottardo, nonché trasferte per gruppi e comitive.

## Associazione Amici della Ferrovia Valmorea

Sito: <http://www.amicidellaferroviavalmorea.it/>

E - Mail: [info@amicidellaferroviavalmorea.it](mailto:info@amicidellaferroviavalmorea.it)



Associazione Amici della  
**Ferrovia Valmorea**

### Cenni Attività:

L'Associazione Amici della Ferrovia **Valmorea**, nata nel gennaio del 2004, centesimo anniversario dell'inaugurazione del primo tratto della linea, è costituita da un gruppo di volontari, animati dalla medesima passione per la storica linea Castellanza-Mendrisio e per l'ambiente che la circonda. I fini associativi, apolitici e non lucrativi, indicati dallo Statuto, sono:

- divulgare la conoscenza della storia, delle tradizioni, dei documenti legati alla Ferrovia Valmorea;
- promuovere il recupero funzionale, l'esercizio turistico e la tutela ambientale e storica della linea.

Queste finalità vengono perseguite con grande impegno e determinazione, attraverso un intenso programma di incontri culturali con il pubblico e con le amministrazioni locali, per risvegliare e mantenere vivo l'interesse per tutti gli aspetti storici, culturali e ambientali legati alla ferrovia stessa; inoltre, gruppi di lavoro, espressamente creati, si occupano della organizzazione e promozione turistica sulla tratta già in esercizio, delle visite e della sorveglianza della linea per prevenire inquinamenti e abusi e soprattutto svolgono un'assidua azione di spinta, presso Ferrovie Nord, Regione Lombardia, Provincia di Varese e Comuni per il proseguimento dei lavori di ripristino funzionale sulla tratta non ancora recuperata. La sede sociale dell'associazione è nella ex stazione di Castiglione Olona, con l'attiguo magazzino merci, l'unico edificio storico salvaguardato dalla demolizione, distaccamento presso il vecchio casello n° 5 di Castelseprio, mentre la sede operativa è in stazione Rodero/Valmorea per i treni speciali.



Associazione Ferrovia Mantova Peschiera (ex Ferrovia Mantova-Peschiera)

Sito internet : <http://www.associazionefmp.it/>

E -Mail [info@associazionefmp.it](mailto:info@associazionefmp.it;);

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/ferrovia.mantovapeschiera/>

[\[vai all'indice\]](#)

### Cenni Attività

l'associazione si occupa di mantenere vivo il ricordo della **ferrovia Mantova-Peschiera** che era una linea in concessione che collegava la città lombarda di Mantova alla cittadina veronese di Peschiera del Garda fra il 1934 e il 1967 percorrendo le valli del Mincio.

### Museo Saronno. Il Museo delle industrie e del lavoro del Saronnese.

Sito: [www.museomils.it](http://www.museomils.it),

E – Mail: [museo.industrie@teletu.it](mailto:museo.industrie@teletu.it),

### Cenni Attività

è un museo dedicato alla storia e allo sviluppo delle industrie di Saronno, ospitato all'interno degli edifici delle ex officine Ferrovie Nord Milano, nei dintorni della stazione ferroviaria cittadina (INDIRIZZO: Via Don Griffanti n. 6). La ricca collezione del Museo comprende alcuni oggetti pregiati:

- La E600.06, parte alla prima serie di locomotive elettriche FNM (1928-29);
- L'elettromotrice EB700.09, parte della prima serie di elettromotrici elettriche (1928-33), accoppiata con rimorchio 810 del dopoguerra;
- Una carrozza passeggeri a carrelli del 1922 e 4 carri merci di vario tipo, di cui 3 attrezzati per esigenze di manutenzione della rete FNM;
- La carrozza di servizio X0011, esemplare unico, per la verifica della linea aerea elettrica, ricavata a partire da una vettura a due assi d'inizio Novecento;
- L'Apparato Centrale di Manovra di scambi e segnali, tipo Max Judel, che per un secolo ha regolato i movimenti alla stazione di Milano Cadorna, dal 1895-1995: recuperato dai volontari del museo, è composto da banco a 39 leve, quadro luminoso, avvisatori acustici e uno scambio che può essere manovrato a scopo dimostrativo;
- La tettoia liberty un tempo all'ingresso della stazione di Saronno.

### Associazione Verbano Express (aderente a FIFTM)

Sito internet <https://www.verbanoexpress.it/>

E - mail: [info@verbanoexpress.it](mailto:info@verbanoexpress.it)

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/AssociazioneVerbanoExpress/>

Informazioni per viaggi e manifestazioni: [viaggi@verbanoexpress.it](mailto:viaggi@verbanoexpress.it);

Informazioni relative alle attività museali: [direttoremuseum@verbanoexpress.it](mailto:direttoremuseum@verbanoexpress.it);

**Indirizzi:** Sede operativa: Piazza Marconi, 1 c/o Stazione R.F.I. - 21016 Luino (VA); Sede legale: Via Fratelli Cervi, 29 – 21010 Germignaga VA;

**Cenni Attività:** L'Associazione Verbano Express nasce con atto pubblico nel 1992 per iniziativa di alcuni appassionati di ferrovia. Scopo dell'Associazione è il reperimento, il restauro e la conservazione di veicoli ferroviari che in passato hanno prestato servizio lungo le linee ferroviarie del Verbano. Nel 1998 viene fondato il **Museo Ferroviario del Verbano**, al quale è stato affidato tutto il materiale rotabile dell'associazione. Tutti i lavori di restauro e manutenzione dei rotabili sono svolti da soci che prestano volontariamente la propria opera presso la sede di Luino (VA). Germignaga (VA);



### Gruppo ALE 883: Tirano (Sondrio)

Sito internet: <https://www.ale883.it/> E-mail: [info@ale883.it](mailto:info@ale883.it)



[\[vai all'indice\]](#)

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/associazioneale883/>

**Gruppo "ALe 883"** è formato attualmente da una sessantina di Soci residenti in Italia e anche all'estero. Fra i soci si è creato un gruppo di lavoro formato da una dozzina di persone che collabora attivamente al restauro e alla manutenzione corrente del materiale rotabile storico assegnato alla Divisione Trasporto Metropolitano e Regionale - Direzione Regionale Lombardia.

Questi lavori sono regolati da una convenzione stipulata fra le Ferrovie dello Stato S.P.A e il Gruppo stesso. La sede operativa si trova a Tirano, presso la ex Rimessa Locomotive FS, un tempo appartenente alla Ferrovia Alta Valtellina e ora ceduta in uso al Gruppo. Qui vengono eseguiti lavori di riverniciatura e piccoli interventi alle parti meccaniche. Eventuali lavori di più grande entità vengono svolti dalle FS in diverse Officine della Lombardia: Milano Smistamento, Lecco e Voghera.

Nella primavera 1999 una parte dei Soci che formano il gruppo di lavoro ha conseguito, dopo un corso teorico-pratico tenuto da Capi-Deposito istruttori delle FS, l'abilitazione all'accensione e all'accudienza delle locomotive a vapore. In questo modo si ottiene un risparmio sui costi di effettuazione di un treno a vapore. Un altro aspetto delle attività svolte, è quello dell'organizzazione di treni speciali.

Sui treni speciali, i Soci del gruppo di lavoro svolgono diversi compiti, come il servizio bar (sul bagagliaio appositamente attrezzato) o l'assistenza ai viaggiatori, con offerta di aperitivi e spuntini direttamente al posto. Un'altra attività è l'organizzazione delle giornate "porte aperte" presso la Rimessa di Tirano, dove vengono esposti i rotabili storici e cimeli ferroviari (fanali, lanterne, targhe, documenti), in parte provenienti anche dalle collezioni private dei Soci che le mettono a disposizione del Gruppo.

**CTB Club Treni Brianza (aderente a FIFM)**

**Sito internet** <http://www.clubtrenibrianza.it/index.php>

**E - mail:** [plasticsociale@alice.it](mailto:plasticsociale@alice.it)

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/groups/clubtrenibrianza>



#### **Cenni Attività**

Tutelare e salvaguardare il patrimonio storico e culturale delle Ferrovie Nord Milano e del Gruppo Ferrovie dello Stato. Diffondere e divulgare ai giovani e non il modellismo ferroviario, attraverso mostre, convegni e realizzazione di un plastico sociale dedicato agli adulti oltre ad un plastico dei "ragazzi". Sensibilizzare i giovani sulla ferrovia e sul modellismo ferroviario già dalle scuole elementari con incontri, dibattiti, elaborati, proiezioni video. L'associazione in collaborazione con le Aziende di trasporto, le varie Amministrazioni e con altre Associazioni od Enti potrà essa stessa promuovere e gestire direttamente iniziative come treni speciali, treni storici, con lo scopo unico di sollecitare e sensibilizzare il pubblico e gli Enti Locali sull'opportunità e sui vantaggi derivanti da un sistema di trasporti pubblici efficienti, in termini sia di rilancio turistico che di risparmio economico, di tutela, valorizzazione e salvaguardia dell'ambiente.

Inoltre l'associazione per adempiere alle proprie finalità si adopererà al recupero, alla conservazione e all'utilizzo di impianti, fabbricati, strutture, aree e mezzi ferroviari di particolare interesse storico e culturale

**La ferrovia Varese Porto Ceresio.** [legambientevalceresio.onlus@pec.it](mailto:legambientevalceresio.onlus@pec.it) -;

**ex Ferrovia Voghera - Varzi.** Escursioni naturalistiche [codibugnolo@hotmail.it](mailto:codibugnolo@hotmail.it) - [www.associazione-codibugnolo.com](http://www.associazione-codibugnolo.com)

**ex Ferrovia Menaggio-Porlezza:** [leccociclabile@gmail.com](mailto:leccociclabile@gmail.com) - [www.fiab-leccociclabile.it](http://www.fiab-leccociclabile.it) - .:

**Ex Ferrovia Valmorea Malnate.** Legambiente Malnate VA e Legambiente Varese (in bici o a piedi, sul futuro tracciato della ciclo-via a monte dei Mulini dei Gurone, lungo il corridoio della ex ferrovia della Valmorea. Un'iniziativa organizzata nell'ambito del progetto "L'Anello su fiume", con cui Legambiente Varese sta riportando in attività l'area dei Mulini di Gurone) [ferrary@alice.it](mailto:ferrary@alice.it) o [legambientemalnate@gmail.com](mailto:legambientemalnate@gmail.com) .

**Comitato Rivarossi Ing. Rossi Como.** Professor Vittorio Mottola [vittoriomottola@hotmail.it](mailto:vittoriomottola@hotmail.it).

## VENETO



### **La Carrozza Matta.** (Treni Storici)

Sito internet: <http://www.lacarrozzamatta.it/> Email: [lacarrozzamatta@gmail.com](mailto:lacarrozzamatta@gmail.com)

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/LaCarrozzaMatta/>

#### **Cenni attività:**

Associazione culturale storico-ferroviaria, organizzazione viaggi con treno storico.

piazza Giglioli valle presso Stazione FS Carpanè – Valstagna 36020 San Nazario VI;

### **AVTS - Associazione Veneta Treni Storici (aderente a FIFTM)**

Sito: [www.avts.it](http://www.avts.it) E – Mail: [segreteria@avts.it](mailto:segreteria@avts.it);

**Pagina Facebook** [www.facebook.com/avts1](http://www.facebook.com/avts1)



**Indirizzo Sede legale:** Via Fossa Crear, 20/D - 37057 San Giovanni Lupatoto (VR) – Italia - C.F. 93123010238

**Indirizzo Sede operativa di Verona:** Deposito Locomotive di Verona S. Lucia - *Telefono sede operativa: 045.802.3588*  
*mattino: giovedì Fax sede operativa: 045.802.2554*

**Indirizzo Sede operativa di Venezia:** Deposito Locomotive di Venezia Mestre

#### **Cenni attività:**

Siamo un gruppo di ferrovieri in servizio e in pensione e semplici appassionati con la passione per il mondo della ferrovia. Nel 1999 abbiamo fondato questa associazione senza scopo di lucro, apolitica e apartitica con il desiderio e la volontà di promuovere la cultura ferroviaria attraverso la salvaguardia, il restauro e la manutenzione di rotabili storici da impiegare per treni speciali e d'agenzia.

Così, certo non senza difficoltà, vaporiere, locomotori elettrici e carrozze dal sapore tutto retrò ma dall'indiscusso fascino sono tornate a percorrere i binari del Triveneto e i gesti di un tempo affascinano ad ogni uscita centinaia di persone.

Per poter perseguire i nostri scopi abbiamo stipulato una apposita convenzione con la Direzione Passeggeri Regionale Veneto di Trenitalia Spa.

Tutte le attività sono svolte in maniera gratuita dai soci e in stretta collaborazione con le maestranze di Trenitalia Spa.

Il nostro simbolo è il fanale a petrolio in uso un tempo sulle locomotive a vapore.

Ci chiamiamo "Musi Neri" come i ferrovieri che viaggiavano a vapore e che al termine del servizio avevano il volto ricoperto di fuliggine.

**SVF - Società Veneta Ferrovie (aderente a FIFTM)**

Sito internet: <https://www.societavenetaferrovie.it/>

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/SVFSocietaVenetaFerrovie/>



**Indirizzo:** L'Associazione ha la sua sede nella (ex) Cabina A della **Stazione di Padova**, accessibile da **via Frà Paolo Sarpi**. **Indirizzo: Via Annibale da Bassano, 24 - 35135, Padova.**

**Cenni Attività:** La Società Veneta Ferrovie è una associazione di appassionati di ferrovie che si prefigge di valorizzare la cultura ferroviaria attraverso lo studio della storia, della tecnica e della socializzazione che le ferrovie hanno apportato, apportano ed apporteranno alla crescita economica e sociale del Triveneto. Il nome dell'associazione viene dalla "Società Veneta Lavori Pubblici", poi "Società Veneta per l'Esercizio di Ferrovie Secondarie", la storica società che al momento della creazione delle FS era la quarta compagnia ferroviaria italiana dopo le tre Reti, Adriatica, Mediterranea e Sicula. Aveva sede a Padova in Piazza Eremitani e Padova conserva ancora alcuni segni delle sue linee secondarie e tramvie della sua presenza come in Viale Morgagni e Via Facciolati, se non addirittura nella toponomastica ("piazzale delle ex Guidovie"). L'obiettivo dell'associazione è di mantenere la memoria Storica di ciò che le ferrovie sono state nel Veneto anche attraverso la conservazione dei rotabili e delle infrastrutture rimaste.

Cura e gestisce il Museo Ferroviario di Primolano e ha in progetto il ripristino del treno storico della Val Brenta, con la locomotiva 880.001 <https://www.societavenetaferrovie.it/primolano/>

L'atto costitutivo e lo statuto dell'Associazione Società Veneta Ferrovie sono regolarmente registrati presso l'Agenzia delle Entrate di Padova che ha rilasciato il codice fiscale 92186440282. La sede legale è a Padova in Via Annibale da Bassano 24; le sedi operative sono la Cabina A Stazione di Padova e la Rimessa Locomotive di Primolano (linea Trento–Bassano). L'associazione no profit è iscritta all'Albo delle APS Regione Veneto al n° PS/PD0328 rilasciato con Decreto Regionale 113 del 14/04/09.

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Veneto-Trentino Alto Adige:** Luciana Corso Perdonà (segretario) [luciana.corso@fastwebnet.it](mailto:luciana.corso@fastwebnet.it), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/veneto/>

**CLAMFERR - Club Amatori Ferrovie di Rovigo**

Sito internet <http://www.pugio.it/clamferr.htm> E - mail: [pugio@pugio.it](mailto:pugio@pugio.it)

Il *Club Amatori Ferrovie di Rovigo - Clamferr* si è costituito nel 1992 intorno ad un nutrito gruppo di appassionati che fino ad allora avevano sviluppato solo singolarmente il loro interesse per il mondo dei treni e delle ferrovie in generale. Questo interesse è stato sicuramente alimentato dalla presenza in Polesine di importanti reti di collegamento su rotaia che attraversano trasversalmente il suo territorio da nord a sud (la linea Venezia - Bologna) o che lo percorrono longitudinalmente (la linea Verona - Rovigo - Chioggia) da quasi un secolo.

Questo interesse è anche sicuramente alimentato dal legame che si è instaurato tra i Polesani e questo straordinario mezzo di trasporto e con il suo potere evocativo che rimanda inevitabilmente alle fasi più importanti ma anche drammatiche della storia della nostra terra. Allo studio delle ferrovie e del modellismo ferroviario, quest'ultimo spesso confuso con una puerile attitudine al gioco, il *Clamferr* dedica tutte le sue attività, organizzando rassegne, proiezioni di materiale documentario, incontri di studio ma anche e soprattutto la realizzazione di plastici e modelli in scala che hanno avuto anche l'onore della pubblicazione su importanti riviste del settore.

La sede del *Clamferr* è collocata all'interno della Stazione Ferroviaria di Rovigo, sul primo binario accanto all'ufficio movimento, in due locali messi a disposizione dal DLF di Rovigo a cui il club è associato. Nella sede è possibile visitare, nelle sere del *Martedì* e del *Venerdì* di ogni settimana e la mattina della *prima Domenica* di ogni mese, un interessante plastico ferroviario di ambientazione italiana, allestito dai soci, dove corrono decine di convogli.

## EMILIA ROMAGNA

**CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani**, Bologna, [cifi.bologna@gmail.it](mailto:cifi.bologna@gmail.it); [cifi.bologna@libero.it](mailto:cifi.bologna@libero.it); [giovannimarchi@inwind.it](mailto:giovannimarchi@inwind.it) (Ingegnere del CIFI Bologna);

**Tratta: San Marino - Rimini.** Associazione treno bianco azzurro r.s.m. [info@trenobiancoazzurro.sm](mailto:info@trenobiancoazzurro.sm) - [www.facebook.com/groups/1528054287444765/](http://www.facebook.com/groups/1528054287444765/);

**Ferrovia (incompiuta) Rolo-Mirandola**, [tasilvano@alice.it](mailto:tasilvano@alice.it) -;

**Museo della Ferrovia di Forlì (aderente FIMF e aderente a FIFTM)**

**Sito internet** <https://digilander.libero.it/amicideltreno/> **E - mail** [amicideltreno@libero.it](mailto:amicideltreno@libero.it),

**Pagina Facebook** <https://www.facebook.com/groups/63275028537/>

### **Cenni attività**

Il nostro scopo è condividere la passione dei treni sia reali sia nel modellismo.

Con i treni veri stiamo creando un museo di reperti e documenti delle ferrovie, mentre nel modellismo ci cimentiamo nella realizzazione di plastici e modelli in varie scale di riproduzione.

Nell'ex Magazzino G.V. della stazione di Forlì (Piazza Martiri Ungheria) grande esposizione di attrezzi, diorami, plastici in miniatura, ferromodellismo.

**SAFRE Sodalizio Amici Ferrovie Reggio Emilia (aderente FIMF e aderente a FIFTM)**

**Sito internet** <http://www.safre.it/> **E-mail:** [info@safre.it](mailto:info@safre.it)

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/SAFRE.it/>

Cenni Attività:



Il gruppo S.A.F.R.E. si è costituito a Reggio Emilia nel 1992 con lo scopo di riunire gli appassionati locali delle ferrovie reali ed in miniatura.

Le finalità dell'associazione sono:

- Diffondere la conoscenza della Storia e della Tecnica del trasporto ferroviario con particolare riguardo a quanto prodotto dall'industria locale;
- Recupero e conservazione di rotabili ferroviari, macchinari d'officina e qualsiasi documentazione di interesse storico;
- Rinnovamento e riutilizzo per quanto possibile di rotabili storici per scopi turistici in collaborazione con Aziende esercenti linee ferroviarie, Enti locali ed Associazioni turistiche ricreative;
- Attuare iniziative culturali quali mostre modellistiche, fotografiche, visite ad impianti ferroviari, proiezione di filmati, costruzione del plastico modulare societario, piccole produzioni modellistiche, ecc.

Sede operativa Via Giambattista Vico, 29, 49124 Reggio Emilia loc. Villa Cella

Sede Legale, via Nobili, 3 42011 Bagnolo in Piano RE

**ATSER - Associazione Treni Storici Emilia Romagna – Adriavapore (aderente a FIFTM)**

Sito internet [www.adriavapore.it](http://www.adriavapore.it)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/Adriavapore/>

E – Mail: [adriavapore@gmail.com](mailto:adriavapore@gmail.com);

**Cenni Attività:**

**Adriavapore** è un gruppo di appassionati di treni e ferrovie che si prefiggono di valorizzare la cultura ferroviaria attraverso lo studio della storia, della tecnica e dello sviluppo del territorio segnato dal passaggio della ferrovia nelle diverse fasi della storia dell'Emilia Romagna e non solo. Nata nel 1998, per i tredici anni consecutivi ha collaborato con Trenitalia, attraverso una apposita Convenzione, al recupero, mantenimento ed esercizio di un cospicuo parco di rotabili storici. Attualmente, l'Associazione collabora con Fondazione FS per il mantenimento, il restauro e l'impiego dei mezzi storici di Trenitalia e per l'organizzazione di viaggi con treni d'epoca attraverso il territorio dell'Emilia Romagna.



**Indirizzo: Via G. Pallavicini, n. 18 48121 Ravenna**

**Associazione Amici Suzzara Ferrara (aderente a FIFTM)**

Referente Roberto Santini E-mail: [roberto.santini0257@gmail.com](mailto:roberto.santini0257@gmail.com)

**Cenni Attività:**

Recupero, valorizzazione e ripristino testimonianze storiche (documenti di archivio, rotabili, fabbricati ecc..) della Ferrovia Suzzara-Ferrara.

**AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Emilia Romagna:** Lanfranco Santecchia (segretario), mail [l.santecchia@alice.it](mailto:l.santecchia@alice.it) , web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/emilia-romagna/>.

**MOLISE****Associazione Le Rotaie**

dal 2006

(Ferrovia Turistica Sulmona – Carpinone – Isernia “La Transiberiana”, indicata nella Legge 128 delle Ferrovie Turistiche).

Sito: [http://www.lerotaie.com/www.lerotaie.com/chi\\_siamo.html](http://www.lerotaie.com/www.lerotaie.com/chi_siamo.html)

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/lerotaie/>

E - Mail: [prenotazioni@lerotaie.com](mailto:prenotazioni@lerotaie.com); [info@lerotaie.com](mailto:info@lerotaie.com).

“Un gruppo di amici accomunati da un’unica passione: I treni e la ferrovia dal modellismo al reale. Dopo tante parole, progetti fantasiosi, sogni e speranze, il 24 luglio del 2006 nasce l’associazione Amici della Ferrovia Le Rotaie-Molise”. Un’associazione di volontari senza scopo di lucro regolarmente costituita e registrata presso l’Agenzia delle Entrate di Isernia e iscritta nel registro delle associazioni culturali della Regione Molise.

L’associazione si propone di mettere in atto iniziative volte alla salvaguardia e alla valorizzazione del patrimonio ferroviario molisano, con manifestazioni di sensibilizzazione come mostre fotografiche e di modellismo, realizzazione di treni storici, raccolta di oggetti storici inutilizzati lungo le linee e tutte le iniziative tese a fare “cultura ferroviaria”, con un occhio puntato soprattutto al modellismo. Inizialmente con il nostro plastico riusciamo a farci conoscere in tutta Italia, dapprima con mostre sul territorio molisano e successivamente anche a Caserta, Roma, Avezzano, Chieti e Pescara. Oggi il plastico che riproduce la stazione di Isernia e parti delle nostre amate ferrovie ha un’estensione che supera i 100 m<sup>2</sup>.

Convenzionata con la Fondazione FS, Le Rotaie gestisce l’offerta di treni turistici sulla cosiddetta “Transiberiana d’Italia”

## ABRUZZO

**Associazione Culturale Amatori Ferrovie di Montesilvano – PE- (aderente FIFM e aderente FIFTM)**

Sito: <http://www.acaf-montesilvano.com/>

E – Mail: [webmaster@acaf-montesilvano.com](mailto:webmaster@acaf-montesilvano.com).



**Cenni Attività:** costituita da un primo gruppo di soci fondatori nel settembre 2002, si prefigge una serie di scopi di tutela, salvaguardia e valorizzazione della cultura ferroviaria italiana, con particolare riguardo al vissuto abruzzese del secolo Novecento. Se in principio si poneva il fine di esaltare l'arte del modellismo ferroviario, nel 2009 ha inaugurato il primo sito di preservazione cittadino: IL MUSEO DEL TRENO, terzo sulla costa adriatica dopo Trieste "Campo Marzio" e Lecce. Fondamentale risulta essere il concorso dell'Amministrazione Comunale di Montesilvano che dall'Atto Costitutivo ha assunto l'onere di sostenere logisticamente l'iniziativa di Acaf. Anche altri Enti Pubblici come Regione e Provincia, la Fondazione Pescara Abruzzo, diversi operatori economici privati hanno sempre assicurato il loro sostegno.

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Abruzzo:** Nicola Di Ianni (segretario), [nicolantoniodianni@gmail.com](mailto:nicolantoniodianni@gmail.com) , web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/abruzzo/>

**BASILICATA**

**la Ferrovia (incompiuta) Ferrandina–Matera**, delle Ferrovie dello Stato. [ilciclaminomatera@libero.it](mailto:ilciclaminomatera@libero.it)-  
[www.falconaumannii.it](http://www.falconaumannii.it) - [www.ilciclaminomatera.it](http://www.ilciclaminomatera.it)

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Puglia-Basilicata:** Antonella De Benedetto (segretario), mail [a.debenedetto@trenitalia.it](mailto:a.debenedetto@trenitalia.it), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/puglia/>

## SARDEGNA

### Ferrovie Sarde indicate dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

**Ferrovia Mandas-Arbatax** è una linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto della Sardegna, gestita dall'ARST nell'ambito del servizio Trenino Verde. Si tratta della più lunga ferrovia turistica d'Italia, nonché della più lunga linea a scartamento ridotto d'Europa. (vedi carta ferroviaria sotto esposta);

**Ferrovia Isili-Sorgono** La Isili-Sorgono è una linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto della Sardegna, gestita dall'ARST nell'ambito del servizio Trenino Verde (vedi carta ferroviaria sotto esposta);

**Ferrovia Sassari-Palau Marina** La **Sassari-Tempio-Palau** è una linea ferroviaria a scartamento ridotto della Sardegna, attiva come ferrovia turistica del Trenino Verde. L'infrastruttura nacque per dotare vari comuni della Gallura di un collegamento ferroviario con Sassari, compito che mantenne sino al 1997, anno di destinazione di gran parte del tracciato alla sola attività turistica, per cui l'intera linea è esclusivamente utilizzata a partire dal 2015;

**Ferrovia Macomer-Bosa** La **ferrovia Macomer-Bosa** è una linea ferroviaria turistica a scartamento ridotto della Sardegna, gestita dall'ARST nell'ambito del servizio Trenino Verde. La linea tuttavia termina dal 1995 nello scalo di Bosa Marina, visto che la tratta tra questa stazione e quella di Bosa non è più percorribile.



### Il Museo delle Ferrovie della Sardegna

è un Museo Ferroviario situato a Monserrato (CA), nei pressi della locale stazione ferroviaria e dei depositi ferroviari dell'ARST. Inaugurato il 12 dicembre 1996 su iniziativa dell'Ente sardo industrie turistiche (ESIT), è dotato di una superficie espositiva di circa 1000 m<sup>2</sup>, e contiene numerosi reperti relativi alla storia delle ferrovie secondarie in Sardegna. Il museo è suddiviso per aree: la prima comprende una sezione dedicata al materiale relativo alla fase di costruzione delle linee ferroviarie a scartamento ridotto della Sardegna. Una seconda area è dedicata al lavoro, agli utensili e ai macchinari impiegati nelle officine, mentre un'altra riguarda il funzionamento delle stazioni d'epoca, con le attrezzature utilizzate dai capistazione, oltre ai quadri orari e altra documentazione affine. Una quarta sezione riguarda l'area in cui è ospitato il materiale rotabile storico del museo: qui oltre a progetti, parti di vecchi rotabili e altro materiale, sono custodite le locomotive a vapore Winterthur 43 *Goito* del 1893 e Reggiane FCS 402 del 1931, oltre ad alcune carrozze d'epoca (tra

cui le Bauchiero del 1911), utilizzate anche dai convogli storici del Trenino Verde. Proprio per questo motivo gli edifici del museo sono collegati al fascio binari del piazzale depositi della stazione. Nel museo è presente anche un plastico ferroviario con modelli dinamici, riprodotto in scala uno scenario ispirato all'attività ferroviaria in Sardegna, realizzato dall'Associazione Ferroviaria Sarda che ha sede nella struttura.

- **Indirizzo:** 1 Via Sesto Pompeo - 09042 Monserrato (CA)
- **Telefono:** 070 580246
- **Sito:** [www.treninoverde.com](http://www.treninoverde.com)

## SAGANA

**Sito:** [www.sagana.it](http://www.sagana.it) ;

**INDIRIZZO:** Via Emilio Segrè, 09030 Elmas CA

**CENNI ATTIVITÀ:** sviluppo di un Progetto di un nuovo Turismo Ambientale e Salutare, denominato By Rails scartamento ridotto; in Sardegna parliamo di una infrastruttura di circa 500 km di binari che innerva il territorio partendo dal mare (Bosa, Arbatax, Palau) attraversa territori con paesaggi ambientali (sugherete, boschi, laghi) e culturali (Nuraghi, domus de Janas, dolmen, ) tanto esclusivi ed affascinanti che hanno portato a far conoscere questa infrastruttura come il “**Trenino Verde**” ed è ai primissimi posti delle ferrovie turistiche mondiali.

## Museo Ferroviario Sardo,

[www.ferroviesardegna.it](http://www.ferroviesardegna.it)

**e-mail:** [fdsdc@tin.it](mailto:fdsdc@tin.it)

**Indirizzo:** 24 Via Sassari - 09123 Cagliari (CA) **Telefono:** 070 6794715

**Altre Indicazioni:** **email:** [infopoint@comune.cagliari.it](mailto:infopoint@comune.cagliari.it) [www.cagliariturismo.it](http://www.cagliariturismo.it) [facebook.com/cagliariturismo](https://www.facebook.com/cagliariturismo)

**Cenni Attività: Il Museo Ferroviario,** situato all'interno della stazione ferroviaria al centro della città, in via Sassari, con le sue numerosissime testimonianze rappresenta le più importanti fasi della storia delle ferrovie in Sardegna. Fu creato con lo scopo di offrire una testimonianza di archeologia industriale delle Ferrovie Reali Sarde fino ai giorni nostri. I lavori ebbero inizio nella seconda metà dell'ottocento, su progetto dell'ingegnere Benjamin Piercy, e portarono alla realizzazione di 400 km di rete a scartamento normale, alle quali si aggiunsero in seguito quelle a scartamento ridotto. Il museo, che raccoglie innumerevoli testimonianze della storia sarda delle ferrovie, espone svariato materiale, come fotografie d'epoca, un telegrafo delle Ferrovie Reali, macchinari, un modello funzionante della nave traghetto Gennargentu, lampade, orologi, strumenti di lavoro ferroviari, ma il pezzo più interessante è probabilmente un salotto proveniente dal treno reale sardo, molto caratteristico, dotato di poltroncine realizzate appositamente per la statura del re Vittorio Emanuele III.

## A.F.R.S. – Associazione Ferrovie Ridotte Sarde (aderente FIFTM)

**Indirizzo:** Via Roma, 14, 90048 Sinnai CA

**Mail:** [ass.ferrovieridottesarde@gmail.com](mailto:ass.ferrovieridottesarde@gmail.com)

**Pagina Facebook:** [www.facebook.com/associazioneferrovieridottesarde/](https://www.facebook.com/associazioneferrovieridottesarde/)



**Cenni attività:** Valorizzazione della storia della rete a scartamento ridotto della Sardegna riguardo documenti di archivio, fabbricati e materiale rotabile, collaborazione con le Imprese di Trasporto (ARST) ed Enti locali riguardo la promozione turistica del Trenino Verde. L'Associazione è convenzionata con ARST e aderisce alla FIFTM

### A.S.T.S. – Associazione Sarda Treni Storici (aderente FIFTM)



**Sito internet:** [www.sardegnavapore.it](http://www.sardegnavapore.it)

**mail:** [info@sardegnavapore.it](mailto:info@sardegnavapore.it) **tel.** 334 7165216 / 388 9551894

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/Associazione-Sarda-Treni-Storici-Sardegnavapore-143678345746035/>

**Indirizzo:** viale la Playa, 17, CAP 09123 Cagliari

**Cenni attività:** L'Associazione, fondata nel 2000, ha assunto come obiettivi lo sviluppo e la diffusione della cultura ferroviaria, il recupero e la valorizzazione di materiale rotabile d'epoca, la promozione di eventi di rilevanza sociale, dove sia possibile condividere emozioni e passioni comuni, come viaggi organizzati sul treno d'epoca a vapore.

Gestisce il Museo Ferroviario Sardo.

L'Associazione è convenzionata con Fondazione FS e aderisce alla FIFTM

**FMS, Ferrovie Meridionali Sarde:** Geometra Giorgio Sotgia, già Funzionario Ferrovie Meridionali Sarde Iglesias (esperto dell'ex ferrovia Sant'Antioco-Carbonia, smantellata nel 1974): [giorgios1946@alice.it](mailto:giorgios1946@alice.it);

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Sardegna:** Luigi Risola (segretario), mail [luigi.risola@tiscali.it](mailto:luigi.risola@tiscali.it), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/sardegna/>.

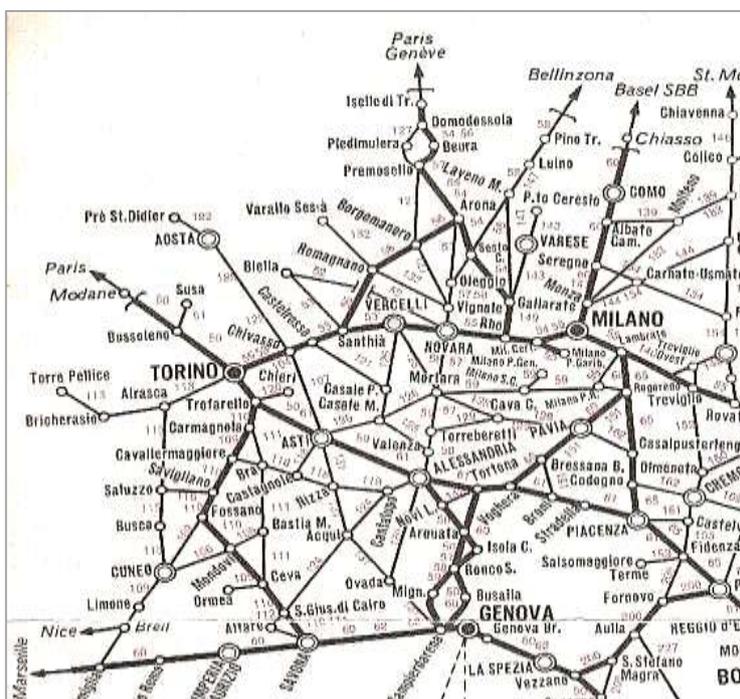
**Ferrovia Macomer-Bosa** (Uso di carrelli a Pedalata Naturale e Assistita). Escursione a cura dei Comuni di Macomer, Bosa, Flussio, Magomadas, Sindia, Suni, Tinnura, Tresnuraghes, a cavallo tra le province di Nuoro e Oristano info: [gianfranco.damiani@gmail.com](mailto:gianfranco.damiani@gmail.com).

**Ferrovia Siliqua e Narcao** (Ciclo Escursioni), Ferrovia abbandonata di Siliqua tratta interessata **tra Siliqua e Narcao** info: [kifadda@tiscali.it](mailto:kifadda@tiscali.it),

**Ferrovia Isili-Villacidro.** Amici della bicicletta, Cagliari: Ciclo Escursioni lungo La Isili-Villacidro che fu costruita negli anni dieci del Novecento dalla neonate Ferrovie Complementari della Sardegna, che la inaugurarono il 21 giugno 1915, con i treni che nel primo periodo trasportarono spesso i soldati diretti al fronte della prima guerra mondiale. info: [amicidellabicicletta@gmail.com](mailto:amicidellabicicletta@gmail.com).

**Ferrovia Arenas-Baueddu.** Associazione onlus Pozzo Sella Per il Parco Geominerario. Per maggiori info: [associazionepozzosella@gmail.com](mailto:associazionepozzosella@gmail.com) –.

## PIEMONTE



(Mappa della rete FS Piemontese del 1965)

## l'Associazione “Ferrovia Internazionale Torino-Svizzera”



Sito: <https://ferroviatorinosvizzerablog.wordpress.com/>

Lo scopo dell'Associazione è quello di far riaprire LA LINEA FERROVIARIA SANTHIA'-ARONA" come tratta di un collegamento internazionale tra TORINO e la SVIZZERA; il link di riferimento dell'associazione è [www.ferroviatorinosvizzerablog.wordpress.com](http://www.ferroviatorinosvizzerablog.wordpress.com). Nel 2012 la Regione Piemonte ha chiuso 14 linee ferroviarie, la cui gestione presentava bilanci passivi. Tra queste si annovera anche la linea Santhià-Arona, che rappresenta però una linea - cerniera per tutto il quadrante nord-orientale della regione, che risulta così privato di una essenziale relazione trasversale tra Torino e il Nord Piemonte.

Nel novembre 2016 si è costituita l'Associazione “Ferrovia Internazionale Torino-Svizzera”, che ha lo scopo di favorire la riapertura della linea ferroviaria Santhià-Arona, da intendersi come tratta locale di un collegamento internazionale tra Torino e la Svizzera (aderisce a AMODO).

[\[vai all'indice\]](#)

### FerAlp Team Bussoleno (aderente a FIFTM)



**Messenger :** [m.me/177032082361084](https://www.facebook.com/FerAlp-Team-Bussoleno-177032082361084/) **Indirizzo:** Via Susa 2 - 10053 Bussoleno (TO).

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/FerAlp-Team-Bussoleno-177032082361084/>

#### Cenni attività:

Preservazione rotabili storici e gestione Museo FerAlp di Bussoleno.

Svolgimento di treni storici nella regione Piemonte in convenzione con Fondazione FS.

**Ceva Ormea // Ceva – Bra** [rinaldicarlo@me.com](mailto:rinaldicarlo@me.com) (Imprenditore, appassionato delle Ferrovie Piemontesi: Ceva – Bra, Ceva – Ormea) **è una Ferrovia indicata dalla Legge 128 sulle Ferrovie Turistiche; Gruppo FB Ferrovia Ceva – Ormea:** <https://www.facebook.com/Ferrovia-Ceva-Ormea-178143078915067/?fref=ts>.

**Il Museo storico della linea ferroviaria Ceva-Ormea** allestito nei locali del Magazzino merci (la Piccola) della Stazione di Nucetto. [reggimento-lamarina@libero.it](mailto:reggimento-lamarina@libero.it) - [www.nucetto.net/index.php/museo-ceva-ormea](http://www.nucetto.net/index.php/museo-ceva-ormea) - .

### L'Associazione Trenoropa

**E – Mail:** [info@trenoropa.org](mailto:info@trenoropa.org).

**Indirizzo:** Via Caduti per la Patria n° 71, Pollone (BI),

**Cenni Attività: (Ferrovia Biella - Oropa)** L'Associazione Trenoropa, nata nel 2013, con lo scopo di recuperare e, in parte, riprogettare una delle più belle e famose tramvie alpine: la Biella-Oropa. Denominata l' "Ardita d'Italia" nel 1911, (anno della sua inaugurazione), e soppressa nel 1958.



## Museo Ferroviario Piemontese – “Associazione “Museo Ferroviario Piemontese”

(aderente a FIFTM)

Sito Web: <http://www.museoferroviariopiemontese.it/>

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/MuseoFerroviarioPiemontese/>

E – Mail: [amministrazione@museoferroviariopiemontese.it](mailto:amministrazione@museoferroviariopiemontese.it)

Posta Elettronica Certificata: [amministrazione-mfp@sicurposta.com](mailto:amministrazione-mfp@sicurposta.com)



Indirizzo: Sede legale, direzione ed amministrazione: Corso Stati Uniti, 21 – 10128 TORINO:

Sede espositiva: Via Coloira, 7 – 12038 Savigliano (CN) - Telefono e fax: +39 0172 31 192

e-mail: [savigliano@museoferroviariopiemontese.it](mailto:savigliano@museoferroviariopiemontese.it)

Sede tecnica ed Officina:

Stazione Torino Ponte Mosca GTT - Corso Giulio Cesare, 15 – 10122 Torino.

### Cenni attività:

Raccogliamo mezzi ferroviari di tutti i tipi, dalle locomotive a vapore al moderno “Pendolino”.

Conserviamo apparati di controllo per la circolazione, strumenti di lavoro, cimeli e documenti di chi ha progettato, costruito e vissuto la ferrovia.

I treni hanno una storia. I treni raccontano le storie di chi li ha costruiti, di chi li ha guidati, di chi ci ha viaggiato.

Si tratta un patrimonio inestimabile, che fa parte della nostra cultura e che non deve essere disperso, ma valorizzato e tramandato.

Restauriamo i mezzi nella sede di Savigliano o nell’officina di Torino Ponte Mosca, coniugando i moderni ritrovati con le tecniche originali di costruzione.

Quando è possibile operiamo un completo recupero funzionale del veicolo, per un futuro impiego turistico sulle nostre ferrovie.

A Savigliano gestisce il grande plastico donato dal sig. Riccardo Mina, che è interamente a comando elettronico digitale e che permette di pilotare un numero qualsiasi di convogli contemporaneamente ed in modo indipendente l’uno dall’altro, in un modo del tutto simile a quello in cui circolano i treni nella realtà.

### Associazione Museo Ferroviario di Suno,

Indirizzo: Stazione di Suno, Prov. Novara – Piemonte, Sede presso Stazione Ferroviaria (Linea Novara Domodossola)

E – Mail: [museoferroviariodisuno@gmail.com](mailto:museoferroviariodisuno@gmail.com);

Sito: <http://www.museoferroviariosuno.it/>;

**Cenni di Attività:** Ospitato nella stazione ferroviaria dell’omonimo paese, il Museo Ferroviario di Suno è il frutto della passione di un gruppo di Ferroamatori e Fermodellisti. Dopo molti anni di incartamenti, tanta pazienza, e nuovi volontari, finalmente il 25 Aprile 2013 apre le sue porte al pubblico. Il Museo Ferroviario di Suno è un Museo prevalentemente storico e ha al suo interno numerosi reperti da poter ammirare, spaziando da lampade, divise, cappelli e documenti. Il Museo si impegna a rendere il più fruibile e interattiva possibile la visita, facendo "toccare con mano" strumenti, cappelli, ecc. Sono presenti anche numerosi modelli e dei diorami e si sta allestendo la zona dedicata al modellismo con l’esposizione di un plastico sociale E’ un Museo vivo e in evoluzione, è un museo da visitare più volte per poter, di volta in volta, cogliere le novità. Aperto a tutti, appassionati, curiosi da soli o in gruppi, scolaresche e associazioni.



### **Amici della Ferrovia Turistica della Valle Maira - ex linea Busca – Dronero (aderente a FIFTM).**

E-mail [amiciferroviavallemaira@gmail.com](mailto:amiciferroviavallemaira@gmail.com) [locomotiva42@yahoo.it](mailto:locomotiva42@yahoo.it)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/AmiciDellaFerroviaTuristicaDellaValleMaira/>

#### **Cenni attività**

Nata nel novembre del 2005, l'Associazione "Amici della Ferrovia Turistica della Valle Maira" ha riunito il comune intento di alcuni droneresi, buschesi e valligiani di recuperare la linea ferroviaria Dronero - Busca con finalità turistiche e culturali. Lo scopo principale dell'Associazione è appunto il recupero, oltre che della linea stessa, anche della stazione ferroviaria dronerese, in modo da inserire il tutto in una realtà turistica di più ampio respiro.

Sull'esempio del Museo Ferroviario di Savigliano, un'altra importante iniziativa potrebbe essere quella di allestire una sala d'esposizioni nella quale presentare materiale ferroviario e documentazioni storiche legate alle ferrovie, con particolare attenzione alle realtà locali. Come ha affermato in un intervento il presidente dell'Azienda Turistica del Cuneese, avv. Gianni Vercellotti, "l'utilizzo ferroviario della linea può diventare la classica ciliegina sulla torta di una proposta turistica più completa per un territorio comprendente non solo la Valle Maira, ma anche le zone limitrofe".

L'associazione è consapevole di tutto ciò, ma è certa che solo portando avanti un discorso comune, con enti e associazioni e con un forte lavoro sinergico dei vari soggetti che credono all'iniziativa, si riuscirà concretamente a realizzare un'importante ricaduta turistica ed economica sul territorio.

È importante che non solo gli enti locali, ma anche tutta la popolazione, si sensibilizzi e si renda conto dell'importanza di questa iniziativa: non si può essere impassibili di fronte ad una risorsa storico culturale, ma anche turistica come quella della ferrovia. È per questo che l'Associazione vuole lanciare un appello a tutti coloro che siano interessati a questo argomento e che abbiano voglia di partecipare a questa attività: per informazioni e adesioni:

#### **Associazione Museo Ferroviario Valsesiano**

Sito: [www.museoferroviariovalsesiano.it](http://www.museoferroviariovalsesiano.it) Email: [museofervals@gmail.com](mailto:museofervals@gmail.com)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/museoferroviariovalsesiano/>

Piazza Guglielmo Marconi c/o FFSS - 13019 Varallo (VC) Tel. +39 338.92.52.791



#### **Cenni attività**

La storia dell'Associazione affonda le sue radici nel 1991, quando un gruppo di persone appassionate inizia a occuparsi del mantenimento del ricco patrimonio ferroviario valsesiano.

In accordo con gli scopi statutari l'Associazione si prefigge come obiettivo la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, storico e tecnico delle aree ferroviarie inerenti la linea Novara – Varallo, in stretta collaborazione con le Ferrovie dello Stato, Enti ed altre Associazioni, con lo scopo di mantenere sempre viva l'attenzione sull'importanza della realtà ferroviaria locale. L'Associazione:

- ha allestito, nei locali della ex sala lampade della stazione di Varallo, una mostra permanente di oggetti, cimeli, ferromodellismo e documenti storici inerenti al mondo ferroviario locale;
- effettua la manutenzione delle aree verdi e la lubrificazione degli impianti tecnici (colonne idrauliche, piattaforma girevole, gru, etc.);
- realizza la di manutenzione straordinaria delle coperture dei fabbricati;
- salvaguardia i materiali d'interesse storico destinati alla demolizione;
- fornisce l'assistenza sui treni storici che percorrono la linea Novara – Varallo;
- collabora con le Ferrovie dello Stato, Enti e con altre Associazioni per l'organizzazione di mostre, eventi e viaggi storici.

**Ex ferrovia Bra Dogliani** (passeggiate in bicicletta) [langhe@itaway.eu](mailto:langhe@itaway.eu) -

**Cunifer - Circolo Cuneese Fermodellisti e Feramatori**, Corso Nizza 7 - presso stazione FS Borgo San Dalmazzo Cuneo, [cunifer@libero.it](mailto:cunifer@libero.it);

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Piemonte:** Margherita Sardella (segretaria), email [aecpiemon.segreteria@libero.it](mailto:aecpiemon.segreteria@libero.it).

## PUGLIA

### AISAF Associazione Ionico-Salentina Amici delle Ferrovie (aderente FIFTM)

Sito Internet <http://aisafonlus.xoom.it> E-mail [aisaf.onlus@tin.it](mailto:aisaf.onlus@tin.it)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/Museo-Ferroviario-della-Puglia-420103654855678/>

**Museo Ferroviario della Puglia Lecce.** AISAF-Associazione Ionico Salentina Amici Ferrovie, Via G. Codacci Pisanelli 3 – 73100 LECCE. Tel. fisso: 0832 228821 - cellulare: 335 6397167. [ferromuseopuglia@altervista.org](mailto:ferromuseopuglia@altervista.org).



#### Cenni attività:

L'Associazione, che ha sede a Lecce, è stata legalmente costituita nel giugno 1997 ed opera, senza fini di lucro, nel settore della conservazione e dello studio dei beni ferroviari di interesse storico, con particolare riferimento all'area ionico-salentina (Brindisi-Lecce-Taranto) e più in generale pugliese (Ferrovie dello Stato - Ferrovie del Sud-Est - Ferrovie Appulo Lucana - Ferrovia Garganica - Ferrotranviaria) con l'obiettivo di:

- raccogliere rotabili di interesse storico
- istituire un MUSEO Ferroviario
- organizzare treni speciali turistici anche con locomotive a vapore
- promuovere mostre, studi e pubblicazioni
- realizzare plastici e diorami di ambientazione tipica salentina
- Gestisce il Museo Ferroviario della Puglia a Lecce

### Rotaie di Puglia

Sito internet [www.rotaiedipuglia.it](http://www.rotaiedipuglia.it) E-mail: [rotaiedipuglia@gmail.com](mailto:rotaiedipuglia@gmail.com)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/binaridipuglia/>

#### Cenni attività:

Sviluppo del turismo su rotaia e della cultura ferroviaria pugliese.

Rotaie di Puglia è un'associazione, formata da cinque ragazzi, che è nata grazie ad una passione che accomuna tutti i suoi componenti: il treno. Un altro elemento che accomuna questi ragazzi è l'appartenenza ad un'altra associazione di cultura ferroviaria operante sul territorio pugliese, l'Aisaf Onlus, la stessa che gestisce il Museo Ferroviario della Puglia a Lecce e che ha ideato il Treno Storico Salento Express. Nell'Aprile 2015, seduti al tavolo di un pub di Gallipoli, è nata l'idea di creare un nuovo soggetto giovanile per creare e diffondere il turismo in Puglia attraverso l'uso dell'infrastruttura ferroviaria, elemento che ricama i territori ed i comuni della nostra regione ma da sempre ai margini dell'efficienza dei servizi turistici. Tra mille difficoltà Rotaie di Puglia è riuscita ad ideare e organizzare iniziative turistiche di qualità che hanno avuto un successo oltre misura sia in Salento che sulle Murge ma la sua ambizione è spingersi fino al Gargano per far scoprire al turista un territorio vasto ma al tempo stesso ricco di bellezze, molte delle quali, vicine ai binari e poco conosciute.



**AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Puglia-Basilicata:** Maria De Palma (segretaria), mail [narybari@libero.it](mailto:narybari@libero.it), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/puglia/>

**IL Parco Naturale Regionale delle Dune Costiere** per rafforzare l'opera collettiva di riappropriazione degli spazi aperti e della loro percorribilità, con le cooperative Madera, Serapia, Gaia e Impact, e Forplay S.r.l., sostiene l'iniziativa della scoperta del percorso che dal Parco Dune Costiere permette di raggiungere in bici il museo e l'area archeologica di Egnazia.

PARCO NATURALE REGIONALE "Dune costiere da Torre Canne a Torre S. Leonardo" Sede: c/o Comune di Ostuni Piazza della Libertà 72017, Ostuni (BR), e-mail: [info@parcodunecostiere.org](mailto:info@parcodunecostiere.org) e-mail certificata (PEC): [parcodunecostiere@pec.it](mailto:parcodunecostiere@pec.it)

PERCORSO IN BICI - coop. MadEra: [info@maderabike.com](mailto:info@maderabike.com) - +39 327 5785185;

PERCORSO A PIEDI - coop. SERAPIA: [info@cooperativaserapia.it](mailto:info@cooperativaserapia.it) - +39 366 5999514 - coop. GAIA: [info@coopgaiatour.it](mailto:info@coopgaiatour.it) - +39 347 0042961 / +39 320 6251107;

PERCORSO IN TWIZY FORPLAY S.r.l.: [forplaysrl@gmail.com](mailto:forplaysrl@gmail.com) - +39 337 937353 / +39 360 908574

**La Ferrovia delle Gravine** coop. SERAPIA - Pro Loco Castellaneta. Castellaneta (TA). [info@cooperativaserapia.it](mailto:info@cooperativaserapia.it) - Tel. 366 5999514.

**Tratta Maglie - Spongano**, della linea ferrata Zollino-Gagliano delle Ferrovie del Sud-Est. [paolo.sanso@alice.it](mailto:paolo.sanso@alice.it) - <https://fiabmaglie.wordpress.com> - Tel. 348 5876153.

**I Viaggi del Salento Express**. Ferrovia Lecce-Gallipoli Porto. Aisaf Onlus. [trenistoriciaisaf@libero.it](mailto:trenistoriciaisaf@libero.it) - <http://aisafonlus.xoom.it> - Tel. 335 6397167.

**Dal Castello di Gioia a Palagianello**, Fiab, Bari, Ruotalibera. [info@fiabbari.it](mailto:info@fiabbari.it) - [www.fiabbari.it](http://www.fiabbari.it) - Tel. 338 3118834.

**Tratta Gioia-Palagiano**. Gioia-Palagiano. FIAB GioiaInBici. [gioiainbici@libero.it](mailto:gioiainbici@libero.it) - [www.facebook.com/gioiainbici](http://www.facebook.com/gioiainbici) - Tel. 392 1009376. (A spasso sui binari, per una greenway da Gioia del Colle a Palagiano Treno + Bici)

## LIGURIA

### Associazione Amici della Genova-Casella

Sito internet [www.amicifgc.it](http://www.amicifgc.it) E-mail [info@amicifgc.it](mailto:info@amicifgc.it)

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/amicifgc/>



#### Cenni attività

L'Associazione nasce dall'idea di un gruppo di amici, che già dal 1992 usavano riunirsi presso la stazione di Genova Manin per scambiarsi opinioni e dati ma soprattutto per essere vicini alla "loro" ferrovia. Successivamente, dall'esigenza di sostenere la ferrovia con azioni concrete, è nata l'idea di fondare un'associazione legalmente riconosciuta. Collabora con l'amministrazione della FGC riguardo la cultura ferroviaria e il mantenimento dei rotabili storici.

### CIFI COLLEGIO INGEGNERI FERROVIARI ITALIANI GENOVA

[segreteria@cifigenova.it](mailto:segreteria@cifigenova.it) - [www.crt.unige.it](http://www.crt.unige.it) - GENOVA

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Liguria:** Camillo Staffaroni (segretario), mail [aec.genova@gmail.com](mailto:aec.genova@gmail.com), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/liguria-convenzioni/>

**Club Alpino Italiano, Sezione di Ovada** andbr1980@libero.it - (Trekking Genova Voltri - Varazze sulla Variante tracciato Genova Vesima-Finale Ligure Marina).

Museo Nazionale dei Trasporti, Via Fossitermi, snc, 19100 La Spezia telefono :0039 0187 718912 via e-mail al seguente indirizzo: [contatti@museonazionaletrasporti.it](mailto:contatti@museonazionaletrasporti.it)



# FIMF

FEDERAZIONE ITALIANA MODELLISTI FERROVIARI E AMICI DELLA FERROVIA



La Federazione Italiana Modellisti Ferroviari ed Amatori di Ferrovia - **FIMF** - fondata a **Genova** il 19 luglio 1953, libera e volontaria associazione a carattere nazionale, ha per scopo di promuovere, sostenere e diffondere in Italia l'interesse per le Ferrovie ed ogni altro mezzo di trasporto su rotaia, sia nel campo modellistico che reale, nonché la conoscenza dei loro più svariati aspetti. Possono far parte della FIMF sia soci singoli, sia soci affiliati a gruppi FIMF (vedere elenco gruppi FIMF)

Organo ufficiale della FIMF è il Bollettino che rappresenta la voce di tutti i soci ed è pubblicato con cadenza bimestrale. La FIMF si propone di:

- riunire tutti gli appassionati delle ferrovie reali e in miniatura creando e rafforzando i legami di amicizia fra i modellisti e gli amatori, promuovendone e facilitandone gli incontri e gli scambi di idee e di notizie;
- di collaborare con le Associazioni anche estere che abbiano analoghi scopi; suscitare, soprattutto fra i giovani, l'interesse per il fermodellismo e le ferrovie;
- far conoscere l'opera dei più valenti costruttori di modelli o di plastici ferroviari per sollecitare l'emulazione e favorire lo scambio di informazioni;
- diffondere la conoscenza dei problemi ferroviari, tanto reali, quanto in miniatura, mediante continuo aggiornamento tecnico;
- promuovere l'unificazione delle caratteristiche tecniche del materiale mobile e fisso;
- pubblicare sul periodico bimestrale «Bollettino FIMF» articoli, notizie, comunicazioni, novità e suggerimenti dei soci che vogliono collaborare perché la ferrovia sia il miglior mezzo di trasporto e il modellismo ferroviario l'hobby preferito.

Federazione Italiana Modellismo Ferroviario: [presidente@fimf.it](mailto:presidente@fimf.it), [segreteria@fimf.it](mailto:segreteria@fimf.it); [tesoreria@fimf.it](mailto:tesoreria@fimf.it); [gadget@fimf.it](mailto:gadget@fimf.it); [bollettino@fimf.it](mailto:bollettino@fimf.it); [newsletter@fimf.it](mailto:newsletter@fimf.it);

## TOSCANA

**FERROVIA TURISTICA DELLA VAL D'ORCIA (FTI)** è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche (vedi pagina FTI Ferrovie turistiche italiane)

In collaborazione con "Terre di Siena" **La Ferrovia Asciano-Monte Antico (Ferrovia indicata nella Legge Ferrovie Turistiche)** è stata chiusa al traffico nel settembre 1994, perché considerata un "ramo secco". Aveva infatti un traffico viaggiatori troppo limitato per mantenere il servizio ordinario.

email: [treninvaldorcias@ferrovieturistiche.it](mailto:treninvaldorcias@ferrovieturistiche.it) ;

### ATTS Associazione Toscana Treni Storici Italvapore (aderente FIFTM)

Sito internet [www.italvapore.it](http://www.italvapore.it) E-mail [info@italvapore.it](mailto:info@italvapore.it)

Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/italvapore/>



#### Cenni attività

Nel 1995 nasceva a Firenze Italvapore – Associazione Toscana Treni Storici – avente fra gli scopi di favorire il recupero, il restauro ed il mantenimento in esercizio del materiale rotabile ferroviario di carattere storico ed il suo utilizzo, nonché lo studio e la divulgazione della storia dei trasporti ferroviari, la diffusione di conoscenze tecniche o storiche indispensabili alla salvaguardia e all'utilizzazione concreta del materiale storico ferroviario.

L'associazione ha consentito di formalizzare l'apporto collaborativo di un primo nucleo di persone, ferrovieri e non, che già si stava impegnando nel tentativo di mantenere in esercizio una macchina a vapore (per la precisione la Gr. 740.451) prima ad essere restituita al servizio all'inizio degli anni '90, e sottrarre alla demolizione alcuni dei mezzi di trazione più vecchi, accantonati in quegli anni dalle ferrovie italiane.

Le FS hanno avuto fiducia nell'iniziativa ed hanno acconsentito alla sperimentazione di una forma di collaborazione del tutto nuova nel panorama italiano: nella primavera del 1996 è stata stipulata una convenzione in virtù della quale alcuni membri dell'associazione vengono oggi impegnati fattivamente nell'ambito dei lavori di recupero e manutenzione dei rotabili storici preservati in Toscana.

In forza ad una specifica Convenzione formulata con Fondazione FS nel 2015, ATTS Italvapore è una delle Associazioni riconosciute che opera attivamente nel comparto storico FS per il restauro estetico e la preparazione delle locomotive a vapore in occasione dei numerosi treni storici che hanno luogo in Toscana.

### Associazione Ferrovieri" Galileo Nesti" - Museo Ferroviario Signa

Sito internet <http://www.museoferroviariosigna.it/> E-mail [ass.ferrovierisigna@gmail.com](mailto:ass.ferrovierisigna@gmail.com)

Pagina Facebook <https://www.facebook.com/MOFGN/>

Associazione Ferrovieri "Galileo Nesti" Signa - "Vecchio Mondo Ferroviario"  
Piazza Stazione, 1 - 50058 Signa (Firenze)

#### Cenni attività

Il Museo "G. Nesti" raccoglie vecchi oggetti non più in uso delle Ferrovie dello Stato che riguardano il periodo che va dalla fine '800 a tutto il '900: nasce a Signa nei locali ubicati sul primo marciapiede dell'ex Stazione Ferroviaria concessi in comodato al Comune dopo la trasformazione in fermata dell'impianto.

È una collezione di autentici reperti e apparati di sicurezza dismessi, veri cimeli di forte interesse storico e tecnologico, retaggio di quella preziosa e affascinante storia delle ferrovie in oltre 150 anni di attività.

Particolare nel suo genere, l'esposizione è stata realizzata grazie all'interesse delle istituzioni locali e all'esperienza e conoscenza del mondo ferroviario di persone che si sono dedicate con passione al paziente lavoro di raccolta e custodia di materiale in disuso, altrimenti destinato alla distruzione, che in buona parte è stato ripristinato nelle primitive forme e restituito alle sue antiche funzioni, con il fine di valorizzare e divulgare la cultura di una parte della vecchia tecnologia ferroviaria legata alla sicurezza e regolarità della circolazione dei treni.

Infine, l'esposizione acquista importanza anche per la degna cornice offerta alla sua sistemazione nell'ex Stazione di Signa della linea Firenze-Pisa-Livorno (Strada Ferrata "Leopolda"- anno 1848), raggiungendo idealmente lo scopo di far

tornare a rivivere, con la frequentazione del pubblico, una Stazione disabilitata e impresenziata e, nello stesso tempo, esorcizzare il timore che la Stazione chiusa e svuotata di tutti gli arredi e funzioni fosse l'atto bruscamente preso per convincere che il passato è passato.

**Tratta da Limestre a Campo Tizzoro** (tracciato ferroviario che collegava la Montagna Pistoiese alla Linea-Pistoia-Bologna) - [www.fietoscana.it](http://www.fietoscana.it) -;

**Tratta Asciano - Monte Antico.** Ass. FVO - Ferrovia Val d'Orcia [info@visionedelmondo.com](mailto:info@visionedelmondo.com) - [www.ferrovieturistiche.it/it/fvo/#eventi](http://www.ferrovieturistiche.it/it/fvo/#eventi) -;

**Ex-Ferrovia Pontremolese, da Aulla a Capriogliola** FIAB Apuolunense, FIAB Toscana. [annarosa@kri.it](mailto:annarosa@kri.it) - ;

**Tratta -Tirrenia - Marina di Pisa** [associazione@piediincammino.it](mailto:associazione@piediincammino.it) - [www.piediincammino.it/eventi/06032016/](http://www.piediincammino.it/eventi/06032016/) - ;

**Ex Ferrovia Lucca-Pontedera.** [info@officinanatura.org](mailto:info@officinanatura.org) - [www.officinanatura.org](http://www.officinanatura.org) - ;

**Ferrovia Follonica-Massa Marittima e Antica Ferrovia Carbonifera Montebamboli.** UISP - FIAB. [grossetociclabile@gmail.com](mailto:grossetociclabile@gmail.com); [maremmamobilitaecosostenibile@gmail.com](mailto:maremmamobilitaecosostenibile@gmail.com) - ;

**Ferrovia Appennino Centrale – FAC, Arezzo – San Sepolcro – Città di Castello – Gubbio – Fossato di Vico (PG).** Paolo Chiasserini e-mail [p.chiasserini@libero.it](mailto:p.chiasserini@libero.it); Associazione DLF Arezzo Piazzale della Repubblica 2/c, 52100 Arezzo e-mail [dlfarezzo@dlf.it](mailto:dlfarezzo@dlf.it); web [www.dlfarezzo.it](http://www.dlfarezzo.it). La **ferrovia Appennino Centrale** è stata una linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Arezzo (sulla linea ferroviaria Roma - Firenze) a Fossato di Vico (sulla linea ferroviaria Roma - Orte - Ancona) passando per Anghiari, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide (Linea Centrale Umbra per Perugia – Terni), Gubbio. Ad oggi è concreta la possibilità di riattivazione della linea nel tratto da Arezzo a Sansepolcro. Il 20 maggio 2010 la **Regione Toscana** e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un impegno per realizzare un piano di fattibilità per una nuova ferrovia il cui tracciato dovrebbe essere lungo circa 20-25 km. I costi per la riattivazione della linea dovrebbero attestarsi a circa 270 milioni di euro;

**AEC-Association Européenne des Cheminot –Sezione Toscana:** Virgilio Prosperi (segretario), mail [virgilio.prosperi@virgilio.it](mailto:virgilio.prosperi@virgilio.it) ;

## TRENTINO ALTO ADIGE

### Associazione Transdolomites

Strada Ruf de Ruacia, 1 - 38036 Pozza di Fassa (TN)

Sito internet <http://www.transdolomites.eu>



Pagina Facebook [https://www.facebook.com/pg/transdolomitesmob/about/?ref=page\\_internal](https://www.facebook.com/pg/transdolomitesmob/about/?ref=page_internal)

L'Associazione **Transdolomites** si è costituita a Pozza di Fassa il 30 giugno 2006. Essa è il risultato di un percorso durato alcuni anni caratterizzato da convegni dedicati ai temi della mobilità ed energia sostenibile che ebbero sede in Val di Fassa. L'idea e la volontà di coinvolgere sempre più attivamente la val di Fassa, Fiemme e successivamente Cembra a partecipare al proponimento e organizzazione di questi eventi anche su scala internazionale, nonché tradurre in progetti temi in essi affrontati fu lo stimolo che condusse alla creazione dell'associazione Transdolomites.

A rappresentare il primo Direttivo furono eletti Christine Pezzeri, Massimo Girardi, nominato poi Presidente e Stefano Ghetta. Stefano Weiss venne invece eletto come Revisore dei conti. Scopo di Transdolomites sono la promozione delle tematiche inerenti la mobilità ed il turismo sostenibile nelle valli di Fassa, Fiemme e Cembra in particolare attraverso l'organizzazione e la sponsorizzazione di convegni, ricerche e studi sulle forme alternative di trasporto in ambiente alpino, il miglioramento della qualità della vita, la condivisione degli obiettivi previsti dalla convenzione delle alpi.

**AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Veneto-Trentino Alto Adige:** Luciana Corso Perdonà (segretario) [luciana.corso@fastwebnet.it](mailto:luciana.corso@fastwebnet.it), web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/veneto/>

## VALLE D'AOSTA

### Associazione Salviamo la ferrovia Aosta-Prè Saint Didier

**Pagina Facebook:** <https://www.facebook.com/groups/aosta.presaintdidier/>

### Associazione Museo Ferroviario Valdostano



**Sito internet** <http://www.amfv.it/amfv/Home.html>

E-mail [posta@amfv.it](mailto:posta@amfv.it)

MFV – Sede legale: frazione La Charbonnière n° 1 Sarre 11010 (AO)

Sede operativa: Stazione Ferroviaria F.S. – Quart-Villefranche (AO)

Indirizzo Postale: Casella Postale 209 – 11100 AOSTA

### Cenni attività

Con l'anno 2000 ha preso definitivamente forma un progetto nato più di dieci anni fa nei discorsi di un gruppo di amici appassionati di "cose ferroviarie" i quali davano vita dopo alcuni mesi di lavoro e preparazione al GFV - Gruppo Ferramatori Valdostano, un'Associazione culturale senza fini di lucro nata il giorno 1 Febbraio 1996 con atto ufficiale e con il primo obiettivo di radunare il maggiore numero di persone appassionate, esperte o comunque legate all'ambito ferroviario in genere.

Tra gli scopi sociali del Gruppo Ferramatori Valdostano vi era la diffusione della cultura ferroviaria con ogni mezzo nonché la possibilità di preservare in sede regionale rotabili dismessi dalle FS SpA e la raccolta di documentazione di ogni genere ai fini della eventuale creazione di un Museo Ferroviario Valdostano.

Sono passati ventidue anni, e di strada ne abbiamo fatta veramente molta, calendari fotografici, posters, treni storici con trazione a vapore ed esposizione di rotabili nel 1998, costruzione del diorama di Arvier in scala H0 con partecipazione ed esposizione a "Esperail 2000" a Pontarlier (Francia) e all'"Hobby Model Expo 2001" di Novogro , oltre a mostre fotografiche (storiche, paesaggistiche e di attualità), mostre modellistiche (Petits Trains), la nostra piccola rivista, il sito internet, le collaborazioni con altre associazioni, la preservazione di materiale storico e cimeli, visite a impianti ferroviari, gite, riunioni... quante cose in dieci anni!

Non mi resta quindi che ringraziare quanti, soci e non, ci hanno sostenuti e quanti lo faranno nei prossimi periodi convinti, come lo siamo noi, che la memoria storica sia molto importante per il futuro e che il nostro progetto sia un bel progetto.



Sito: <http://www.fondazionefs.it/> . **Binari Senza Tempo** è il progetto di *Fondazione FS Italiane* (e il **MiBACT** è socio aderente dal 2015) per ripristinare linee ferroviarie in disuso destinandole al traffico di treni storico-turistici. Poste fuori dai grandi *hub* ferroviari e dagli itinerari standard della viabilità su ferro, queste vecchie linee rappresentano una sorta di *museo dinamico* che la Fondazione intende preservare e valorizzare.



La crescita di queste forme di turismo – +45% nel biennio 2016-2017 rispetto al precedente e 130mila turisti che hanno deciso di viaggiare su un treno d'epoca – sono la testimonianza di una richiesta sempre maggiore di proposte legate alla mobilità dolce da parte dei viaggiatori come, in questo caso, l'emozione regalata da un viaggio su un treno d'epoca attraverso paesaggi ricchi di storia e cultura.

Le regioni *Abruzzo, Campania, Lombardia, Friuli Venezia-Giulia, Molise, Piemonte, Toscana* e *Sicilia* hanno già deciso di scommettere sugli itinerari delle ferrovie storiche quali nuovi vettori di turismo, inserendole nei rispettivi progetti finanziari. Una scelta di valorizzare un modo di fare turismo come promosso dal recente [Piano Strategico del Turismo 2017-2022](#) inserendosi perfettamente nell'*Atlante Digitale dei Cammini d'Italia*.

I percorsi di **Binari Senza Tempo**, infatti, compariranno nell'*Atlante* con appositi **indicatori**– di colore verde – indicando tutti gli *Snodi* dove è possibile scendere da un *Cammino* e salire a bordo di una carrozza per un *viaggio del tempo*. “Il turismo ferroviario consente di scoprire la bellezza dei territori italiani meno conosciuti e il loro rilancio in chiave sostenibile. Oggi, anche grazie ai treni storici, si scoprono nuovi itinerari paesaggistici e culturali e si investe nel turismo sostenibile, favorendo esperienze di viaggio innovative.”

Per maggiori informazioni, visita il sito [www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it):

Viaggia sui treni storici della Fondazione FS, consulta il calendario è su [www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it)

Visita il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, scopri di più su [www.museopietrarsa.it](http://www.museopietrarsa.it)

Naviga nel nuovo portale dell'**Archivio della Fondazione FS**, un patrimonio di foto e documenti digitalizzati , visita [www.archiviofondazionefs.it](http://www.archiviofondazionefs.it)

**CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani Roma**, segreteria@cifi.it; **Via Giolitti, 48 - 00185 Roma** TELECOM ++39 /06/ 4742986-4882129—4827116, FS 970/67819 - 970/66454 - 970/66825 Fax TELECOM 06/4742987 E-mail: [cifi@mclink.it](mailto:cifi@mclink.it) , IBAN: IT 29 U 02008 05203 000101180047 - Codice BIC SWIFT: UNCRITM1704 Uffici Sede Centrale : lun. – ven. ore 8,30-13,00/13,30-17,00; Biblioteca: lun. – ven. ore 9,00-13,00/13,30-16,00. **Il Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani (C.I.F.I.)**, fondato nel 1899, è una delle Associazioni tecniche e professionali più antiche e più importanti d'Italia.

I suoi scopi principali sono:

- promuovere l'esame e lo studio delle questioni scientifiche, tecniche, economiche e legislative in materia di trasporti terrestri;

[\[vai all'indice\]](#)

- intervenire per la migliore soluzione di tali questioni sia presso l'opinione pubblica, sia presso i Poteri esecutivo e legislativo dello Stato, sia presso le Amministrazioni pubbliche e gli Enti privati;
- valorizzare la funzione degli ingegneri e degli esperti dei trasporti e contribuire alla loro elevazione culturale;
- studiare, coordinare e sostenere gli interessi degli Ingegneri e degli esperti dei trasporti per contribuire al riconoscimento della loro attività professionale;
- concorrere al miglioramento della cultura tecnica e dell'addestramento e perfezionamento professionale degli addetti all'industria dei trasporti terrestri.

Il Collegio, che unisce circa 2200 Soci individuali, che si occupano di trasporti terrestri, è sempre stato presieduto da personalità eminenti nel campo della Scienza e della Tecnica dei trasporti: come soci individuali si possono iscrivere, in base al nuovo statuto, sia gli ingegneri come *soci ordinari* che non ingegneri come *soci aggregati*; inoltre si possono iscrivere gli studenti d'ingegneria come *soci juniores*.

Al Collegio aderiscono, quali Soci collettivi, oltre 130 Aziende industriali e di trasporti nonché alcuni Istituti Universitari. L'attività del CIFI ha carattere fondamentalmente culturale e di sostegno morale alla professione. Nel campo editoriale il CIFI cura la pubblicazione di due periodici: *Ingegneria Ferroviaria*, Rivista mensile di Tecnica ed Economia dei Trasporti ad alto livello e *La Tecnica Professionale*, Raccolta mensile di studi e notizie per l'istruzione ferroviaria, dedicata al personale delle varie categorie. Nello stesso campo il Sodalizio cura altresì la pubblicazione di libri e monografie di interesse scientifico tecnico e professionale.

Notevole è anche l'azione che il CIFI sviluppa mediante convegni e conferenze tendenti a studiare e discutere questioni che presentano particolare interesse e carattere di attualità. Il CIFI organizza inoltre corsi d'istruzione e di aggiornamento professionale, corsi di organizzazione e gestione aziendale, nonché viaggi collettivi di istruzione, e conferisce anche Premi periodici tendenti ad incoraggiare gli studi e le ricerche sui trasporti terrestri. Una Biblioteca Sociale, dotata di un buon numero di opere e di riviste di carattere essenzialmente ferroviario, è a disposizione degli studiosi. Infine il CIFI sviluppa una notevole attività di incoraggiamento alla pubblicazione ed allo studio elargendo sia premi ai migliori articoli pubblicati sulle riviste *Ingegneria Ferroviaria* e *La Tecnica Professionale*, sia Borse di studio a favore dei neolaureati e dei figli dei Soci, o dei Dipendenti del Ministero dei Trasporti e delle Ferrovie e Tramvie ex-concesse. L'organizzazione del Sodalizio è fondata, oltre che sugli Organi centrali, anche su Sezioni periferiche che svolgono, nel loro ambito, una propria attività; essa è più ampiamente illustrata nello Statuto e la sua struttura è evidenziata nel successivo organigramma. Ha aderito sin dalla sua fondazione alla Unione delle Associazioni degli Ingegneri Ferroviari Europei (UEEIV), che comprende attualmente ventiquattro organizzazioni di vari paesi dell'Europa.



### **AEC - Associations Européenne des Cheminots, Sezione Italiana**

**(Associazione Europea dei Ferrovieri)**

L'Associazione, si propone ai lavoratori del Settore del Trasporto Ferroviario, sia esso Italiano sia Europeo, ed ai simpatizzanti di questo tipo di trasporto come, ulteriore, strumento d'aggregazione sociale attraverso l'espletamento di quelle attività che, pur se contemplate fra i suoi scopi costitutivi, diventa molto spesso difficile propagandarle ai propri iscritti e quindi renderle attuabili nella loro interezza e nella loro validità propositiva.

Gli intendimenti organizzativi, a livello regionale e nazionale, mirano al coinvolgimento di più persone possibili in iniziative che variano dalla semplice passeggiata al pranzo conviviale, da importanti e qualificati premi Culturali ad, altrettanto, importanti Convegni sul tema dei Trasporti, dalla semplice vacanza Italiana alle superbe Giornate Europee dei Ferrovieri e così via in un minuzioso ed articolato calendario.

## FEDECRAIL - Federazione Europea delle Ferrovie Turistiche

Sito: [www.fedecrail.org](http://www.fedecrail.org)

Email: [contact@fedecrail.org](mailto:contact@fedecrail.org)

Cenni attività



FEDECRAIL - la Federazione europea delle ferrovie turistiche e storiche - è un'organizzazione di diritto belga. È stata creata nell'aprile 1994 a Bruxelles e confermata dal regio decreto belga.

FEDECRAIL - è l'organizzazione europea di coordinamento di tutti gli amici del trasporto ferroviario che si occupano della conservazione, della protezione e dell'esercizio dei veicoli ferroviari storici.

FEDECRAIL - attualmente rappresenta 42 membri di 27 paesi in 650 ferrovie turistiche e storiche.

FEDECRAIL - Possono essere membri tutte le organizzazioni europee di coordinamento nazionale dei musei ferroviari e delle ferrovie turistiche. Associazioni individuali solo se non esiste un'organizzazione nazionale. I singoli membri o federazioni al di fuori dell'Europa possono essere promotori, mecenati o sponsor senza diritto di voto nella cerchia degli "Amici di FEDECRAIL".

FEDECRAIL - mira ad essere il collegamento tra le federazioni nazionali di coordinamento e le istituzioni europee (Parlamento europeo, Commissioni UE, Direzioni generali UE, ecc.)

È il forum di discussione e di scambio di informazioni per i musei ferroviari europei e le ferrovie turistiche.

Il Presidente e i funzionari (organi direttivi) provengono da tutte le federazioni europee affiliate e lavorano esclusivamente su base onoraria.

FEDECRAIL - pubblica tre volte all'anno una newsletter con tutte le informazioni importanti.

FEDECRAIL - organizza una volta all'anno una conferenza con temi europei specifici relativi ai musei ferroviari e alle ferrovie turistiche, come la conservazione e la protezione del patrimonio europeo, l'incrocio tra regioni, la sicurezza sul lavoro, il finanziamento, la legislazione, l'armonizzazione, la protezione ambientale, ecc. - FEDECRAIL - organizza una conferenza con temi europei specifici relativi ai musei ferroviari e alle ferrovie turistiche, come la conservazione e la protezione del patrimonio europeo, l'incrocio tra regioni, la sicurezza sul lavoro, il finanziamento, la legislazione, l'armonizzazione, la protezione ambientale, ecc. La conferenza include sempre 3 giorni di visite di studio nei dintorni della sede della conferenza.

## Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali F.I.F.T.M.

Sito internet: [www.fifm.it](http://www.fifm.it)

mail : [presidente@fifm.it](mailto:presidente@fifm.it) [segreteria@fifm.it](mailto:segreteria@fifm.it)



Pagina Facebook: <https://www.facebook.com/FIFTM-252935328453881>

Indirizzo: Corso Stati Uniti, 21 10128 TORINO TO c/o Museo Ferroviario Piemontese – Assessorato Trasporti Regione Piemonte

Cenni attività

La FIFTM (**Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali**) è un'associazione costituita con atto notarile a Torino, nel 1995, con lo scopo statutario di rappresentare e promuovere le attività culturali, turistiche e museali svolte dai Gruppi ed Associazioni ad essa affiliati, rapportandosi ad Enti Pubblici e Privati a livello nazionale, ed anche internazionale.

Attualmente (anno 2018) la FIFTM conta **29 Associazioni**, presenti su tutto il territorio nazionale, con centinaia di soci che, in forma di volontariato, operano per la promozione culturale della storia e dell'attualità del mondo del trasporto su rotaia.

[\[vai all'indice\]](#)

Il fulcro dell'attività delle nostre Associazioni è quello di mettere in campo azioni per valorizzare il patrimonio ferroviario nazionale, sia per quanto riguarda i rotabili, sia per quanto riguarda le linee, i tracciati e le opere d'arte, considerando l'altissimo valore storico e socio-antropologico del trasporto su rotaia.

Tutto questo può essere svolto in diversi modi: iniziando con le attività culturali e di sensibilizzazione verso il mondo dei trasporti su rotaia, passando dai rapporti con gli Enti Locali e le Imprese Ferroviarie, fino al recupero di rotabili e infrastrutture di valore storico e all'organizzazione di viaggi con treni storici e turistici.

Molte di queste cose però non possono essere fatte dalle Associazioni in totale autonomia, ed è necessario appoggiarsi a soggetti che possono farlo a norma di legge e che dispongono delle necessarie risorse economiche, materiali e umane. Per questo, buona parte delle nostre Associazioni è convenzionata col soggetto più significativo e dinamico nell'ambito italiano delle ferrovie storiche e turistiche: la Fondazione FS Italiane.

Tuttavia il panorama delle ferrovie italiane non si può certamente identificare con le sole FS, in quanto vi è una vasta rete di ferrovie regionali (quelle che un tempo erano definite "concesse" e in gestione commissariale governativa), sia a scartamento ordinario che ridotto, che hanno fatto la storia della mobilità per milioni di cittadini italiani: dalle metropoli industriali del Nord alle aree interne e montuose del Sud.

Inoltre, le ferrovie regionali italiane detengono un parco di rotabili storici di inestimabile valore, del quale le stesse aziende proprietarie non sempre percepiscono la straordinaria importanza e che necessitano di opportuni stimoli in questo senso, anche attraverso l'azione di FIFTM, in supporto alle Associazioni locali.

Per svolgere i propri scopi statutari, la FIFTM ha rapporti con le Imprese Ferroviarie, I Ministeri dei Trasporti e dei Beni Culturali e con grandi Enti di valorizzazione del territorio nazionale, quali Italia Nostra, il FAI, il Touring Club, il WWF, A.Mo.Do. (Alleanza per la Mobilità Dolce) e qualsiasi altro organismo con cui condividere le finalità statutarie.

La FIFTM ha collaborato, e collabora, col Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria al fine di emanare apposite regole di gestione ed esercizio delle ferrovie turistiche, per rendere fattibili tecnicamente ed economicamente i progetti di riuso di dette linee, e per la circolazione di rotabili ferroviari d'epoca, con regolamenti appositi. Ha collaborato attivamente con gli organi parlamentari riguardo i lavori di elaborazione della legge 128/2017 sulle ferrovie turistiche.

Oltre ai treni, la FIFTM si sta occupando dell'emanazione di regole (anche attraverso l'Ente di normazione UNI) per un riutilizzo "intensivo" delle infrastrutture ferroviarie, che permetta di creare opportunità di lavoro e di ampliare l'offerta turistica dei territori; in particolare con l'impiego di ferrocicli (speciali veicoli a pedali su rotaia),

La FIFTM non si limita al solo panorama nazionale, ma è connessa alle realtà analoghe operanti negli altri paesi europei, raggruppate nella Federazione Europea "Fedecrail", che raggruppa circa 600 associazioni di tutta Europa, attive per la cultura storica e il turismo con mezzi ferroviari d'epoca, alcune delle quali da oltre 40 anni.

A nostro avviso l'Italia ha potenzialità turistiche veramente importanti e significative, non solo nei settori tradizionali, ma anche nel campo del turismo ferroviario e delle ferrovie storiche.

Riteniamo che queste potenzialità siano ancora in gran parte inesprese, ma in questi anni la FIFTM ha visto un notevole incremento delle Associazioni federate e, grazie a questa maggiore rappresentatività, ha potuto lavorare per rappresentare il tema delle ferrovie storiche e turistiche presso gli organismi dello Stato (ANSF e Ministeri) che devono studiare ed emanare le regole della circolazione e dell'esercizio ferroviario.

Il lavoro da fare è sicuramente tanto, ma i primi segnali sono molto incoraggianti e vanno nella direzione auspicata di far progredire un settore utile al paese in termini culturali, storici e turistici, le cui ricadute economiche sui territori potrebbero avere anche una rilevanza economica non trascurabile.

Attualmente le associazioni federate sono:

<i><u>Nome Associazione</u></i>	<i><u>SITO WEB</u></i>
<b>Associazione Museo Ferroviario Piemontese</b>	<a href="http://www.museoferroviariopiemontese.it">www.museoferroviariopiemontese.it</a>
<b>Ferrovie Turistiche Italiane F.T.I.</b>	<a href="http://www.ferrovieturistiche.it/">www.ferrovieturistiche.it/</a>
<b>Gruppo Amici Treno Torino G.A.T.T.</b>	<a href="http://www.amicideltreno.org/">www.amicideltreno.org/</a>
<b>Museo Nazionale dei Trasporti M.N.T.</b>	<a href="http://www.museonazionaletrasporti.it/">www.museonazionaletrasporti.it/</a>
<b>Sodalizio Amici Ferrovie Reggio Emilia S.A.F.R.E.</b>	<a href="http://www.safre.it/">www.safre.it/</a>

<b>Amici della Ferrovia Turistica della Valle Maira AFTVM</b>	<a href="http://www.facebook.com/AmiciDellaFerroviaTuristicaDellaValleMaira">www.facebook.com/ AmiciDellaFerroviaTuristicaDellaValleMaira</a>
<b>Società Veneta Ferrovie SVF</b>	<a href="http://www.societavenetaferrovie.it/">www.societavenetaferrovie.it/</a>
<b>Associazione Treni Storici Em. Romagna "ADRIAVAPORE"</b>	<a href="http://www.adriavapore.it/">www.adriavapore.it/</a>
<b>Associazione Amici Ferrovia Suzzara - Ferrara</b>	
<b>FERALP Team</b>	<a href="http://www.feralpteam.com/">www.feralpteam.com/</a>
<b>Associazione Verbano Express</b>	<a href="http://www.verbanoexpress.it">www.verbanoexpress.it</a>
<b>Associazione Rotabili Storici Milano Smistamento</b>	<a href="http://www.milanosmistamento.com/">www.milanosmistamento.com/</a>
<b>Associazione Ionico Salentina Amici Ferrovie</b>	<a href="http://aisafonlus.xoom.it/">aisafonlus.xoom.it/</a>
<b>G.R.A.F. - Gruppo Romano Amici Ferrovia</b>	<a href="http://www.graftreni.it/">www.graftreni.it/</a>
<b>FERSTORIA – Ass. Storia Ferroviaria FVG Museo Trieste C.M.</b>	<a href="http://www.ferstoria.it/">www.ferstoria.it/</a>
<b>Associazione Sarda Treni Storici "Sardegnavapore"</b>	<a href="http://www.sardegnavapore.it/">www.sardegnavapore.it/</a>
<b>Amici della Ferrovia – LE ROTAIE Molise</b>	<a href="http://www.lerotaie.com/">www.lerotaie.com/</a>
<b>Vecchi Binari FVG</b>	<a href="http://www.vecchibinarifvg.it/">www.vecchibinarifvg.it/</a>
<b>Associazione Toscana Treni Storici Italvapore</b>	<a href="http://www.italvapore.it/">www.italvapore.it/</a>
<b>Ferrovia Valle Metauro FVM</b>	<a href="http://www.ferroviafvm.it/">www.ferroviafvm.it/</a>
<b>FIMF Federazione Italiana Modellisti Ferroviari</b>	<a href="http://www.fimf.it/">www.fimf.it/</a>
<b>Amici del Treno Forlì</b>	<a href="http://www.adtf.135.it/">www.adtf.135.it/</a>
<b>Museo Stazione Colonna</b>	<a href="http://www.ferroviamuseo-colonna.it/">www.ferroviamuseo-colonna.it/</a>
<b>Sicilia in Treno</b>	<a href="http://www.siciliaintreno.org">www.siciliaintreno.org</a>
<b>Ferrovie in Calabria</b>	<a href="http://www.ferrovieincalabria.it/">www.ferrovieincalabria.it/</a>
<b>Associazione Culturale Amatori Ferrovie Montesilvano</b>	<a href="http://www.acaf-montesilvano.com">www.acaf-montesilvano.com</a>
<b>Associazione Ferrovie Ridotte Sarde</b>	<a href="http://www.facebook.com/associazioneferrovieridottesarde/">www.facebook.com/associazioneferrovieridottesarde/</a>
<b>Associazione Veneta Treni Storici "Musi Neri"</b>	<a href="http://www.avts.it">www.avts.it</a>
<b>Associazione Turno C Foligno</b>	<a href="http://www.turnoc.it">www.turnoc.it</a>



## ASSOCIAZIONE NAZIONALE FERROVIERI DEL GENIO

Via Roma 34 - PREGANZIOL (TV)

Tel. 0422 655391- Tel. RFI 934 821 391

- e-mail: [anfg@libero.it](mailto:anfg@libero.it); **Presidente Fabio Ceccato.**

---

---

## F.T.I

**Ferrovie Turistiche Italiane.** La "**F.T.I. - Ferrovie Turistiche Italiane**" è un'Associazione di volontariato nata quasi vent'anni fa con già una significativa storia. La "FTI" è infatti l'evoluzione, a livello nazionale, della precedente esperienza della "FBS - Ferrovia del Basso Sebino" che dal 1994 gestisce, in collaborazione con le Ferrovie dello Stato e con il contributo degli Enti Locali, il servizio turistico viaggiatori sulla linea ferroviaria Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico, situata in Lombardia al confine tra le Province di Bergamo e Brescia, lungo il fiume Oglio.



Pertanto, per capire meglio quanto fa oggi la "FTI" è necessario ripercorrere brevemente la storia della "FBS". Sulla linea Palazzolo s/O-Paratico Sarnico, lunga 10 km, dal 1966 transitavano solamente treni merci composti da carri che, fino ad una quindicina di anni fa, venivano poi trasferiti su chiatte e condotti, via lago, alle acciaierie di Lovere dando vita ad un servizio combinato rimasto ormai l'ultimo a chiudere, su di un lago europeo. L'antico pontile d'imbarco delle chiatte nei primi anni di esercizio della linea

Nel febbraio 1994, da una costola del WWF - all'interno del quale si erano sviluppate le prime attività in merito - nasce ufficialmente l'Associazione di volontariato "FBS - Ferrovia del Basso Sebino" con lo scopo dichiarato di ripristinare e gestire il servizio passeggeri sulla breve linea che porta al Lago d'Iseo. Successivamente, già dall'estate dello stesso anno, grazie all'inedita collaborazione tra le FS e l'Associazione di volontariato alla quale erano stati demandati vari compiti (sorveglianza ai numerosi passaggi a livello, biglietteria sui treni, manutenzione delle aree verdi delle stazioni, ricerca di finanziamenti, ecc.) - primo caso in Italia per questo tipo di attività - venne attivato, in forma sperimentale, un servizio viaggiatori dal carattere e dalle modalità prettamente indirizzate al turismo domenicale, con lo slogan "Al lago in treno".

Con più di 4.000 viaggiatori trasportati in sole nove domeniche, l'esperimento ebbe un grande successo, grazie soprattutto alle comode coincidenze a Palazzolo s/O con i treni da e per i capoluoghi provinciali di Bergamo e Brescia ed a Sarnico con i battelli in servizio sul Lago d'Iseo.

Negli anni successivi sono state gradatamente introdotte diverse interessanti novità che, ampliando e moltiplicando l'interesse per l'iniziativa anche con manifestazioni di diverso genere (naturalistiche, artistiche, musicali, ecc.), hanno contribuito a consolidare definitivamente l'esperimento del 1994. Nel frattempo, visti gli ottimi risultati conseguiti, le FS diedero incarico all'Associazione FBS di occuparsi anche di un'altra linea chiusa al traffico regolare: la Asciano-Monte Antico in provincia di Siena, di 51 km.

[\[vai all'indice\]](#)

L'entusiasmo di trovarsi in una delle zone più belle e caratteristiche della Toscana (le Crete Senesi con Montalcino ed il suo "Brunello", i fiumi Asso ed Orcia, in un contesto ambientale pressoché incontaminato) riuscì a far superare alcune prevedibili difficoltà, portando alla costituzione di quella che allora era la sezione senese della FBS, la "FVO - Ferrovia Val d'Orcia". Gli incantevoli scenari del paesaggio toscano godibili dal "Treno Natura" (così si chiamano i treni turistici e l'intera iniziativa) in servizio, con vecchie "littorine" degli anni '50, in primavera ed in autunno sulla linea senese, hanno richiamato migliaia di persone che hanno apprezzato l'originalità della proposta, resa ancor più interessante proprio dal fascino del territorio attraversato. Da allora le attività anche sulla linea lombarda si sono susseguite con proposte turistiche sempre più complete ed articolate (come, ad esempio, tra le più importanti, la partenza da Bergamo del "Treno *BLU*" - nuovo logo dell'iniziativa), riscontrando un sempre maggior successo di pubblico.



Tuttavia, fin dal 1996, con la costituzione della "FVO" era emersa la necessità di dare più incisività e visibilità alle attività dell'Associazione "FBS" anche in virtù del fatto che diventavano sempre più numerose le richieste, provenienti da ogni parte d'Italia, per suggerimenti, consulenze e sopralluoghi per valutare la possibilità di riattivare altre linee ferroviarie chiuse ma ancora perfettamente inserite in ambienti naturali, storici e paesaggistici particolarmente suggestivi.

Intanto l'Associazione si espandeva, con la costituzione, nell'autunno del 1997, sempre in Toscana, di un'altra sezione, la "FCP - Ferrovia Colle Val d'Elsa-Poggibonsi", con l'obiettivo di intervenire sulla stessa linea. Purtroppo i progetti non hanno potuto concretizzarsi, tanto che, nel 2010, la sezione è stata sciolta a seguito della decisione dei due comuni di realizzare una pista ciclabile lungo il vecchio tracciato ferroviario.

Nel frattempo venivano effettuati sopralluoghi e visite, con la presentazione di una relazione di massima in vista di una possibile riapertura, alla ferrovia Fano-Urbino, nelle Marche, mentre si stabilivano i primi contatti per la Sicignano d/A-Lagonegro, tra Campania e Basilicata e, in Sicilia, per la Pachino-Noto (in provincia di Siracusa) e soprattutto per la Castelvetro-Ribera-Agrigento, una delle più belle linee ferroviarie italiane. Fin dall'inizio, inoltre, si stabilirono contatti per scambi di esperienze con altre realtà turistico-ferroviarie sia in Italia (Ferrovie di Sardegna, Ferrovia Genova-Casella, Museo Ferroviario Piemontese, Gruppi ed Associazioni varie) che estere (Ferrovie di Provenza), portando FBS ad aderire alla "F.I.F.T.M. - Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali" - facente parte di "Fedecrail", la federazione europea del settore - la cui presidenza e segreteria nazionale hanno avuto sede per anni proprio presso la nostra Associazione.

La logica conseguenza di tutto questo fervore di attività è stata quindi la costituzione nel 1998 della nuova Associazione "F.T.I. - Ferrovie Turistiche Italiane" nella quale sono confluiti inizialmente i tre marchi delle ferrovie turistiche FBS, FVO, FCP e successivamente di FTC. **OBIETTIVI:** Il prossimo obiettivo della "F.T.I." è ora quello di estendere il concetto di ferrovia turistica anche a quelle linee ferroviarie dove, per il momento, non è possibile introdurre, per diversi motivi, servizi con convogli ferroviari propriamente detti. Si intende quindi salvaguardare il patrimonio ferroviario - dai

binari, in primo luogo, alle stazioni, ai diversi manufatti ed agli stessi tracciati - che ancora esiste in tante splendide zone italiane, anche attraverso un nuovo modo di fare turismo e che oggi va tanto di moda all'estero: le ciclo-escursioni con biciclette appositamente attrezzate per muoversi sui binari.

Purtroppo, dopo una ricerca, con la collaborazione della rivista "Amico Treno" e di altre riviste, di vecchie biciclette a 4/6 posti che un tempo le Ferrovie dello Stato utilizzavano per ispezionare le linee ferroviarie, si è dovuto constatare che tali veicoli sono ormai praticamente scomparsi dai binari italiani: i pochi esemplari che ci sono stati segnalati sono infatti risultati per la maggior parte inutilizzabili. Pertanto, con l'aiuto di altri membri della F.I.F.T.M., in particolare il M.F.P. (Museo Ferroviario Piemontese), si è proceduto alla stesura di un progetto per arrivare alla costruzione di un prototipo tutto nuovo che permetterà poi le successive valutazioni. Nello corso del mese di marzo 2003, presso il Museo Ferroviario Piemontese di Savigliano, con il patrocinio della F.I.F.T.M. - Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali (la cui Segreteria è presso la FTI) è stato ufficialmente (e finalmente!) presentato il primo prototipo italiano, frutto di un progetto di Itera Srl. Sulla base delle prime valutazioni, al primo prototipo del 2003 ne sono succeduti altri due, sempre più raffinati fino all'ultimo modello (allora chiamato "ciclotreno" ed oggi "ferrociclo") è ora in fase di sperimentazione sempre da parte del MFP con la speranza (nonostante diverse difficoltà) di vedere presto anche in Italia questo insolito ed originale modo per riutilizzare i binari di tante ferrovie dismesse, con il pregio tuttavia di un impatto ambientale nullo, di costi minimi e di conservazione di strutture che potrebbero tornare a vedere, in tempi migliori, nuovi servizi ferroviari.



Negli anni l'Associazione si è impegnata anche nell'acquisto diretto di rotabili d'epoca, tra cui l'automotrice storica Macchifer Aln 1204 tipo "Schienenbus" del 1957. Dopo l'acquisto nel dicembre 2000, finalmente nel luglio 2006, con il concorso di ben quattro Amministrazioni ferroviarie (ACT, FER, Trenitalia e FNM) si è potuto trasferire il rotabile presso l'officina-deposito di Iseo de Le NORD. Qui, grazie alle cure ed alla passione del personale ferroviario e dei Soci FTI, si sono svolti i lavori di ripristino funzionale conclusi nell'estate del 2007, in tempo per partecipare, con eccezionale successo, alla grande manifestazione "Itinerari del Tempo" di settembre.

La storica automotrice, in uso fino agli anni '80 sulle linee ACT del consorzio reggiano e rimasto l'ultimo esemplare del genere in Italia, è ritornata così in servizio per la gioia di centinaia di turisti, seppure oggi risulti ferma per impedimenti burocratici.

All'inizio degli anni 2000 sono state inoltre acquistate quattro carrozze a carrelli del 1936, ancora in buone condizioni, costruite dalle "Officine Meccaniche della Stanga". Appartenevano alle storiche "Ferrovie Venete" che le hanno fatte circolare sulla linea Parma - Suzzara fino a pochi anni fa. Si trattava di materiale particolarmente adatto ai servizi turistici grazie anche alla grande ampiezza e luminosità dei finestrini. Purtroppo, dopo anni di "abbandono" all'aperto (nell'impossibilità di un ricovero al coperto) all'inizio del 2017 si è dovuto procedere alla loro demolizione risultando praticamente irrecuperabili se non a costo di ingenti finanziamenti, impossibili da trovare.

Nella primavera del 2002 è stata poi la volta di due locomotori da manovra a trazione diesel-idraulica (Badoni tipo ABL IV del 1957 e tipo ABL VI del 1964 recentemente restaurato ed immatricolato come mezzo da cantiere) dell'IVECO di Brescia e che, seppure sporadicamente, vengono utilizzati per le esigenze di ispezione e piccola manutenzione della linea.

Nel novembre 2009 è inoltre arrivata sui binari di Palazzolo una 'sogliola', tipo ABL IV N del 1938, donata all'associazione dalle Trafilerie Gnutti di Chiari. Nel 2012 è stato poi restaurato l'ultimo rotabile d'epoca entrato a far parte del parco storico di FBS: una "draisina 500". Salvata appena in tempo dalla demolizione, è stata recuperata, restaurata e rimessa in perfetta efficienza dal alcuni soci ed è ora disponibile per eventuali necessità lungo la linea.

Per concludere, questo è quanto un'Associazione di volontariato è riuscita a creare in pochi anni e continua a fare in un settore nuovo come quello delle ferrovie turistiche che in Italia, nonostante questi primi passi importanti, è ancora tutto da scoprire e da sviluppare. Le prospettive sono certo enormi, anche solo se paragonate alle ben diverse realtà straniere dove, tuttavia, ben altra è anche la sensibilità verso questa tema. Vale però la pena di sottolineare come in molte regioni d'Italia uno sviluppo turistico a basso impatto ambientale come quello ferroviario, può costituire un'importante e significativa occasione di crescita economica ed occupazionale.



#### **Associazione Nazionale Dopolavoro Ferroviario**

Il Dopolavoro Ferroviario viene istituito con il Regio Decreto n° 1908 del 25 ottobre 1925 quale struttura interna delle Ferrovie dello Stato denominata "Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario" avente per scopo di "promuovere il sano e proficuo impiego da parte degli agenti ferroviari delle ore libere dal servizio ..." (Art. 1).

L'idea originaria sul dopolavoro è del torinese Mario Giani, un ingegnere della filiale della Westinghouse Corporation di Vado Ligure che aveva creato un'associazione denominata "Dopolavoro Italiano" la quale partecipa alla VI Conferenza Internazionale del lavoro tenutasi a Ginevra nel 1924.

L'Ufficio Centrale del Dopolavoro Ferroviario provvede a riconoscere tutte le strutture locali che già operano nel settore del tempo libero dei ferrovieri.

Il riconoscimento dell'Ufficio Centrale, secondo quanto disposto dall'art. 7 del Regio Decreto, "è subordinato alla valutazione degli scopi delle istituzioni e alla esibizione dello statuto, dell'elenco degli aderenti, dei bilanci e degli atti giustificativi dell'opera compiuta".

Queste strutture diventeranno successivamente le Sezioni DLF il cui ordinamento sarà via via regolamentato da leggi, decreti ministeriali e disposizioni aziendali.

Nel 1935, a dieci anni dalla sua nascita, il Dopolavoro Ferroviario conta già 273 sedi in tutta Italia e 135 mila soci che, con le loro quote, contribuiscono a sostenerne le molteplici attività.

In quegli anni l'attività si esercita soprattutto nel settore dell'assistenza sociale alle famiglie (la Befana per i figli dei dipendenti è ben nota) e nella gestione delle attività tipiche dello sport e della cultura con corsi di formazione professionali, escursioni in Italia e all'estero, biblioteche e centri "radiofonici" e "cinematografici". Nuclei di dopolavoristi si dedicano all'allevamento di animali da cortile e alla coltivazione dei terreni adiacenti gli impianti ferroviari (circa nove milioni di metri quadrati). Le stazioni ferroviarie sono abbellite dai soci del DLF che ne curano le aiuole e l'arredamento.

Nel difficile periodo della ricostruzione delle ferrovie e del Paese intero, la voglia di partecipazione e di novità fa fiorire attività che confermano il DLF quale prima struttura del tempo libero, tanto da non essere assorbito dall'ENAL e ottenere,

nel 1947, lo specifico riconoscimento del Ministero degli Interni riservato agli enti nazionali con finalità socio-assistenziali.

Aree e fabbricati delle Ferrovie dello Stato vengono assegnati al DLF in via di fatto o con verbale di consegna e la materia sarà poi oggetto di un'organica regolamentazione con Decreti Ministeriali emanati in applicazione della legge 668 del 27/7/1967.

Il 10/5/1995 le OO.SS. e le FS SpA in relazione alla riforma dell'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato e all'avvenuta trasformazione in SpA, provvedono a costituire l'Associazione Nazionale DLF, organizzazione che nell'atto notarile è stata posta in continuità con il preesistente "Ufficio Centrale DLF" che veniva così soppresso. Sul territorio la trasformazione del DLF in Associazione si era già realizzata con la riforma del 1972. Un apposito Decreto Ministeriale aveva definito, infatti, lo Statuto-tipo delle Sezioni DLF; esso era già di tipo associativo come successivamente stabilito da numerose sentenze giurisprudenziali, compresa la Corte di Cassazione.

Attualmente il Dopolavoro Ferroviario con le modifiche statutarie del 1998, in applicazione della legge 460/97, è costituito da un'Associazione Nazionale, centoundici Associazioni territoriali, un'Associazione Frequentatori.

I soci dell'Associazione Nazionale sono le Associazioni territoriali e L'Associazione Frequentatori, le quali, a loro volta, hanno come soci rispettivamente, l'una i ferrovieri in servizio e in pensione, l'altra i familiari e gli esterni.

Il Dopolavoro Ferroviario ha oggi in dotazione un consistente patrimonio fatto di sedi sociali, di impianti sportivi, di spazi per le attività ricreative, di aree verdi e di strutture alberghiere, patrimonio che si trova oggi iscritto nello stato patrimoniale della Società RFI.

Esso è stato costituito nel tempo attraverso risorse dei Dopolavoro Ferroviari e dei soci, con interventi dei DLF regolamentati dall'art. 45 della legge 668/1977 e con investimenti propri dei DLF nel periodo 1995/2002 ammontanti a 34.338.000,00 Euro.

Il Senato della Repubblica, il 21/11/2001, dopo apposita discussione e con il parere favorevole del governo, in occasione della conversione in legge del decreto 351/2001 sulla cartolarizzazione dei beni immobili, ha approvato il 21/11/2001 il seguente OdG:

“Il Senato, rilevato che tra i beni iscritti nello stato patrimoniale della Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. sono compresi gli impianti sportivi, le sedi sociali, gli spazi associativi e ricreativi in possesso del Dopolavoro Ferroviario e che detti beni sono stati realizzati con risorse del Dopolavoro Ferroviario e dei soci lungo i 75 anni di vita del Dopolavoro Ferroviario; considerata l'opportunità di salvaguardare i legittimi interessi patrimoniali e giuridici del Dopolavoro Ferroviario e dei soci maturati in relazione agli investimenti realizzati, impegna il governo: in sede di applicazione della legge di emanazione dei relativi decreti e disposizioni ad adoperarsi per la salvaguardia della peculiarità del Dopolavoro Ferroviario e delle finalità sociali dei beni in concessione nonché ad adoperarsi al fine di favorire la permanenza del Dopolavoro in detti immobili garantendo altresì che gli organismi che dovessero subentrare nella loro proprietà ne garantiscano la possibilità di acquisto in capo al Dopolavoro tenendo conto altresì degli interventi apportati dal Dopolavoro con risorse proprie”.



## **SEDI DOPO LAVORO FERROVIARIO**

### **ASSOCIAZIONE DLF ALESSANDRIA-ASTI**

Viale Brigata Ravenna 8, 15100 Alessandria (AL) Tel. 0131 252079 Tel. e Fax 0131 281477 Orario Segreteria: dal lunedì al venerdì, dalle ore 09.00 alle 12.30 e dalle 16.00 alle 19.00 e-mail [dlfalessandria@dlf.it](mailto:dlfalessandria@dlf.it) - [segreteria@dlfal.it](mailto:segreteria@dlfal.it) web [www.dlfal.it](http://www.dlfal.it) Facebook [DLF Alessandria](https://www.facebook.com/DLFAlessandria)

Presidente: Tiziano COSENTINO Zona territoriale: Torino **Associazione DLF Asti** Sede sociale, Via Mulino 8 - Impianti sportivi, Corso Venezia 107, Asti (AT)

**Circolo DLF Casale Monferrato** Via Caduti dei lager nazisti, 6 15033 Casale Monferrato (AL)

[\[vai all'indice\]](#)

**ASSOCIAZIONE DLF ANCONA** Via Alcide de Gasperi 36, 60125 Ancona (AN) Tel. e fax 071 2075130 e-mail [dlfancona@dlf.it](mailto:dlfancona@dlf.it) web [www.dlfancona.it](http://www.dlfancona.it) Facebook [DLF Ancona](#)

Presidente: Sabatina RUBINO Zona territoriale: Ancona

**Circolo DLF Falconara Marittima** Via Marsala 25, 60015 Falconara Marittima (AN) Tel. 071 9175804 Fax 071 9176090 e-mail [dlffalconara@dlf.it](mailto:dlffalconara@dlf.it)

**Centro culturale "L. Arena"** Largo Sarnano 8, 60127 Ancona

### **ASSOCIAZIONE DLF ALBENGA**

Piazza G. Matteotti 15, 17031 Albenga (SV) Tel. 0182 541996 Fax 0182 541996 e-mail [dlfalbenga@dlf.it](mailto:dlfalbenga@dlf.it) Facebook [DLF Albenga](#)

Presidente: Maria Vittoria BARROERO Zona territoriale: Genova **Circolo DLF Loano**  
Piazza F. Corridoni 9, Albenga (SV)

**ASSOCIAZIONE DLF AOSTA** Via Paravera 3, 11100 Aosta (AO) Tel. 0165 44117 Fax 0165 44117 e-mail [dlfaosta@dlf.it](mailto:dlfaosta@dlf.it)

Presidente: Luigi MUGIONE Zona territoriale: Torino

**ASSOCIAZIONE DLF AREZZO** Piazzale della Repubblica 2/C, 52100 Arezzo (AR) Tel. 0575 302766 Fax 0575 300712  
e-mail [dlfarezzo@dlf.it](mailto:dlfarezzo@dlf.it) web [www.dlfarezzo.it](http://www.dlfarezzo.it) Facebook [Arezzo DLF](#)

Presidente: Goffredo EMINENTI Zona territoriale: Firenze **Circolo DLF Ponticino** Via Nazionale, 68 52020 Ponticino (AR)

**Circolo DLF Terontola** Stazione FS, 52040 Terontola (AR)

### **ASSOCIAZIONE DLF AVEZZANO**

Via V. Bellini 4, 67051 Avezzano (AQ) Tel. 0863 20240 Fax 0863 20240 e-mail [dlfavezzano@dlf.it](mailto:dlfavezzano@dlf.it) Facebook [Associazione DLF Avezzano](#)

Presidente: Rocco DI PASQUALE Zona territoriale: Roma

**ASSOCIAZIONE DLF BARI** Corso Italia 112, 70123 Bari (BA) Tel. 080 5235944 Fax 080 5232341 e-mail [dlfbari@dlf.it](mailto:dlfbari@dlf.it) web [www.dlfbari.it](http://www.dlfbari.it) Facebook [Associazione DLF Bari](#)

Presidente: Tommaso BARONE Zona territoriale: Bari **Soci iscritti: 1.859 Circolo DLF Bitetto** Piazza Aldo Moro 17, 70020 Bitetto (BA) **Circolo DLF Carbonara** Corso Vittorio Emanuele 97, 70131 Carbonara (BA) **Circolo DLF Giovinazzo** Via G. Marconi 25, 70054 Giovinazzo (BA) **Circolo DLF Grumo Appula** Via Michele Garzilli 11, 70025 Grumo (BA) **Circolo DLF Modugno**

Piazza Sedile 45, 70026 Modugno (BA)

### **ASSOCIAZIONE DLF BARLETTA**

Piazza F. Conteduca 32, 70051 Barletta (BT) Tel. e Fax 0883 515699 e-mail [dlfbarletta@dlf.it](mailto:dlfbarletta@dlf.it)

Presidente: Riccardo LOTTI Zona territoriale: Bari

### **ASSOCIAZIONE DLF BENEVENTO**

Piazzale Stazione FS, 82100 Benevento (BN) Tel. 0824 277415 Fax 0824 43796 e-mail [dlfbenevento@dlf.it](mailto:dlfbenevento@dlf.it) web [www.dlfbenevento.it](http://www.dlfbenevento.it) Facebook [DLF Benevento](#)

Presidente: Livio MACOLINO Zona territoriale: Napoli **Circolo DLF Ariano Irpino** Via Cerreto, 83031 Ariano Irpino (BN) **Circolo DLF Avellino** Stazione FS, 83100 Avellino (BN), tel. 0825 756875

### **ASSOCIAZIONE DLF BERGAMO**

Piazzale G. Marconi 12, 24122 Bergamo (BG) Tel. e Fax 035 217116 Cell. 389 0195884 e-mail [dlfbergamo@dlf.it](mailto:dlfbergamo@dlf.it) web [www.dlfbergamo.it](http://www.dlfbergamo.it)

Presidente: Martino TARTAGLIA Zona territoriale: Milano

### **ASSOCIAZIONE DLF BOLOGNA**

Via S. Serlio 25/2, 40128 Bologna (BO) Tel. 051 4193182 Fax 051 4193245 e-mail [dlfbologna@dlf.it](mailto:dlfbologna@dlf.it) web [www.dlfbo.it](http://www.dlfbo.it) Facebook [DLF Bologna](#)

Presidente: Mario MOLITERNI Zona territoriale: Bologna **Circolo DLF Imola** Piazzale Marabini 3, Imola (BO) **Circolo DLF San Giovanni in Persiceto/Crevalcore** Viale Minghetti 11, San Giovanni in Persiceto (BO), tel. 051 2587552 **Circolo DLF Porretta Terme** Piazza Protche 2, 40046 Porretta Terme (BO) Tel. e fax 0534 22393, cell. 340 4592169 e-mail [circolo2@dlfporretta.it](mailto:circolo2@dlfporretta.it) web [www.dlfporretta.it](http://www.dlfporretta.it)

### **ASSOCIAZIONE DLF BOLZANO**

Via F. Crispi Str. 38, 39100 Bolzano (BZ) Tel. 0471 313401 Fax 0471 972780 e-mail [dlfbolzano@dlf.it](mailto:dlfbolzano@dlf.it)

Presidente: Milena PARISI Zona territoriale: Verona **Circolo DLF Merano** Via S. Giuseppe 4, 39012 Merano (BZ) Tel. 0473 448144 e-mail [dlfmerano.circ@dlf.it](mailto:dlfmerano.circ@dlf.it)

### **ASSOCIAZIONE DLF BRESCIA**

Via Lattanzio Gambara 18, 25122 Brescia (BS) Tel. 030 3796429 Fax 030 2404231 e-mail [dlfbrescia@dlf.it](mailto:dlfbrescia@dlf.it) web [www.dlfbrescia.it](http://www.dlfbrescia.it)

Presidente: Donato ROCA Zona territoriale: Milano

### **ASSOCIAZIONE DLF BRINDISI**

Piazza F. Crispi 39, 72100 Brindisi (BR) Tel. 0831 597512 Fax 0831 597512 e-mail [dlfbrindisi@dlf.it](mailto:dlfbrindisi@dlf.it)

Presidente: Rosario FICHERA Zona territoriale: Bari **Circolo DLF Ostuni** Via S. Felice 36, 72017 Ostuni (BR)

### **ASSOCIAZIONE DLF BUSSOLENO**

Via Torino 3, 10053 Bussoleno (TO) Tel. 0122 49375 Fax 0122 49375 e-mail [dlfbussoleno@dlf.it](mailto:dlfbussoleno@dlf.it)

Presidente: Ciro DE CARLO Zona territoriale: Torino **Circolo DLF Bardonecchia** Piazza Medail 2, 10052 Bardonecchia (TO) Tel. 0122 96185

**ASSOCIAZIONE DLF CAGLIARI**

Via Sassari 12, 09100 Cagliari (CA) Tel. 070 669410 Fax 070 684524 e-mail [dlfcagliari@dlf.it](mailto:dlfcagliari@dlf.it) web [www.dlfcagliari.it](http://www.dlfcagliari.it)

Presidente: Ugo MADDALONI Zona territoriale: Cagliari **Circolo DLF Decimo Mannu** Piazza Giotto, 09033 Decimo Mannu (CA)

**Circolo DLF S. Gavino** Via S. Marco, 09037 S. Gavino Monreale (CA)

**Circolo DLF Villasor** Stazione FS, Villasor (CA)

**ASSOCIAZIONE DLF CALTANISSETTA**

Via A. De Gasperi 34/B, 93100 Caltanissetta (CL) Tel. 0934 584552 Fax 0934 584552 e-mail [dlfcaltanissetta@dlf.it](mailto:dlfcaltanissetta@dlf.it)

Presidente: Michele CALABRESE Zona territoriale: **Circolo DLF Agrigento** Via delle Torri, 1 92100 Agrigento (AG)

**Circolo DLF Canicattì** Stazione FS, 92024 Canicattì (AG) Tel. 0934 531579

**Circolo DLF Licata** Via Stazione Vecchia, 92027 Licata (AG)

**ASSOCIAZIONE DLF CAMPOBASSO**

Via G. Garibaldi 1, 86100 Campobasso (CB) Tel. 0874 412697 Fax 0874 414064 Mobile 331 2625360 e-mail [dlfcampobasso@dlf.it](mailto:dlfcampobasso@dlf.it) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Campobasso](#)

Presidente: Sebastiano IANNONE Zona territoriale: Napoli **Circolo DLF Isernia** Via Roccavindola, 86170 Isernia (IS)  
**Circolo DLF Termoli** Via G. Garibaldi, 86039 Termoli (CB)

**ASSOCIAZIONE DLF CASERTA**

Via G. Verdi 23, 81100 Caserta (CE) Tel. 0823 356646 Fax 0823 356646 e-mail [dlfcaserta@dlf.it](mailto:dlfcaserta@dlf.it) web [dlfcaserta.it](http://dlfcaserta.it)

Presidente: Andrea TORTORA Zona territoriale: Napoli **Circolo DLF Aversa** Piazza G. Mazzini 1, 81031 Aversa (CE)

**Circolo DLF Cancellò Scalo** Viale Ferrovia 1, San Felice a Cancellò (CE)

**Circolo DLF Marigliano** Via De Vita 1, 80034 Marigliano (NA)

**Circolo DLF Villa Literno** Piazza A. de Gasperi 3, 81039 Villa Literno (CE)

**ASSOCIAZIONE DLF CASSINO**

Piazza G. Garibaldi 11, 03043 Cassino (FR) Tel. 0776 310101 Fax 0776 310101 e-mail [dlfcassino@dlf.it](mailto:dlfcassino@dlf.it) web [www.dlfcassino.it](http://www.dlfcassino.it) Facebook [DLF Cassino](#)

Presidente: Roberto CALCAGNI Zona territoriale: Roma **Circolo DLF Roccasecca Scalo** Piazza Risorgimento snc, 03030 Roccasecca Scalo (FR) Tel. 0776 566672

**ASSOCIAZIONE DLF CATANIA**

Via Umberto I 314, 95129 Catania (CT) Tel. 095 535509 Fax 095 535509 e-mail [dlfc Catania@dlf.it](mailto:dlfc Catania@dlf.it) web [www.dlfc Catania.it](http://www.dlfc Catania.it)

Presidente:  
Zona territoriale: Palermo

Giuseppe

GIACONE

**ASSOCIAZIONE DLF CATANZARO LIDO**

Via Crotone 42, 88063 Catanzaro Lido (CZ) Tel. 0961 738431 Fax 0961 738431 e-mail [dlfcatanzaro@dlf.it](mailto:dlfcatanzaro@dlf.it) web [www.dlfcatanzaro.org](http://www.dlfcatanzaro.org) Facebook [DLF Catanzaro](#)

Presidente: Ennio MACRI' Zona territoriale: Reggio Calabria

**ASSOCIAZIONE DLF CHIUSI**

Via Fabio Filzi 5, 53043 Chiusi Scalo (SI) Tel. 0578 226944 Fax 0578 226944 e-mail [dlfchiusi@dlf.it](mailto:dlfchiusi@dlf.it) web [www.dlfchiusi.it](http://www.dlfchiusi.it)

Presidente Lineo PERUGINI Zona territoriale: Firenze **Circolo DLF Montepulciano** Stazione FS, 53040 Montepulciano (SI)

**ASSOCIAZIONE DLF CHIVASSO**

Via Italia 17, 10034 Chivasso (TO) Tel. 011 2763548 Fax 011 2763548 e-mail [dlfchivasso@dlf.it](mailto:dlfchivasso@dlf.it)

Presidente: Carmelo IETTITO

**ASSOCIAZIONE DLF CIVITANOVA MARCHE**

Piazza Don Minzoni 1, 62012 Civitanova Marche (MC) Tel. 0733 811269 Fax 0733 811269 e-mail [dlfcivitanova@dlf.it](mailto:dlfcivitanova@dlf.it)

Presidente: Elvio FRATESI Zona territoriale: Ancona **Circolo DLF Porto S. Giorgio** Viale Vittoria, 131 63017 Porto S. Giorgio (FM)

**ASSOCIAZIONE DLF CIVITAVECCHIA**

Via Leonardo 2, 00053 Civitavecchia (RM) Tel. 0766 30309 Fax 0766 33049 e-mail [dlfcivitavecchia@dlf.it](mailto:dlfcivitavecchia@dlf.it) web [www.dlfcivitavecchia.org](http://www.dlfcivitavecchia.org)

Presidente: Gennaro FIORILLO Zona territoriale: Roma

**ASSOCIAZIONE DLF COSENZA**

Piazza G. Matteotti 27, 87100 Cosenza (CS) Tel. 0984 73462 Fax 0984 73462 e-mail [dlfcosenza@dlf.it](mailto:dlfcosenza@dlf.it)

Presidente: Carlo TOTERA Zona territoriale: Reggio Calabria **Circolo DLF Sibari** Stazione FS, 87070 Sibari (CS)

**Circolo DLF Trebisacce** Stazione FS, 87075 Trebisacce (CS)

**ASSOCIAZIONE DLF CREMONA-MANTOVA**

Via Bergamo 19, 26100 Cremona (CR) Tel. 0372 38516 Fax 0372 27732 e-mail [dlfcremona@dlf.it](mailto:dlfcremona@dlf.it) web [www.dlfcremona.it](http://www.dlfcremona.it) Facebook [DLF Cremona-Mantova](#)

Presidente: Giuseppe GHISOLFI Zona territoriale: Milano **Ex Associazione DLF Mantova** Piazza Don Leoni 18, 46100 Mantova (MN) e-mail [dlfmantova@dlf.it](mailto:dlfmantova@dlf.it)

**ASSOCIAZIONE DLF CROTONE**

Viale R. Margherita angolo Spiaggia delle Forche 2, 88900 Crotone (KR) Tel. 0962 21138 Fax 0962 21138 e-mail [dlfcrotone@dlf.it](mailto:dlfcrotone@dlf.it)

Presidente: Vincenzo MAZZA' Zona territoriale: Reggio Calabria

#### **ASSOCIAZIONE DLF CUNEO**

Via Lungostura XXIV Maggio 2, 12100 Cuneo (CN) Tel. 0171 690458 Fax 0171 690458 e-mail [dlfcuneo@dlf.it](mailto:dlfcuneo@dlf.it) web [www.dlfcuneo.net](http://www.dlfcuneo.net)

Presidente: Tarcisio TARDIVO Zona territoriale: Torino **Circolo DLF Ceva** Stazione FS, 12073 Ceva (CN)

#### **ASSOCIAZIONE DLF FABRIANO**

Viale Serafini 84/B, 60044 Fabriano (AN) Tel. 0732 24256 Fax 0732 233063 e-mail [dlffabriano@dlf.it](mailto:dlffabriano@dlf.it)

Presidente: Giancarlo BONAFONI Zona territoriale: Ancona

**Circolo DLF Fossato di Vico** 06022 Fossato di Vico (PG)

#### **ASSOCIAZIONE DLF FAENZA**

Via Santa Maria dell'Angelo 24, 48018 Faenza (RA) Tel. 0546 22715 Fax 0546 22715 e-mail [dlffaenza@dlf.it](mailto:dlffaenza@dlf.it) Facebook [DLF Faenza](#)

Presidente: Roberto CURCELLI (Commissario *ad acta*) Zona territoriale: Bologna **Circolo DLF Forlì** Via Monte Santo, 20 47100 Forlì (FO) Tel. 054325672 Fax 054325672 e-mail [dlfforli.circ@dlf.it](mailto:dlfforli.circ@dlf.it)

#### **ASSOCIAZIONE DLF FERRARA**

Piazzale Stazione 36, 44100 Ferrara (FE) Tel. 0532 771657 Fax 0532 771657 e-mail [dlfferrara@dlf.it](mailto:dlfferrara@dlf.it)

Presidente: Aldo ALESCI Zona territoriale: Bologna

#### **ASSOCIAZIONE DLF FIRENZE**

Viale G. Paisiello 131, 50144 Firenze (FI) Tel. 055 2609535 Fax 055 2609565 e-mail [puntosoci.fi@dlf.it](mailto:puntosoci.fi@dlf.it) Facebook: [Associazione DLF Firenze](#)

Commissario *ad acta*: Piero PIERI (Commissario *ad acta*) Zona territoriale: Firenze **Circolo DLF Pontassieve** Via Aretina, 1 50065 Pontassieve (FI)

**Circolo DLF Prato** Piazza della Stazione, 22 59100 Prato (PO) e-mail [dlfprato.circolo@dlf.it](mailto:dlfprato.circolo@dlf.it)

#### **ASSOCIAZIONE DLF FOGGIA**

Via Monte Sabotino 12, 71121 Foggia (FG) Tel. 0881 703703 Fax 0881 776486 e-mail [dlffoggia@dlf.it](mailto:dlffoggia@dlf.it) web [www.dlffoggia.org](http://www.dlffoggia.org) Facebook [DLF Foggia](#)

Presidente: Gerardo FALCONE Zona territoriale: Bari **Circolo DLF S. Severo** 71016 S. Severo (FG)

#### **ASSOCIAZIONE DLF FOLIGNO**

Via Piave 2/A, 06034 Foligno (PG) Tel. e fax 0742 340612 e-mail [dlffoligno@dlf.it](mailto:dlffoligno@dlf.it) web [dlffoligno.it](http://dlffoligno.it) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Foligno](#)

Presidente:  
Zona territoriale: Ancona

Ezio

SPIGARELLI

**ASSOCIAZIONE DLF FORMIA**

Piazza IV Novembre snc, 04023 Formia (LT) Tel. 0771 24645 Fax 0771 24645 e-mail [dlfformia@dlf.it](mailto:dlfformia@dlf.it) web [www.dlfformia.it](http://www.dlfformia.it) Facebook [DLF Formia](#)

Presidente: Gabriele MARIO Zona territoriale: Roma **Soci iscritti: 444** (Ferrovieri 259, Pensionati 65, Frequentatori 120)

**Circolo DLF Latina** Stazione FS, 04013 Latina (LT)

**Circolo DLF Monte S. Biagio** Stazione FS, 04020 Monte S. Biagio (LT)

**Circolo DLF Terracina** Stazione FS, 04019 Terracina (LT) Tel. 0773 703138

**ASSOCIAZIONE DLF FROSINONE**

Via P. da Palestrina 74, 03100 Frosinone (FR) Tel. 0775 203014 Fax 0775 203014 e-mail [dlffrosinone@dlf.it](mailto:dlffrosinone@dlf.it) Presidente: Gaetano TEDESCHI Zona territoriale: Roma **Circolo DLF Ceprano** Stazione FS, 03024 Ceprano (FR)

**ASSOCIAZIONE DLF GALLARATE-DOMODOSSOLA**

Via C. Beccaria 3, 21013 Gallarate (VA) Tel. 0331 771627 Fax 0331 771627 e-mail [dlfgallarate@dlf.it](mailto:dlfgallarate@dlf.it) web [www.dlfgallarate.it](http://www.dlfgallarate.it)

Presidente: Salvatore CUPPARI Zona territoriale: Milano

**Associazione DLF Domodossola** Via Cav. Vittorio Veneto 2, 28845 Domodossola (VB) Tel. 0324 222278 Fax 0324 243303 e-mail [dlfdomodossola@dlf.it](mailto:dlfdomodossola@dlf.it) Facebook [DLF Domodossola](#)

**Circolo DLF Arona** Piazza Duca D'Aosta, 28041 Arona (NO) Tel. 0322 240270

**Circolo DLF Luino** Piazza G. Marconi, 23 21016 Luino (VA) Tel. 0332 511528

**Circolo DLF Varese** Piazzale Trieste, 1 21100 Varese (VA)

**ASSOCIAZIONE DLF GENOVA**

Via Balbi 25/2, 16126 Genova (GE) Tel. 010 0983588 Fax. 010 8997151 e-mail [dlfgenova@dlf.it](mailto:dlfgenova@dlf.it) web [www.superbadlf.it](http://www.superbadlf.it) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Genova](#)

Presidente: Rosaria AUGELLO Zona territoriale: Genova

**Circolo DLF Don Minetti** Via Don Minetti, 1 16100 Genova (GE) Tel. 010 2463583

**Circolo DLF Quarto** Piazza Sivelli, 1 16148 Genova (GE) Cell. 335 6923710

**Circolo DLF Rivarolo Ligure** Via G. B. Roggerone, 8 16159 Genova (GE) Tel. 010 7457394 Cell. 328 8409322

**Circolo DLF S. Fruttuoso** Via G. Torti, 35 16030 Genova (GE) Tel. 010 515309

**Circolo DLF Sampierdarena** Via E. Degola, 4 16149 Genova (GE) Tel. 010 4694923

**Circolo DLF Vesima** Via Rubens, 30 16100 Genova (GE) Tel. 010 690273

**ASSOCIAZIONE DLF GROSSETO**

Via G. Mameli 26, 58100 Grosseto (GR) Tel. 0564 23078 Fax 0564 23078 e-mail [dlfgrosseto@dlf.it](mailto:dlfgrosseto@dlf.it) web [www.dlfgrosseto.com](http://www.dlfgrosseto.com) Facebook [DLF Grosseto](#)

Presidente: Learco BORGHI Zona territoriale: Firenze **Circolo DLF Follonica** Via Bicocchi 122, 58022 Follonica (GR) Tel. 0566 41466

**Circolo DLF Marina di Grosseto** Via Letizia 1, 58046 Marina di Grosseto (GR) Tel. e Fax 0564 34483

#### **ASSOCIAZIONE DLF ISONTINO**

Via Re Teodorico 1,

34074 MONFALCONE (GO)

Tel. 0481 44180 Fax 0481 44180 e-mail [dlfisontino@dlf.it](mailto:dlfisontino@dlf.it);

#### **ASSOCIAZIONE DLF LAMEZIA TERME**

Piazza Lamezia snc, 88046 Lamezia Terme (CZ) Tel. e Fax 0968 53605 e-mail [dlflamezia@dlf.it](mailto:dlflamezia@dlf.it) web [DLF Lamezia Terme](#) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Lamezia](#)

Presidente: Luciano CHIRICO Zona territoriale: Reggio Calabria **Circolo DLF Nicotera** Stazione FS, 89844 Nicotera (VV)

#### **ASSOCIAZIONE DLF LA SPEZIA**

Via XX Settembre 300, 19100 La Spezia (SP) Tel. 0187 779189 Fax 0187 750714 e-mail [dlflaspezia@dlf.it](mailto:dlflaspezia@dlf.it) web [www.dlflaspezia.it](http://www.dlflaspezia.it) Facebook [DLF La Spezia](#)

Presidente: Vinicio BASSI Zona territoriale: Firenze

**Circolo DLF Fornovo** Stazione FS, 43045 Fornovo (PR) e-mail [dlffornovo.circ@dlf.it](mailto:dlffornovo.circ@dlf.it)

**Circolo DLF Pontremoli** Stazione FS, 54027 Pontremoli (MS)

#### **ASSOCIAZIONE DLF LECCE**

Via Amilcare Ponchielli 5, Villa Convento, 73100 Lecce (LE) Tel. 0832 258347 Fax 0832 243789 e-mail [dlflecce@dlf.it](mailto:dlflecce@dlf.it)

Presidente: Antonino TAMBURELLO Zona territoriale: Bari

#### **ASSOCIAZIONE DLF LECCO**

Piazza Lega Lombarda 1, 23900 Lecco (LC) Tel. e Fax 0341 361259 Area Turismo/Ricreativa: tel. 0341 591330 e-mail [dlflecco@dlf.it](mailto:dlflecco@dlf.it) web [www.lecco.dlf.it](http://www.lecco.dlf.it) Facebook [DLF Lecco](#)

Presidente: Paolo FABRI Zona territoriale: Milano

**Circolo DLF Como** Via Venini, 7 22100 Como (CO) Tel. 031 266105 Fax 031 816391 e-mail [dlfcomo.circ@dlf.it](mailto:dlfcomo.circ@dlf.it)

**Circolo DLF Sondrio** Stazione FS, 23017 Morbegno (SO) e-mail [dlfsondrio.circ@dlf.it](mailto:dlfsondrio.circ@dlf.it)

#### **ASSOCIAZIONE DLF LIVORNO**

Viale I. Nievo 32, 57121 Livorno (LI) Tel. 0586 402069 Fax 0586 410618 e-mail [dlflivorno@dlf.it](mailto:dlflivorno@dlf.it) web [www.dlflivorno.it](http://www.dlflivorno.it)

Presidente: Mario OLIVA Zona territoriale: Firenze

#### **ASSOCIAZIONE DLF LUCCA**

Via Cavour 123, 55100 Lucca (LU) Tel. 0583496168 Fax 0583490567 e-mail [dlfluca@dlf.it](mailto:dlfluca@dlf.it) Facebook [DLF Lucca](#)

Presidente: Paolo AMBROGINI Zona territoriale: Firenze

#### **ASSOCIAZIONE DLF MESSINA**

Via Reggio Calabria, Isolato 11 quater, 98125 Messina (ME) Tel. 090 2932118 Fax 090 2287294 e-mail [dlfmessina@dlf.it](mailto:dlfmessina@dlf.it) web [www.dlfmessina.it](http://www.dlfmessina.it)

Presidente: Carmelo LA ROSA Zona territoriale: Palermo **Circolo DLF S. Agata di Militello** Stazione FS, 98076 S. Agata di Militello (ME)

#### **ASSOCIAZIONE DLF MILANO**

Piazzale Egeo 8, Stazione FS Greco Pirelli 20126 Milano (MI) Tel. 02 66982108 Fax 02 67077080 e-mail [dlfmilano@dlf.it](mailto:dlfmilano@dlf.it) web [www.dlfmilano.it](http://www.dlfmilano.it) Facebook [DLF Milano](#)

Presidente: Giuseppe TUSCANO Zona territoriale: Milano

#### **ASSOCIAZIONE DLF MODENA**

Via N. Dell'Abate 46, 41100 Modena (MO) Tel. 059 230406 Fax 059 433202 e-mail [dlfmodena@dlf.it](mailto:dlfmodena@dlf.it)

Presidente: Angelo MEMOLI Zona territoriale: Bologna **Circolo DLF Reggio Emilia** Via Eritrea 1, 42100 Reggio Emilia (RE)

**Ex Associazione DLF Parma** Via Trento 4, 43100 Parma (PR) Tel. 0521 771690 Fax 0521 771690 e-mail [dlfparma@dlf.it](mailto:dlfparma@dlf.it)

**Circolo DLF Fidenza** Via Giosuè Carducci 41, 43036 Fidenza (PR) Tel. 0524 523231

#### **ASSOCIAZIONE DLF NAPOLI**

Corso Arnaldo Lucci, Stazione Napoli Centrale 80100 Napoli (NA) Tel. 081 5546814 Fax 081 5672413 e-mail [dlfnapoli@dlf.it](mailto:dlfnapoli@dlf.it)

Presidente: Arturo MERCOGLIANO Zona territoriale: Napoli **Circolo DLF Torre Annunziata** Piazza Nicotera, 10 80058 Torre Annunziata (NA)

#### **ASSOCIAZIONE DLF NOVARA**

Via L. Da Vinci 16/A, 28100 Novara (NO) Tel. 0321 694072 Fax 0321 692705 e-mail [dlfnovara@dlf.it](mailto:dlfnovara@dlf.it) Facebook [DLF Novara](#)

Presidente: Antimo DI MATTEO Zona territoriale: Torino

**Circolo DLF Vercelli** Via A. Gramsci, 30 13100 Vercelli (VC)

#### **ASSOCIAZIONE DLF OLBIA**

Via Vittorio Veneto 7/A, 07026 Olbia (SS) Tel. 0789 24650 Fax 0789 24650 e-mail [dlfolbia@dlf.it](mailto:dlfolbia@dlf.it)

Presidente: Aldo PUXEDDU Zona territoriale: Cagliari

**Circolo DLF Chilivani** Stazione FS, 07010 Chilivani (SS)

#### **ASSOCIAZIONE DLF ORISTANO**

Via F. Baracca 18, 09170 Oristano (OR) Tel. 0783 75179 Fax 0783 75179 e-mail [dlforistano@dlf.it](mailto:dlforistano@dlf.it) web [www.dlforistano.it](http://www.dlforistano.it)

Presidente: Antonello DESSI' Zona territoriale: Cagliari **Circolo DLF Macomer** Corso Umberto I, 292 08015 Macomer (NU)

#### **ASSOCIAZIONE DLF ORTE**

Corso G. Garibaldi 192, 01028 Orte Scalo (VT) Tel. 0761 401143 Fax 0761 401143 e-mail [dlforte@dlf.it](mailto:dlforte@dlf.it)

web [www.ortedlf.it](http://www.ortedlf.it)

Presidente: Giorgio RALLINI Zona territoriale: Roma

#### **ASSOCIAZIONE DLF PADOVA**

Via I. D'Avanzo 4, 35132 Padova (PD) Tel. 049 8763815 Fax 049 8763815 e-mail [dlfpadova@dlf.it](mailto:dlfpadova@dlf.it) Facebook [DLF Padova](#)

Presidente: Anna Maria VARROTO Zona territoriale: Venezia

#### **ASSOCIAZIONE DLF PALERMO**

Via A. Pecoraro 2 - FS Notarbartolo, 90100 Palermo (PA) Tel. 091 6268292 Fax 091 7308970 e-mail [dlfpalermo@dlf.it](mailto:dlfpalermo@dlf.it) web [www.dopolavoroferroviariopalermo.it](http://www.dopolavoroferroviariopalermo.it) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Palermo](#)

Presidente: Michele MAGISTRO Zona territoriale: Palermo **Circolo DLF Bagheria** Stazione FS, 90011 Bagheria (PA)

**Circolo DLF Cefalù** Stazione FS, 90015 Cefalù (PA)

**Circolo DLF Rocca Palumba** Stazione FS, 90020 Rocca Palumba (PA)

**Circolo DLF Termini Imerese** Stazione FS, 90018 Termini Imerese (PA)

#### **ASSOCIAZIONE DLF PAOLA**

Via Giovanni Falcone e Paolo Borsellino 1, 87027 Paola (CS) Tel. 0982 582436 Fax 0982 582726 e-mail [dlfpaola@dlf.it](mailto:dlfpaola@dlf.it) Facebook [DLF Paola](#)

Presidente: Mario CROCICCHIO Zona territoriale: Reggio Calabria

#### **ASSOCIAZIONE DLF PESCARA**

Corso V. Emanuele 257/A, 65122 Pescara (PE) Ufficio Presidenza e segreteria: fax 085 2195346 mob. 320 8140045 e-mail [dlfpescara@dlf.it](mailto:dlfpescara@dlf.it) Ufficio Turismo e attività istituzionali: tel. e fax 085 295103 mob. 345 3892477 e-mail [dlf\\_turismo@libero.it](mailto:dlf_turismo@libero.it) - [dopolavoroferroviariopescara@gmail.com](mailto:dopolavoroferroviariopescara@gmail.com) Facebook [Dlf Dopolavoro Ferroviario Pescara](#)

#### **ASSOCIAZIONE DLF PIACENZA**

Piazzale G. Marconi 32, 29100 Piacenza (PC) Tel. 0523 338069 Fax 0523 338069 e-mail [dlfpiacenza@dlf.it](mailto:dlfpiacenza@dlf.it) web [dlfpiacenza.jimdo.com](http://dlfpiacenza.jimdo.com)

Presidente: Clemente BERNARDO Zona territoriale: Bologna

#### **ASSOCIAZIONE DLF PISA**

Piazza Stazione 16, 56125 Pisa (PI) Tel. 050 27101 Fax 050 44116 e-mail [dlfpisa@dlf.it](mailto:dlfpisa@dlf.it) web [www.dlfpisa.it](http://www.dlfpisa.it)

Presidente: Oronzo SCANNIFFIO Zona territoriale: Firenze

**Circolo DLF Pontedera** Piazza Unità d'Italia, 21 56025 Pontedera (PI);

#### **ASSOCIAZIONE DLF PISTOIA**

Piazza D. Alighieri 1, 51100 Pistoia (PT) Tel. 0573 22637 Fax 0573 508528 e-mail [dlfpistoia@dlf.it](mailto:dlfpistoia@dlf.it) web [www.dlfpistoia.eu](http://www.dlfpistoia.eu) Facebook [DLF Pistoia](#)

Presidente: Giuliano GUIDUCCI Zona territoriale: Firenze;

#### **ASSOCIAZIONE DLF PORDENONE,**

Via Pola 2, 33170 PORDENONE (PN).

Tel. 0434 241215 Fax 0434 241215

e-mail [dlfpordenone@dlf.it](mailto:dlfpordenone@dlf.it)-

Facebook [Dopolavoro Ferroviario di Pordenone](#);

#### **ASSOCIAZIONE DLF POTENZA INFERIORE**

Viale G. Marconi 377, 85100 Potenza (PZ) Tel. 0971 470448 Fax 0971 470448 e-mail [dlfpotenza@dlf.it](mailto:dlfpotenza@dlf.it) Presidente Bruno DI TOLLA Zona territoriale: Bari;

#### **ASSOCIAZIONE DLF ROMA**

Via Bari 22, 00161 ROMA (RM) Tel. 06 44180210 Fax 06 44180213 e-mail [dlfroma@dlf.it](mailto:dlfroma@dlf.it) web [www.dlfroma.it](http://www.dlfroma.it) Facebook: [DLF Roma](#)

Presidente: Eugenio CHIOCCHI (Commissario *ad acta*) Zona territoriale: Roma **Circolo DLF Aprilia "Riccardo Leoni"** Via Stazione di Aprilia, Aprilia (RM)

**Circolo DLF Casilino 23** Via Alceste Trionfi, 29 00172 Roma Tel. 06 24402226

**Circolo DLF "Checco Bonifazi"** Via di Villa Spada, 00199 Roma

**Circolo DLF Ciampino** Piazza Luigi Rizzo, 6 00043 Ciampino (RM) Tel. 06 64830923 e-mail: [fabe52@libero.it](mailto:fabe52@libero.it)

**Circolo DLF "Gino Baglioni"** Via dello Scalo S. Lorenzo, 16 00100 Roma Tel. 06 47306911

**Circolo Giovanile DLF Roma** Via Giovanni Faldella, 40 00139 ROMA e-mail [sara.bat@virgilio.it](mailto:sara.bat@virgilio.it)

**Circolo DLF Ladispoli** (Stabilimento balneare) Via Regina Elena, 49 Ladispoli (RM) Tel. 06 99222367

**Circolo DLF Piazza dei Consoli** Via Flavio Stilicone, 41-69 00175 Roma Tel. 06 7615003

**Circolo DLF Prenestina** Via Prenestina, 42 00100 Roma

**Circolo DLF Tivoli** Viale Mazzini, 97 00019 Tivoli (RM) Tel. 313 8276340 e-mail [costy59@libero.it](mailto:costy59@libero.it)

**Circolo DLF Tor Fiorenza** Via Villa Chigi, 97 00100 Roma Tel. 06 86201063

**Circolo DLF Val Melaina** Via Valmelaina, 87 00100 Roma Tel. 06 8184907

**Circolo DLF Velletri** Piazzale Martiri d'Ungheria, 1 00049 Velletri (RM) Tel. 06 9641378

#### **ASSOCIAZIONE DLF REGGIO CALABRIA**

Via Caprera 2, 89100 Reggio di Calabria (RC) Tel. 0965 21222 Fax 0965 26479 e-mail [dlfreggiocalabria@dlf.it](mailto:dlfreggiocalabria@dlf.it) web [Turismo DLF Reggio Calabria](http://Turismo DLF Reggio Calabria) Facebook [Turismo DLF Reggio Calabria](https://www.facebook.com/Turismo DLF Reggio Calabria)

Presidente: Francesco DE MARCO Zona territoriale: Reggio Calabria **Circolo DLF Roccella Ionica** Lungomare, 89047 Roccella Ionica (RC)

**Circolo DLF Villa San Giovanni** Piazza Stazione 3, 89018 Villa San Giovanni (RC) Tel. 0965 752982 Fax 0965 1970844 e-mail [dlfvillasg@dlf.it](mailto:dlfvillasg@dlf.it)

#### **ASSOCIAZIONE DLF RIMINI**

Via Roma 70, 47921 Rimini (RN) Tel. 0541 56225 – 28901 Fax 0541 56225 e-mail [dlfrimini@dlf.it](mailto:dlfrimini@dlf.it) web [digilander.libero.it/dlfrimini/](http://digilander.libero.it/dlfrimini/) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Rimini](https://www.facebook.com/Dopolavoro Ferroviario Rimini)

Presidente: Giovanni VANNINI Zona territoriale: Bologna

#### **ASSOCIAZIONE DLF SALERNO**

Via Dalmazia 14, 84124 Salerno (SA) Tel. 089 251738 Fax 089 251738 e-mail [dlfsalerno@dlf.it](mailto:dlfsalerno@dlf.it) web [www.dlfsalerno.it](http://www.dlfsalerno.it)

Facebook [DLF Salerno](https://www.facebook.com/DLF Salerno)

Presidente: Francesco CICALESE Zona territoriale: Napoli

#### **ASSOCIAZIONE DLF SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

Via A. Gramsci 14, 63039 San Benedetto del Tronto (AP) Tel. e fax 0735 588243 e-mail [dlfsbenedetto@dlf.it](mailto:dlfsbenedetto@dlf.it) web [www.dlfsanbenedettodeltronto.it](http://www.dlfsanbenedettodeltronto.it)

Presidente: Luciano LONDRILLO Zona territoriale: Ancona **Circolo DLF Giulianova** Via Nazario Sauro, 9 64021 Giulianova (TE) Tel. 0861 8000501

#### **ASSOCIAZIONE DLF SASSARI**

Piazza Stazione 18, 07100 Sassari (SS) Tel. e Fax 079 260308 e-mail [dlfsassari@dlf.it](mailto:dlfsassari@dlf.it) web [www.dlfsassari.it](http://www.dlfsassari.it) Facebook [Dopolavoro Ferroviario Sassari](https://www.facebook.com/Dopolavoro Ferroviario Sassari)

Presidente: Mario CASULA Zona territoriale: Cagliari

#### **ASSOCIAZIONE DLF SAVONA**

Via L. Pirandello 2/R, 17100 Savona (SV) Tel. 019 809488 Fax 019 8486148 e-mail [dlfsavona@dlf.it](mailto:dlfsavona@dlf.it)

Presidente: Luciano MINELLI Zona territoriale: Genova **Soci iscritti: 1.001** (Ferrovieri 368, Pensionati 45, Frequentatori 588)

**Circolo DLF Vado Ligure** Stazione FS, 17047 Vado Ligure (SV)

#### **ASSOCIAZIONE DLF SIENA**

Piazza C. Rosselli 19, 53100 Siena (SI) Tel. 0577 44501 Fax 0577 281541 e-mail [dlfsiena@dlf.it](mailto:dlfsiena@dlf.it)

Presidente Giuseppe CANCELLIERI Zona territoriale: Firenze

#### **ASSOCIAZIONE DLF SIRACUSA**

Via Reno 39, 96100 Siracusa (SR) Tel. 0931 463531 Fax 0931 463531 e-mail [dlfsiracusa@dlf.it](mailto:dlfsiracusa@dlf.it)

Presidente: Aldo MUSCARELLO Zona territoriale: Palermo **Circolo DLF Lentini** Piazza Stazione, 96016 Lentini (SR)  
**Circolo DLF Modica** Corso Umberto I, 1 97015 Modica (RG) Tel. 0932 971491

#### **ASSOCIAZIONE DLF SULMONA-L'AQUILA**

Via A. Volta 2, 67039 Sulmona (AQ) Tel. 0864 31191 Fax 0864 31522 e-mail: [dlfsulmona@dlf.it](mailto:dlfsulmona@dlf.it) web [www.dlfsulmona.it](http://www.dlfsulmona.it)  
Facebook: [DLF Sulmona](#)

Presidente: Franca FESTA Zona territoriale: Roma

#### **ASSOCIAZIONE DLF TARANTO**

Via Togliatti 10, 74020 Lizzano (TA) Tel. 099 9556713 Fax 099 4768621 e-mail [dlftaranto@dlf.it](mailto:dlftaranto@dlf.it)

Presidente: Antimo STRUSI Zona territoriale: Bari **Circolo DLF Ginosa Marina** Via Lungomare Luigi Strada, 74025 Marina di Ginosa Tel. 0998 271588 cell. 347 0593198

#### **ASSOCIAZIONE DLF TERNI**

Piazza D. Alighieri 2, 05100 Terni (TR) Tel. 0744 401526 Fax 0744 401526 e-mail [dlfterni@dlf.it](mailto:dlfterni@dlf.it)

Presidente: Ezio SPIGARELLI (Commissario *ad acta*) Zona territoriale: Ancona

**Circolo DLF Allerona** Stazione FS, 05011 Allerona (TR)

**Circolo DLF Fabro Scalo** Stazione FS, 05010 Fabro Scalo (TR)

**Circolo DLF Orvieto** Piazza Matteotti, 8 05018 Orvieto (TR) Tel. 0763 300348 Fax 0763 300348

#### **ASSOCIAZIONE DLF TORINO**

Corso Rosselli 153, 10141 Torino (TO) Tel. 011 5683138 Fax 011 5808539 e-mail [dlftorino@dlf.it](mailto:dlftorino@dlf.it) web [www.dlftorino.it](http://www.dlftorino.it)  
Facebook: [DLF Torino](#)

Presidente: Sergio ALBERTI (Commissario *ad acta*) Zona territoriale: Torino **Circolo DLF Bra** Via Trieste, 12042 Bra (CN)

**Circolo DLF Pinerolo** Stazione FS, 10064 Pinerolo (TO)

#### **ASSOCIAZIONE DLF TRAPANI**

Via Pergole 89, 91028 Partanna (TP) Cell. 347 4817243 e-mail [dlfrapani@dlf.it](mailto:dlfrapani@dlf.it) web [www.dlfrapani.it](http://www.dlfrapani.it)

Presidente: Giuseppe DITTA Zona territoriale: Palermo **Circolo DLF Castelvetrano** Piazza Amendola, 1 91022 Castelvetrano (TP);

#### **ASSOCIAZIONE DLF TRENTO**

Piazza Centa 3, 38100 Trento (TN) Tel. e fax 0461 986494 e-mail [dlftrento@dlf.it](mailto:dlftrento@dlf.it)

Presidente: Renato NISCO Zona territoriale: Verona **Circolo DLF Rovereto** Via Abetone 9-11, 38068 Rovereto (TN)

#### **ASSOCIAZIONE DLF TREVISO-BELLUNO**

Via Benzi 86, 31100 Treviso (TV) Tel. 0422 401540 Fax 0422 401540 e-mail [dlftreviso@dlf.it](mailto:dlftreviso@dlf.it) web [www.dlftreviso.it](http://www.dlftreviso.it)  
 Presidente: Antonio SORBERA Zona territoriale: Venezia **Ex Associazione DLF Belluno** Piazzale Stazione 14, 32100 Belluno (BL) Tel. 0437 948596 Fax 0437 948596 e-mail [dlfbelluno@dlf.it](mailto:dlfbelluno@dlf.it)

**Circolo DLF Castelfranco Veneto** Via Melchiorri, 31033 Castelfranco Veneto (TV)

**Circolo DLF Conegliano** Via Pittoni, 31015 Conegliano Veneto (TV)

#### **ASSOCIAZIONE DLF TRIESTE**

Scala al Belvedere 1,

34100 TRIESTE (TS) Tel. 040 660329 - 040 416855 Fax 634363

e-mail [dlftrieste@dlf.it](mailto:dlftrieste@dlf.it) web [www.dlftrieste.it](http://www.dlftrieste.it);

#### **Associazione DLF UDINE**

VialeXXIIIMarzo1848,26-33100UDINE(UD)

Tel.0432522131 Fax0432522179e-mail[dlfudine@dlf.it](mailto:dlfudine@dlf.it)

webwww.dlfudine.it Facebook [Dopolavoro Ferroviario Udine](#);

#### **ASSOCIAZIONE DLF VENEZIA**

Via Sernaglia 10/A, 30100 Mestre (VE) Tel. 041 5382930 Fax 041 921004 e-mail [dlfvenezia@dlf.it](mailto:dlfvenezia@dlf.it) web [www.dlfvenezia.com](http://www.dlfvenezia.com)

Presidente: Silvano SGUOTO Zona territoriale: Venezia

**Circolo DLF Mestre** Via Sernaglia, 12 30171 Mestre (VE) Tel. 041926358 Fax 041926358

#### **ASSOCIAZIONE DLF VERONA**

Via XX Settembre 17, 37100 Verona (VR) Tel. 045 596703 Fax 045 596975 e-mail [dlfverona@dlf.it](mailto:dlfverona@dlf.it) web [www.dlfverona.it](http://www.dlfverona.it) Presidente: Dino ANDREONE Zona territoriale: Verona **Circolo DLF Legnago** Piazzale Stazione FS, 37040 Legnago (VE)

#### **ASSOCIAZIONE DLF VICENZA**

Via G. Vaccari 8, 36100 Vicenza (VI) Tel. 0444 565652 Fax 0444 963728 e-mail [dlfvicenza@dlf.it](mailto:dlfvicenza@dlf.it)

Presidente: Angelo BERTUZZO Zona territoriale: Verona

**ASSOCIAZIONE DLF VITERBO**

Viale Trento 1, 01100 Viterbo (VT) Tel. 0761 342750 Fax 0761 342750 e-mail [dlfviterbo@dlf.it](mailto:dlfviterbo@dlf.it) Facebook [DLF Viterbo](#)

Presidente: Maurizio BURANI Zona territoriale: Roma

---

**COLLEGIO AMMINISTRATIVO FERROVIARIO ITALIANO C.A.F.I. - ROMA**

**Il C.A.F.I.**, Associazione no - profit con personalità giuridica costituita nell'anno 1973, fondata nel **1974** dal **Dott. Aldo Bonforti**, ha editato fin dal suo nascere il mensile "L'Amministrazione Ferroviaria", che ha rappresentato un punto di riferimento certo ed affidabile per gli operatori ferroviari, sia nella fase di trasformazione dell'Azienda Ferrovie dello Stato in ente di diritto pubblico e successivamente in società per azioni, sia nell'attuale regime pluri societario.

Rilevante è stato anche l'apporto formativo costituito da numerosi testi pubblicati, apprezzati sia all'esterno delle FS che in sede giurisdizionale, per la loro affidabilità e competenza. In essi sono trattati argomenti di sicuro rilievo ed interesse non soltanto per il personale ferroviario, ma anche per tutti quegli operatori che si occupano a vario titolo di trasporto.

**CONTATTI CAFI: Sede:** Via Giovanni Giolitti 46 - 00185 ROMA; **Tel:** 06/4881634 - 06/97606047; **Fax:** 06/4881634; **email:** [afcafi@tin.it](mailto:afcafi@tin.it).

## CAPITOLO 3

# STORIA e DESCRIZIONE DI ALCUNE FERROVIE PER REGIONE

### LAZIO

**Storia della Ferrovia Civitavecchia -Capranica - Orte** è una ferrovia del Lazio senza traffico e in parte disarmata. Fu progettata per collegare le acciaierie di Terni con il porto di Civitavecchia.

Il tronco Orte-Capranica, dismesso nel 1994, è ancora armato ed efficiente, con le opere d'arte in discrete condizioni. Da Capranica a Fabrica la linea è usata come raccordo tra la rete FS e la linea Roma-Viterbo della Mt. I fabbricati delle ex-stazioni sono generalmente in buone condizioni e in alcuni casi abitati. Il tronco Capranica-Civitavecchia, il cui ultimo tratto attivo tra Blera e Capranica è stato chiuso nel 1963 (dopo che nel 1961 una frana avvenuta nei pressi della galleria Cencelle aveva portato alla chiusura della restante parte di linea), è invece in stato di abbandono, con il binario presente solo negli ultimi 10 km prima di Civitavecchia, dove è usato (per circa 8 km) come raccordo merci per un deposito di automobili. I fabbricati sono in precarie condizioni ed alcuni sono fatiscenti. Questo tronco, a partire dal 1986, è stato più volte oggetto di lavori di ripristino iniziati ma mai terminati, che hanno visto il ripristino della sede ferroviaria, dei ponti e delle gallerie. In conseguenza di ciò, la sede ferroviaria è oggi visibile per l'intera estesa, ma percorribile solo a tratti a causa di cancelli e frane che ostruiscono il passaggio in più punti, della chiusura dell'imbocco lato Civitavecchia della galleria Casalone e della rigogliosa vegetazione cresciuta in più punti tra Mole del Mignone e Civitavecchia. (Fonte Ferrovie Abbandonate **Prof. Senes** Università Milano).

### **STORIA DELLA LINEA ROMA- SETTEBAGNI (RM) – MONTEROTONDO -PASSOCORESE di FARA SABINA (RI)- STIMIGLIANO – POGGIO MIRTETO (RI) – ORTE (VT)**

**(Articolo Tratto dal Libro Edito dal Comune di Fara Sabina: Autori Mario Pietrangeli, Michele Antonilli “LE LINEE SABINE, DELLA VALLE DEL TEVERE E LA CENTRALE ENEL DI FARFA” Edizione 2010)**

*Nel 1845 lo Stato Pontificio iniziò a pensare ad una propria rete ferroviaria. Solo nel 1846 il nuovo Papa Pio IX diede un impulso notevole alla progettazione di una rete che collegasse i vari territori dello Stato Pontificio. Da Roma i binari arrivarono a Corese solo nel 1865. Nel 1867 il Generale Garibaldi dopo la sfortunata campagna di Mentana per Roma Capitale utilizzò da Corese un treno per allontanarsi dal centro Italia.*

Nel panorama di progetti ferroviari nel 1845 dalle autorità dello Stato Pontificio veniva data la priorità ad una linea trasversale trans-appenninica che avrebbe collegato i mari Adriatico e Tirreno, mettendo in comunicazione Ancona e Bologna con Firenze, e questa città con Pisa e Livorno. Inoltre si stava studiando anche un collegamento da Ancona a Roma e da Roma a Firenze.

Tale politica doveva mutare indirizzo nel 1846 con il successivo Pontefice Pio IX (Giovanni Maria dei Conti Mastai Ferretti). Il 14 luglio 1846, a pochi giorni dall'elezione, Pio IX nominò una “Commissione consultiva per le strade ferrate.

Contrariamente quindi alle opinioni generali che richiedevano un collegamento diretto di Firenze con Roma, gli Stati della Chiesa faranno della dorsale – Ceprano, Roma, Orte, Foligno, Ancona, Bologna, Ferrara – un punto fermo della loro politica ferroviaria tanto da chiamarlo la via “Pio Centrale”.

Infatti nel maggio del 1856 (dopo più di venti anni dalla costituzione della prima strada ferrata in Italia) il governo dello Stato Pontificio decide di affidare alla Società Casavaldès la concessione di costruzione della Roma-Ancona. La suddetta società nel medesimo 1856 si trasformerà in “Société Générale des Chemins de fer Romains”. Una linea, quella da Roma

ad Ancona, per Orte, Terni e Foligno, che, nonostante tutte le migliori intenzioni, avrebbe avuto una gestazione lenta e difficile, passando attraverso una trafila di speculazioni, di convenzioni, di “fusioni”. Ed era fatale che dovesse venire sorpresa dagli eventi politici del Risorgimento. Nel 1860, infatti, gli Stati della Chiesa si trovarono ad essere circondati da ogni parte del Regno d’Italia.

Quando i Binari cominciarono a muoversi nella voluta direzione, partendo da Roma Termini ove gli impianti ferroviari erano sistemati alla meglio, in attesa della grande stazione, e dopo aver abbandonato del tutto l’idea di ubicazione a Porta Angelica, si dovettero affrontare problemi difficili di ordine politico più che tecnico. In data 5 agosto 1869 un Ordine di Servizio della Società costruttrice ci illustra in merito a delle vicende confinarie. Partendo da Roma per dirigersi su Ancona, la linea percorreva circa 37 chilometri in territorio pontificio, per poi uscire a Passo Corese su quello italiano, ove continuava per altri 29 chilometri, fino alla località Colle Rosetta, in cui rientrava nello Stato Pontificio, che percorreva di nuovo per altri 20 chilometri, rientrava poi nel Regno d’Italia per riuscirne definitivamente al Fosso delle Caldare, distante 25 chilometri da Terni. La ferrovia, pertanto serpeggiava tra lo Stato Pontificio e quello italiano, e fu necessario stilare una speciale convenzione fra i due stati, sia per condurre a termine la linea, come per servirla, come per regolare ad esempio reciprocamente il passaggio di truppe da un territorio all’altro. In tali condizioni, i binari raggiunsero Corese, l’attuale Fara Sabina, il 1° aprile 1865 e Foligno il 4 gennaio 1866. Così il 29 aprile del 1866 Roma è unita con una rete ferroviaria ad Ancona.

Nel frattempo l’architetto Salvatore Bianchi progettava la stazione a “Termini”. Nell’esaminare il progetto si racconta che Pio IX, colpito dalla grandiosità del medesimo esclamasse “...architetto! Voi avete fatto una stazione non per la Capitale dello Stato Pontificio ma per la Capitale del Regno d’Italia”.

Il 12 dicembre 1866 viene saldato il tratto Foligno-Perugia-Ponte S. Giovanni. Il primo treno può ormai collegare direttamente Roma con Firenze attraverso Terni, Foligno, Perugia, Cortona ed Arezzo. Il collegamento ferroviario fra le due capitali era finalmente da considerarsi un fatto compiuto. Mancavano quattro anni all’unità d’Italia, unità che il nuovo mezzo di locomozione aveva anticipato collegando ferroviariamente fra loro le due Capitali.

Con il completamento della linea Roma-Firenze, via Foligno, si era compiuto il 12 dicembre del 1866 un grande passo nel collegare il nord con il centro-sud della Penisola. L’anno seguente Roma si troverà collegata al capoluogo toscano con un secondo collegamento via Civitavecchia-Pisa, la cosiddetta “maremmana occidentale”. E la saldatura avverrà stavolta il 27 giugno 1867. Mancavano tre anni all’unità dell’Italia.

Il percorso totale tra Firenze e Roma via Pisa-Civitavecchia risultò di 431 chilometri contro il 372 della Firenze-Arezzo-Cortona-Perugia-Terni-Roma. Siamo arrivati al 1870. Tutto si svolse con grande lealtà, scrive il De Cesare, da parte dei dirigenti della “Società Ferroviaria Romana”, tra i quali c’erano pure molti stranieri. A loro, alla loro avvedutezza, si dovette se il servizio ferroviario riuscì a procedere con la richiesta regolarità, malgrado che il collegamento via Foligno fosse stato fatto saltare il ponte sull’Aniene. Ben più gravi e profonde ferite sarebbero state apportate più tardi al collegamento ferroviario tra Firenze e Roma nel corso degli eventi bellici del secondo conflitto mondiale.

Si può intanto constatare nel quadro nazionale e internazionale che nell’anno precedente a quello in cui avvenne il primo collegamento ferroviario tra Firenze e Roma, e precisamente il 29 aprile del 1865, era stato celebrato con particolare solennità il compimento della grande arteria longitudinale che da Susa, attraverso Torino, Alessandria, Voghera, Piacenza, Bologna e Ancona, finiva a Brindisi, nel “tacco” dello Stivale, dopo un percorso di 1150 chilometri. Su tale percorso sei anni più tardi, nel 1871, con l’apertura del traforo del Ceniso (la galleria del Frejus) la “Valigia delle Indie” poté finalmente venire istradata attraverso l’Italia, sul percorso Lontra-Calais-Parigi-Modane-Frejus-Torino-Bologna-Brindisi-Bombay.

Nel 1864, la Porrettana, ardita ferrovia di montagna, aveva allacciato Firenze a Bologna. Vecchie e nuove arterie di dimostreranno funzionali e provvidenziali allorché, dopo la Breccia di Porta Pia del 1870, l’apparato burocratico

dell'intera Nazione comincerà a trasferirsi sulle rive del Tevere. L'aumento del traffico venne ad imporre in conseguenza la necessità di saldare, quanto prima possibile, i diaframmi fra Orvieto e Orte e fra Chiusi e la località intermedia di Terontola, fra le due stazioni di "Cortona" e "Tuoro".

I diaframmi di cui sopra separavano le tratte portate a termine su di un nuovo itinerario Firenze-Arezzo-Chiusi-Roma. La Orte-Orvieto di 42 chilometri, veniva compiuta il 10 marzo del 1874 e la sua realizzazione finì per rivestire particolare importanza anche perché completava la Roma-Firenze, via Siena, riuscendo così a stabilire il terzo collegamento, in ordine di tempo, tra le due città.

L'anno successivo, nel novembre del 1875, staccandosi da Chiusi, dopo un percorso di 29 chilometri, i binari raggiungevano una frazione del Comune di Cortona "Terontola." Così mentre Orte, posta al Bivio per Ancona, veniva ad acquistare una primaria importanza di nodo ferroviario, la nuova stazione di "Terontola" si trovava a costituire la cerniera della grande dorsale italiana, che era definitivamente realizzata alla fine del 1875.

La nuova linea si trovò, e si trova tuttora, a seguire le sponde dell'Arno tra Firenze e Pontassieve ed Arezzo, a circoscrivere ad est la Val di Chiana tra Arezzo e Terontola, a bordeggiare il lago Trasimeno tra Terontola e Chiusi, ad accompagnarsi con il Paglia tra Chiusi ed Orvieto ed a giocare a rimpiazzino col Tevere da Orvieto a Roma. Cosicché essa ripete in buona parte le tortuosità ambigue dell'andamento del terreno. Di qui le famose "anse" di Pontassieve, di Arezzo, di Ficulle e di Fara Sabina. Queste anse hanno rappresentato e rappresentano ancora un ostacolo sempre maggiore all'effettuazione di un fluido esercizio man mano che la velocità su rotaia aumentava, a seguito dell'avanzata tecnologia dei mezzi di trazione e del materiale rotabile.

A questo itinerario, nato, come abbiamo visto, dalla fusione di singoli tratti, tante cure si sarebbero prestate in un secolo di vita. Nei primi anni del '900 tra il 1920 ed il 1930 si provvide al suo completo raddoppio e nell'ottobre del 1935 si completava l'elettrificazione. Con il raddoppio e l'elettrificazione le "Ferrovie Italiane dello Stato" che dal 1905 ne avevano assunto la gestione, fecero anche notevoli sforzi finanziari per rettificare i tratti possibili (anse di Incisa, ad esempio) ed aumentare i raggi delle curve. I suddetti lavori portarono a **314 chilometri** la distanza fra le due città.

### **Storia della Ferrovia Rieti - Avezzano (mai realizzata)**

**PdC info@valledelsalto.it**

A metà dell'Ottocento l'Abruzzo era ancora sprovvisto di ferrovie, ed erano allo studio vari tracciati volti a collegare l'interno della regione al mare Adriatico ma soprattutto a Roma, destinata a diventare la nuova capitale, e a Napoli che era stata la sua capitale fino all'unità d'Italia.

Tra le varie proposte prese piede quella di una linea che da Pescara, sul mare, sarebbe passata per Popoli raggiungendo il capoluogo L'Aquila e, dopo aver valicato l'appennino, la città sabina di Rieti.

Da Rieti si sarebbe continuato con due diramazioni per Roma e per Napoli, i tronchi Rieti-Passo Corese (con innesto sulla ferrovia per Roma) e Rieti-Avezzano-Roccasecca oppure Rieti-Avezzano-Ceprano (con innesto sulla ferrovia per Napoli); di quest'ultimo venne infine realizzato solo un tratto, che costituisce l'odierna ferrovia Avezzano-Roccasecca.

Tuttavia questo tracciato non avrebbe permesso un efficace collegamento dell'Abruzzo con l'Umbria, che del resto poteva essere utile anche alla città di Rieti (che all'epoca faceva parte della provincia dell'Umbria con capoluogo Perugia); inoltre, all'indomani dell'unità d'Italia e con la Questione romana che appariva di difficile risoluzione, la costituzione di una direttrice nord-sud alternativa a quella via Roma (rappresentata dalla Firenze-Terni-Rieti insieme alla Rieti-Avezzano-Roccasecca-Napoli) avrebbe assolto un ruolo strategico per il traffico ferroviario nazionale nel caso in cui il passaggio all'interno dello Stato della Chiesa fosse divenuto impossibile per un improvviso precipitare dei rapporti diplomatici con

il Regno d'Italia. Così in luogo del più naturale collegamento Rieti-Passo Corese si scelse di proseguire da Rieti verso Terni, dove la ferrovia si sarebbe innestata sulla ferrovia Roma-Ancona garantendo comunque il collegamento con Roma

### Storia della Ferrovia Salaria (con i relativi otto progetti mai realizzati)

**PdC Dottor Roberto Lorenzetti Direttore Archivio di Stato di Rieti** [roberto.lorenzetti@beniculturali.it](mailto:roberto.lorenzetti@beniculturali.it)

**Direttore:** dott. Roberto LORENZETT - **Comune:** Rieti - **Indirizzo:** Via Ludovico Canali 9 - **CAP:** 02100

**Provincia:** RI - **Regione:** Lazio - **Email:** [as-ri@beniculturali.it](mailto:as-ri@beniculturali.it) - **Sito web:** <http://www.asrieti.it/>

La **ferrovia Salaria** o **ferrovia dei Due Mari** è un progetto di ferrovia che costituirebbe un collegamento trasversale tra il mare Tirreno e l'Adriatico nell'Italia centrale. Collegherebbe Roma a San Benedetto del Tronto passando per Passo Corese, Rieti, Antrodoco ed Ascoli Piceno, ricalcando il percorso dell'antica Via Salaria e dell'attuale strada statale 4.

È stata più volte progettata e ripetutamente approvata dai Governi dell'Italia monarchica e repubblicana ma mai costruita a causa di ostacoli di vario genere (contrasti sul tracciato da adottare, dissidi campanilistici con altre regioni, ostacoli burocratici ed economici). La sua mancata realizzazione è diventata per Rieti un vero e proprio simbolo dell'isolamento della Sabina, e l'opera è considerata una delle più durature promesse elettorali irrealizzate.

### Progetto Trevellini del 1878



Dettaglio del progetto Trevellini della Rieti-Passo Corese

### Stazioni e fermate

- ↑

linea per Roma
- 37+130  
0+000

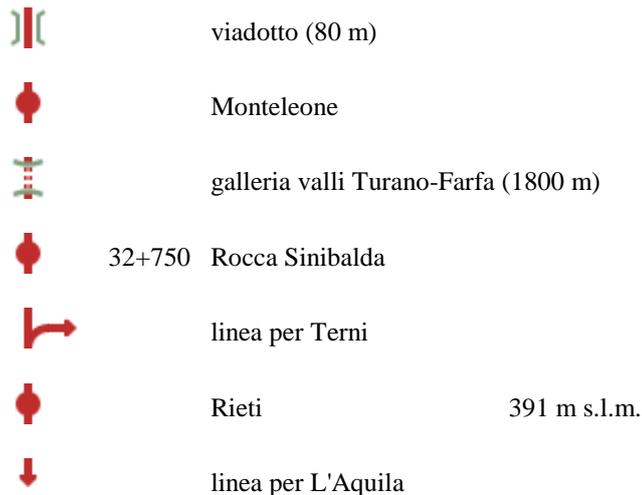
Fara Sabina-Montelibretti 34 m s.l.m.
- ↘

linea per Firenze
- ⋮

galleria Cottimone (230 m)
- Montopoli
- ⋮

galleria Mompeo (380 m)
- Casaprota

[\[vai all'indice\]](#)



Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva la risalita per la valle di Ponticchio fino a Coltimone (frazioni di Montopoli), l'ingresso nella valle del Farfa seguendo il corso del fiume fino alle sorgenti, lo scavalco di Ponte Buita attraverso il fosso delle Mole (tra Torricella e Monteleone) e l'attraversamento in galleria della sella di Rocca Sinibalda (lunga circa un chilometro e mezzo), scendendo poi per la valle del Turano fino a Rieti.

Il progetto Trevellini, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva una ferrovia che, uscita da Rieti, sarebbe passata per la valle del Turano, dove si sarebbe trovata la stazione di Rocca Sinibalda. Da lì, con una lieve salita del 1,6% ed un tunnel ascendente lungo 1800 metri, sarebbe sboccata nella valle del fiume Farfa giungendo a Monteleone dopo una discesa del 20,4%. Da Monteleone la linea avrebbe continuato seguendo il corso del Farfa, in discesa via via meno ripida; dopo due brevi gallerie e un viadotto in muratura di 80 metri avrebbe raggiunto Casaprota e poi, dopo la galleria di Mompeo lunga 380 metri, la stazione di Montopoli. Da qui, con un'ascesa del 2,7% e la galleria di Coltimone di 230 metri, avrebbe superato il contrafforte che separa i bacini del Farfa e del fosso Costa Collelungo per poi terminare con una discesa del 15,8% fino alla stazione di Fara Sabina.

Complessivamente il progetto prevedeva una lunghezza di 32,750 km da Passo Corese a Rocca Sinibalda, una pendenza compresa tra l'1,2% e il 20,4%, cinque gallerie per un totale di 2580 metri, 25 ponticelli e quattordici ponti (di cui solo tre con luce superiore a dieci metri ed un solo viadotto in muratura).

### Progetto Venturini del 1895

#### Stazioni e fermate



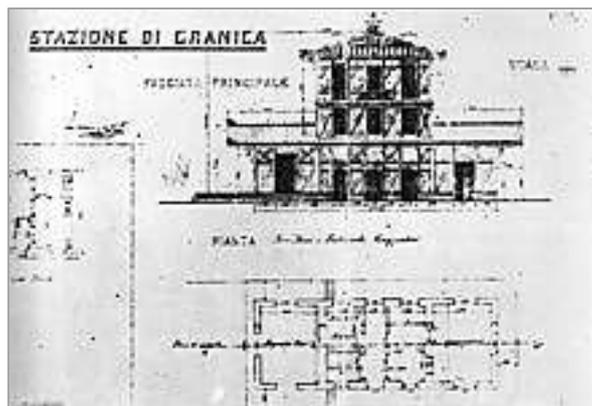
	Poggio Moiano	
	galleria di Poggio Moiano (570 metri)	
	Monteleone	
	galleria di Monteleone (640 m)	
	viadotto	
	Oliveto	
	galleria (720 m)	
 35+500	Rocca Sinibalda	
	Belmonte	
	linea per Terni	
	Rieti	391 m s.l.m.
	linea per L'Aquila	

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva il passaggio per la valle del fosso Corese, per Scandriglia, per Frasso e per Fosso del Rio, dove saliva fino a raggiungere il contrafforte a Rocca Sinibalda, attraversando il monte con una breve galleria e sboccando nella valle del Turano da dove proseguiva fino a Rieti.

Il progetto Venturini prevedeva una linea che, lasciata la stazione di Rieti, avrebbe raggiunto Belmonte per poi salire con la pendenza del 15,7‰ e raggiungere Rocca Sinibalda, stazione che si sarebbe insolitamente trovata in curva. Subito dopo la stazione una galleria avrebbe portato la linea alla testata del fosso delle Mole, per poi proseguire a mezzacosta poggiando sulle scoscese pendici della montagna, in discesa del 25,7‰, e raggiungere la stazione di Oliveto, frazione di Torricella. Da qui con la stessa pendenza si scende fino al fosso di Monteleone e, dopo una galleria, alla stazione omonima; da qui la linea sale (13‰), attraversa la montagna in galleria e ne discende (15‰) per giungere alla stazione di Poggio Moiano, alla quale segue un viadotto di sette arcate ed una salita (9,6‰) fino alla stazione di Cerdomare-Poggio Nativo. La parte restante del tracciato è in discesa (26,4‰) e comprende due stazioni a servizio di Nerola-Montelibretti e di Fara Sabina-Coltodino. L'innesto con la Roma-Orte, tuttavia, era tale da richiedere l'inversione di marcia a Passo Corese per proseguire verso Roma.

Complessivamente il progetto prevedeva una lunghezza di 35,5 km da Rocca Sinibalda a Passo Corese, pendenze comprese tra 6,4‰ e 26,4‰, tre gallerie lunghe in tutto 1930 metri, tre ponticelli e sette ponti (di cui tre superiori ai dieci metri di luce).

### Progetto Ugolini del 1900



La stazione di Granica (frazione di Castelnuovo di Farfa) nel progetto dell'ingegner Ugolini

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, fu ideato dall'ingegnere Edoardo Ugolini e prevedeva una ferrovia a trazione elettrica. L'alimentazione della linea doveva provenire da una centrale idroelettrica che avrebbe sfruttato le acque del fiume Farfa, dal quale l'Ugolini aveva già ottenuto l'autorizzazione a captare 1,2 m<sup>3</sup> di acqua al secondo.

Sulla linea si sarebbero impiegate locomotive, carrozze e carri merci realizzati appositamente, e progettati dallo stesso Ugolini.

La proposta ferroviaria non ebbe molto seguito, ma la concessione ottenuta dall'Ugolini per le acque del Farfa, insieme alla captazione delle sorgenti Le Capore, portarono nel 1923 alla realizzazione della centrale idroelettrica di Farfa, oggi parte del sistema acquedottistico del Peschiera-Capore.

### **Progetto Benincasa del 1905**

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, prevedeva il passaggio per le valli del Tevere, del Farfa, del Turano e del Velino. Ispirato al progetto Trevellini, differiva da questo nella facilitazione delle condizioni di esercizio.

### **Progetto Amici del 1902-1907**

Il tracciato del tronco Ascoli Piceno-Antrdoco venne progettato da Venceslao Amici nel 1902. Secondo quanto riporta il Palmegiani, il tracciato avrebbe previsto di portarsi alla sinistra del fiume Tronto poco dopo la stazione di Ascoli, per poi tornare alla sua destra presso Mozzano dove si sarebbe trovata una stazione in corrispondenza della strada per Roccafluvione. Poco prima del fosso Tranchella, attraverserebbe per due volte il Tronto in modo da evitare gallerie, fino a raggiungere il fosso dello Stallo e la cittadina di Acquasanta, che sarebbe superata con una galleria sotto l'abitato. Attraversato di nuovo il Tronto si giungerebbe a Quintodecimo (anch'esso superato in galleria); dopo alcune brevi gallerie si arriverebbe ad Arquata, poi Grisciano e Accumoli. Da qui si risalirebbe la valle del fiume Scandarello, attraverserebbe l'altopiano della Torrita e scenderebbe nel vallone della Meta dove avrebbe raggiunto il corso del Velino a valle di Cittareale. Seguendo il fiume avrebbe raggiunto Santa Croce, Posta, Sigillo e San Quirico, da dove avrebbe raggiunto la stazione di Antrdoco-Borgo Velino

Il progetto prevedeva pendenze fino al 22,6% e raggi di curvatura minimi di 250 metri.

Più tardi, nel 1907, Venceslao Amici si occupò di progettare anche il tronco Rieti-Passo Corese. Il tracciato prevedeva una lunghezza di 50,108 km, pendenze fino al 23% e raggi di curvatura minimi di 300 metri. Avrebbe attraversato i comuni di Fara Sabina, Nerola, Scandriglia, Poggio Nativo, Frasso Sabino, Poggio Moiano, Monteleone, Roccasinibalda, Belmonte e Rieti.

### Progetto De Baruffaldi del 1932

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, fu realizzato dall'ufficio studi e costruzioni ferroviarie istituito a Rieti dal Ministero, con a capo l'ingegner De Baruffaldi.

Secondo quanto riportato dal Palmegiani nel 1932, quando il progetto risultava sostanzialmente completato (e poco prima della misteriosa soppressione dell'ufficio), il tracciato della ferrovia si sarebbe staccato dalla linea per Terni a circa un chilometro e mezzo dalla stazione di Rieti, dopo il "ponte di ferro" sul Velino. Avrebbe poi percorso la valle del Turano, per poi entrare in galleria nei pressi di Rocca Sinibalda e uscirne ad Oliveto, nella valle del fosso delle Mole, seguendo questo corso d'acqua fino a Monteleone, dove si sarebbe trovata un'altra galleria. Dopo di questa, la ferrovia avrebbe raggiunto Poggio Moiano, Cerdomare e Frasso, per poi affiancarsi alla Via Salaria e raggiungere Ponticelli e Nerola. Qui la linea avrebbe virato in direzione di Fara Sabina, attraversando Canneto e Coltodino; poi, seguendo il corso del Farfa, avrebbe attraversato la contrada di Torre Baccelli, avvicinandosi a Montopoli e Castelnuovo di Farfa, per poi terminare nella stazione di Fara Sabina-Montelibretti.

La lunghezza totale sarebbe stata di 54 km. Il progetto, ritenuto ancora valido, venne rivisitato e riproposto nel 2003 dall'Università Roma Tre.

### Progetto Italferr del 2003-2005

#### Stazioni e fermate

		linea per Roma	
	$\frac{37+130}{0+000}$	Fara Sabina-Montelibretti	34 m s.l.m.
		linea per Firenze	
	22+350	Osteria Nuova	385 m s.l.m.
		galleria Ornaro (7500 m)	
		linea per Terni	
	49	Rieti	391 m s.l.m.
		linea per L'Aquila	

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, è stato realizzato dalla Italferr nel 2002-2003 (per quanto riguarda il progetto preliminare) e 2004-2005 (per quanto riguarda il progetto definitivo del primo stralcio Passo Corese-Osteria Nuova).



Planimetria del progetto Italferr

Prevede la realizzazione di una linea a binario unico dalla Stazione di Fara Sabina-Montelibretti alla Stazione di Rieti, con un'unica nuova stazione intermedia ad Osteria Nuova (km 22+350). Un ulteriore punto di incrocio è previsto nei pressi di Montegrottone (tra Passo Corese e Osteria Nuova), sulla sommità di un alto viadotto dotato di doppio binario.

La linea sarebbe elettrificata con tensione di 3 kv a corrente continua, prevede la pendenza massima del 21 per mille e un raggio di curvatura minimo di 500 metri.

Il tracciato adottato è lungo 49 km, dei quali solo una piccola parte in superficie (11 km su rilevato e 4,4 in trincea) e oltre 33 km in tunnel o viadotto (22,4 in galleria naturale, 2,5 in galleria artificiale e 8,8 in viadotto). Il viadotto più alto misura 90 metri. Tra le gallerie naturali ce ne sono tre molto lunghe; la maggiore, di 7,5 km, si troverebbe ad Ornaro. In aggiunta, in seguito alle critiche ricevute, è prevista una revisione del progetto con l'interramento dell'intero tratto Osteria Nuova - Passo Corese, allo scopo di ridurre l'impatto ambientale.

Il tempo di percorrenza Rieti-Osteria Nuova sarebbe di 17 minuti mentre quello Osteria Nuova-Fara Sabina di 12 minuti; da qui i treni raggiungerebbero Roma Tiburtina dopo 38 minuti, effettuando tutte le fermate della FL1, per un tempo di percorrenza Rieti-Roma di circa 70 minuti. La velocità consentita sul tratto di nuova costruzione sarebbe di 110 km/h.

La linea garantirebbe una capacità di almeno 77 treni al giorno, composti da una doppia quaterna di TAF per una lunghezza di 210 metri circa e una capienza di 800 passeggeri per ogni viaggio, con la frequenza di un treno ogni mezz'ora. La linea non sarebbe utilizzata per il trasporto merci ma dedicata esclusivamente ai passeggeri.

Sarebbe esercitata con sistema a Dirigente Centrale Operativo e sistema di distanziamento a blocco automatico. I binari sarebbero realizzati con rotaie 60 UNI. Il piano prevedrebbe anche l'eliminazione dei passaggi a livello di viale Maraini e di viale dei Flavi a Rieti, situati sul lato Roma della stazione di Rieti.

Il costo del progetto ammonta a 792 milioni di euro.

### Progetto Università Roma Tre del 2003

#### Stazioni e fermate



linea per Roma

[\[vai all'indice\]](#)

	<u>37+130</u> 0+000	Fara Sabina-Montelibretti	34 m s.l.m.
		linea per Firenze	
		Osteria Nuova	385 m s.l.m.
		Poggio Moiano	
		Monteleone Sabino	
		Rocca Sinibalda	
		linea per Terni	
	54	Rieti	391 m s.l.m.
		linea per L'Aquila	

Questo progetto, relativo al solo tronco Rieti-Passo Corese, fu commissionato nel 2002 dall'assessore regionale ai trasporti Francesco Aracri. È stato realizzato gratuitamente nell'ambito del corso di Urbanistica III della facoltà di architettura dell'Università Roma Tre, durante l'anno accademico 2002/2003, da un gruppo di studio diretto dai prof. Gabriele Bariletti e Liistro. Venne presentato il 9 giugno 2003 presso il municipio di Rieti; tuttavia l'assessore Gargano, successore di Aracri, gli preferì il progetto Italferr.

Il progetto consisteva in una rivisitazione e modernizzazione di quello del 1932, ritenuto ancora valido e attuabile. <sup>[101]</sup>

Il tracciato è lungo 54 km, di cui 10 di gallerie e 6 di viadotti; il tunnel più lungo misura 2700 metri e il viadotto più alto 60 metri. Le velocità consentite sono comprese tra un massimo di 140 km/h e un minimo di 95 km/h, mentre la pendenza massima è del 24%. Il costo previsto è di 270 milioni di euro.

Prevede quattro stazioni intermedie a Rocca Sinibalda, Monteleone, Poggio Moiano e Osteria Nuova; tra queste solo due dispongono del binario di incrocio, mentre altre due sono fermate.

### Storia e Descrizione della Formia Gaeta

**“A tre giorni (maggio 2016) dalla riapertura della ferrovia Formia – Gaeta, anche se solo per il passaggio di un locomotore da cantiere, l’evento evidenzia l’utilità di una tratta ferroviaria che, si rileverebbe come un’attualissima metropolitana di superficie, linea turistica e merci, nonostante sia anzianissima. La linea, infatti, compie nell’occasione (03/05/1892 – 03/05/2016) 124 anni ed il comitato ne traccia i passaggi storici fondamentali”. A ricordarlo è il Comitato Ferrovia Formia – Gaeta.**

“Nel 1892 la tratta nasce come unica via di comunicazione con il mare della Roma – Napoli, di rifornimento militare della Fortezza di Gaeta e strada attraverso la quale raggiungere Vasto nell’Adriatico.

Gestita inizialmente dai privati, nel 1922 passa alle Ferrovie dello Stato, nel 1944 viene distrutta dai tedeschi per essere ricostruita nel 1954 divisa, però in due tronchi: Formia – Gaeta e Formia – Sparanise.

Nel 1966 chiusa, sfortunatamente, al traffico passeggeri e nel 1981 anche a quello merci.

A 124 anni ora il Comitato si augura un'accelerazione nell'iter di completamento, quale necessità di un collegamento veloce che, permetterebbe un risparmio di carburante, un abbattimento dei costi di gestione e dei tempi di percorrenza nonché un riacquisto di sicurezza da parte della litoranea”.

### **Descrizione Priverno-Terracina (FS) - km 25 - interrotta a seguito di una frana**

Si tratta di una diramazione della linea Roma-Napoli via Latina-Formia che lambisce il Parco Nazionale del Circeo e raggiunge la nota località balneare di Terracina, cui fanno capo i collegamenti marittimi con Ponza. Non è trascurabile il traffico pendolare verso Latina e Roma, mentre in estate sono migliaia gli abitanti della capitale che si recano sul litorale pontino tra il Circeo e Sperlonga. Al punto che è progettata un'autostrada parallela alla via Appia per evitare gli ingorghi delle auto dei vacanzieri. Non sarebbe meglio, intanto, ripristinare il collegamento ferroviario con Roma?

## **UMBRIA**

### **Storia della Ferrovia Appennino Centrale**

è stata una linea ferroviaria a scartamento ridotto che collegava Arezzo (sulla linea ferroviaria Roma - Firenze) a Fossato di Vico (sulla linea ferroviaria Roma - Orte - Ancona) passando per Anghiari, Sansepolcro, Città di Castello, Umbertide (Linea Centrale Umbra per Perugia – Terni), Gubbio. Ad oggi è concreta la possibilità di riattivazione della linea nel tratto da Arezzo a Sansepolcro. Il 20 maggio 2010 la regione Toscana e il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno sottoscritto un impegno per realizzare un piano di fattibilità per una nuova ferrovia il cui tracciato dovrebbe essere lungo circa 20-25 km. I costi per la riattivazione della linea dovrebbero attestarsi a circa 270 milioni di euro.

*“Il progetto fortemente voluto da tutti i Comuni interessati, elaborato dagli ing. Lapi e Gigli, fu presentato alla Commissione dei Lavori Pubblici il 20 settembre 1880. I Lavori furono affidati al Consorzio per la Ferrovia Umbro-Aretina. Dopo l'apporto di lievi modifiche e la nuova approvazione definitiva, il 23 febbraio 1882 iniziarono i lavori. La realizzazione del tracciato con le numerose gallerie, i ponti, i viadotti, le chiaviche, i fabbricati e tutto il rilevato per circa 134 Km, fu completata in circa 4 anni e mezzo. Nel pomeriggio del 15 agosto 1886, il primo treno proveniente da Fossano di Vico arrivò sbuffando nella stazione di Arezzo. Durante l'ultima guerra, rientrarono in servizio le vecchie locomotive, i convogli subirono vari mitragliamenti e spezzonamenti alleati. L'ultimo treno transitò nel giugno del '44, poi la Wehrmacht in ritirata distrusse tutti i ponti ed i viadotti. La Ferrovia non fu più ricostruita: materiali e sedime furono alienati.”*

## **UNA POSSIBILE FERROVIA PER GUBBIO**

Articolo di MARIO PIETRANGELI (pubblicato dall'Eugubino, Organo del Maggio Eugubino 2007)

Tale articolo, ha lo scopo, attraverso l'esame delle notizie della stampa locale e nazionale – relative alla possibilità o meno di costruire la ferrovia eugubina – e delle notizie storiche delle Ferrovie Appennino Centrale (FAC), di tenere sempre viva negli Eugubini la “voglia” di Ferrovia.

Di seguito saranno analizzati i Progetti relativi alla:

– Ferrovia Roma – Gubbio – Urbino \_ Adria –Venezia

– Ferrovia Assisi-S. Egidio -Branca-Fossato

– individuazione del vecchio tracciato della linea Fossato Gubbio per la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili e equestri.

### *Proposta di Progetto Ferrovia Roma – Gubbio – Urbino \_ Adria –Venezia*

Come noto, il 13 luglio 1992 è stato presentato ad Urbino il Progetto dell'ing. Cioppi relativo alla Ferrovia Roma – Gubbio – Urbino \_ Adria –Venezia. Questo Progetto rappresentava un vero e proprio omaggio al buon senso e alla valorizzazione e riscoperta di interi Territori, come quello Eugubino – Urbinato, nonché al risparmio di denaro pubblico. Il Progetto, mirava a stabilire un collegamento ferroviario diretto Nord – Sud: Venezia – Chioggia Ravenna – Rimini

Urbino – Gubbio – Assisi – Spoleto – Terni – Orte – Roma con risparmio notevole, per il minor numero di chilometri e di tempo: il Progetto Cioppi, infatti, prevedeva una copertura di circa 473 Km a fronte degli attuali 565 Km della Roma – Firenze – Bologna – Venezia con il frequente intasamento del Nodo Ferroviario e Intermodale di Bologna (650 treni al giorno circa un treno ogni due minuti). Un risparmio di 90 Km, che non è poco. In particolare l'elaborato progettuale prevedeva anche l'utilizzo delle tratte di ferrovia già esistenti, infatti quelle da costruire erano quelle tra Assisi e Rimini (110 Km.) e tra Ravenna e Adria (71 Km. Nell'Italia degli sprechi il costo di tale opera non sarebbe così alto grazie alla metodologia di utilizzare/razionalizzare, quello che già esiste (in sostanza c'è da costruire solo 181 Km.). Nel 199 l'Accordo di Programma tra la Regione Umbria ed Emilia Romagna ha previsto, però, un tracciato ferroviario che esclude Gubbio e Urbino mentre viene a comprendere Città di Castello, San Sepolcro e Cesena. Tale iniziativa comunque non è che lo sviluppo di previsioni programmatiche già contenute nel Piano Generali dei Trasporti del 1986 e nel suo aggiornamento del 1991 dove si prevedeva che ogni corridoio nazionale del trasporto fosse costituito da un insieme di infrastrutture che garantiscono la pluri-modalità e non la sola modalità stradale. Analoghe previsioni programmatiche sono contenute in Accordi e Piani (Accordo Quadro con Mini dei Trasporti e FS del 28/01/1997, Piano di ristrutturazione della Ferrovia centrale Umbre – FCU – del 1997) ampiamente discussi e partecipati nel Consiglio Regionale Umbro (Comitato Mobilità). Per ora le intenzioni della Regione non sembrano soddisfare le attese degli Eugubini che sono quelle di rivedere la gloriosa ferrovia “Fossato – Gubbio – Arezzo” (c'è da dire che l'allora Assessore Regionale, ha anche ipotizzato la costruzione di un raccordo ferroviario per le merci e presumibilmente per i passeggeri da Fossato a Gubbio).

### *Ferrovia Assisi-S. Egidio-Branca-Fossato*

Il 28 luglio '05 è stato reso noto dalla stampa che le Ferrovie dello Stato stavano prendendo in seria considerazione l'ipotesi di diversificazione del tracciato, realizzando il nuovo percorso Bastia-Assisi-S. Egidio -Branca-Fossato, Tale percorso inoltre definibile di ‘media velocità’, non toglie nulla al progetto dell'Alta Velocità Umbro ; al contrario, va a gratificare zone del nostro territorio che per importanza hanno bisogno di migliori collegamenti, quali Assisi, l'aeroporto di S. Egidio (che in questo modo sarebbe collegato a Fiumicino in un'ora e un quarto), la stazione ferroviaria di Perugia, Gubbio”. Il progetto in questione è capace di modificare profondamente il sistema dei collegamenti umbri e di incidere sensibilmente sullo sviluppo di alcune aree della nostra regione. Ne scaturirebbe una nuova centralità”. Per l'importanza dell'argomento esso, dovrebbe essere trattato con maggior rilievo da tutti gli aventi causa e approfondito in tutte le sedi opportune. Da tecnico posso evidenziare che è per ora l'unica idea che merita fortemente di essere realizzata in quanto permetterebbe:

- la possibilità di “decongestionare” i nodi ferroviari solitamente “super affollati” come quelli di ORTE e Ancona - Falconara;
- l'incremento del traffico del ferroviario merci da Nord e Sud verso l'adriatico (e viceversa);
- il superamento dell'isolamento di Gubbio rispetto alle grandi arterie internazionali ma soprattutto la possibilità di valorizzare le risorse storiche, artistiche, ambientali, turistiche, agricole, artigianali e industriali;
- l'incremento dei collegamenti intermodali: l'aeroporto di Falconara, quello di Perugia/Assisi e il porto di Ancona.

Per tale progetto che per ora è allo stato di idea si auspica l'utilizzo del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale. Le risorse del FESR servono principalmente a cofinanziare: gli investimenti produttivi che rendono possibile la creazione o il mantenimento dell'occupazione; le infrastrutture; le iniziative di sviluppo rurale, turismo e cultura. In generale, I programmi di sostegno della politica regionale, finanziati dal 200 al 2006, hanno interessato i seguenti settori: trasporti e ambiente; nascita di strategie innovative a favore della competitività regionale; lo sviluppo delle regioni più svantaggiate; il rilancio delle regioni in difficoltà; la cooperazione tra le regioni.

### *Individuazione del vecchio tracciato della linea Fossato Gubbio per la realizzazione di percorsi pedonali, ciclabili e equestri.*

Numerose sono le tracce che ricordano il passato di questa strada ferrata. Infatti nel Capolinea di Fossato di Vico sono ancora visibili il capannone della rimessa locomotive ed il fabbricato viaggiatori. Sul fianco di quest'ultimo vi è la scritta “Ferrovia Appennino Centrale”. Tra Fossato e umbertine, lungo la statale n. 219, alcuni caselli ferroviari e una parte esigua di rilevato ferroviario (senza binari e traversine, in gergo senza armamento) riescono a dare una limitata e vaga immagine del vecchio tracciato. A Umbertine l'attuale Fabbricato Viaggiatori della Centrale Umbra è proprio quello a suo tempo utilizzato dalla FAC (Ferrovia Appennino Centrale). Nel tratto Umbro non vi sono altre testimonianze tangibili.

I lavori di costruzione della FAC iniziarono nel 1882 (Progettata dagli ingegneri Gigli e Lapi nel 1880). La realizzazione della linea si presentò inizialmente notevolmente più difficile rispetto alle previsioni, soprattutto per la lenta penetrazione nel territorio che da Arezzo portava ad Anghiari. Nonostante l'adozione dello scartamento di 0,950 metri rendesse possibile un minor raggio delle curve ed un minor ingombro della sede, fu necessario ricorrere ad una lunga serie di trafori ed alla edificazione di numerosi ponti e viadotti. Nel tratto da Arezzo ad Anghiari (38 Km.), c'erano 21 gallerie delle complessive 23. La pendenza della ferrovia per superare il passo dello Scopetone raggiungeva il 30 per mille mentre i raggi di curvatura scendevano anche a 80 metri. Da Anghiari, invece, si attraversava la Valtiberina quasi in rettilineo sino a Sansepolcro per poi seguire il corso del fiume Tevere, toccando Città di Castello e Umbertine. Da qui a Gubbio il tracciato si incassava nella valle dell'Assino con curve assai strette e notevoli pendenze, per poi raggiungere con ultima rampa la stazione di Fossato di Vico. In totale la linea si sviluppava per circa 135 Km. di cui circa 92 in rettilineo e 43 in curva. I lavori terminarono il 5 aprile 1886.

Dal 1941 il numero dei treni venne sempre più diminuito per la mancanza di combustibile. Così ci fu un continuo e lento declino fino alla fine. Al termine del 1943 i primi bombardamenti colpirono subito lo scalo di Arezzo. Nel 1944 tutta la linea venne più volte bombardata. Il 18 giugno 1944 cessò definitivamente il servizio passeggeri e merci sulla Arezzo – Gubbio – Fossato. Nel 1948 la linea fu smantellata. Con quello che resta del tracciato della vecchia linea eugubina si potrà realizzare una rete turistica di percorsi pedonale e equestri. Questo sarà possibile quando sarà approvata la proposta di legge (Atto Senato n. 1170 XV Legislatura) "Norme per la tutela e valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce"

## MARCHE

### STORIA DELLA FERROVIA PESARO URBINO

Le tratte sopravvissute agli eventi bellici e unificate nel "nuovo" collegamento Fano-Fermignano-Urbino rimasero senza significativi ammodernamenti del binario e dei sistemi di esercizio. Gli orari non furono adattati alle richieste dell'utenza e la concorrenza dei mezzi su gomma ne ridussero i volumi di traffico passeggeri e merci. La linea fu sospesa dall'esercizio il 31 gennaio 1987, con decreto dell'allora ministro dei trasporti Claudio Signorile (PSI). L'ultimo treno fu il regionale 5662, effettuato con l'ALn 668-1935 del DL di Fabriano, che partì da Pesaro alle 18:55 per giungere ad Urbino alle ore 20:00.

Il 14 luglio 2000 nasce l'Associazione *Ferrovia Valle Metauro* con lo scopo di valorizzare la tratta con un servizio di velorail ad uso turistico. Successivamente l'associazione puntò al ripristino dell'intera tratta. Nel 2004 con l'appoggio tecnico dell'allora Colonnello Mario Pietrangeli, 48° Comandante del Reggimento Genio Ferrovieri, *(che fece tra l'altro un primo studio positivo di fattibilità sia per il ripristino sia per l'esercizio. Tale studio si può leggere nel libro "Le Mie Ferrovie" pubblicato gratuitamente nel sito <https://centrostudistrategicarlodecristoforis.wordpress.com/2013/02/08/mario-pietrangeli-le-mie-ferrovie/> e nel Blog <http://pietrangeli.myblog.it>)* si cercò di farla ripristinare e esercire dalle unità del Genio Ferrovieri (tale ottima iniziativa non riuscì).

Con decreto ministeriale n. 430 del 15 dicembre 2011, a firma del ministro dello Sviluppo Economico e delle Infrastrutture e Trasporti Corrado Passera, a causa della decisa contrarietà al ripristino o al mantenimento del sedime dell'allora amministrazione provinciale guidata da Matteo Ricci (PD), venne dichiarata ufficialmente dismessa. Il 13 dicembre 2016 l'Assemblea Legislativa della Regione Marche ha approvato una mozione per richiedere a Ferrovie dello Stato Italiane la pubblicazione di un bando per il ripristino o alla gestione della tratta ferroviaria o a fini turistici o come metropolitana di superficie o come tram, individuando nel contempo eventuali fonti di finanziamento per il ripristino della linea e per l'avvio di un progetto per la promozione della mobilità dolce facendo uso di parte del tracciato ferroviario. **Nel 2017 est stata inserita nella Legge n.128 nota come "Legge sulle Ferrovie Turistiche", per essere presto riaperta al traffico turistico.**

### Stazioni e fermate



[linea per Bologna](#)



0+000 [Fano](#)

5 [m.s.l.m.](#)



[linea per Ancona](#)

[\[vai all'indice\]](#)

	<a href="#">Autostrada A14 - Strada europea E55</a>	
	5+082 raccordo CODMA	
	5+083 <a href="#">Rosciano di Fano</a> * 1926 † 1954 <sup>[39][A.2]</sup>	33 m s.l.m.
	8+308 <a href="#">Cuccurano</a>	45 m s.l.m.
	12+490 <a href="#">Cartoceto-Lucrezia</a>	55 m s.l.m.
	15+153 <a href="#">Saltara-Calcinelli</a>	65 m s.l.m.
	18+856 <a href="#">Serrungarina-Tavernelle</a>	80 m s.l.m.
	21+961 <a href="#">Montefelcino-Isola del Piano</a>	81 m s.l.m.
	26+259 <a href="#">Fossombrone</a>	107 m s.l.m.
	ponete sul fiume <a href="#">Metauro</a>	
	ponete sul fiume Metauro	
	29+726 <a href="#">San Lazzaro di Fossombrone</a> * 1955 <sup>[40][A.3]</sup>	132 m s.l.m.
	32+287 <a href="#">Calmazzo</a>	133 m s.l.m.
	37+396 <a href="#">Canavaccio</a>	167 m s.l.m.
	ponete sul fiume Metauro	
	ponete sul fiume Metauro	
	<u>43+164</u>	
	73+773 <a href="#">Fermignano</a> <a href="#">linea per Fabriano</a> † 1944	203 m s.l.m.
	75+552 galleria Crocicchio (950 m)	
	76+758 viadotto sul fosso di S. M. degli Angeli (142 m)	
	77+111 viadotto sul fosso della Concia (124 m)	
	78+045 galleria Cà Corona (871 m)	
	78+989 viadotto sul fosso della Concia (105 m)	
	79+359 <a href="#">Urbino</a>	305 m s.l.m.
	<a href="#">linea per Santarcangelo</a> (non completata)	

## Ferrovia Pergola Fabriano

**Fonte:** <http://www.pu24.it/2016/03/23/ferrovia-pergola-fabriano-il-sopralluogo-del-sindaco-baldelli-puo-essere-ripristinata-e-valorizzata/189617/>  
**Articolo** del 23 marzo 2016:

*“PERGOLA – “La linea Pergola-Fabriano va subito ripristinata e valorizzata”. Continua l’opera di sensibilizzazione del sindaco **Francesco Baldelli** e della sua amministrazione comunale per la riapertura della tratta ferroviaria. Il primo cittadino pergolese, dopo l’incontro avuto nei giorni scorsi con i sindaci di Fabriano e Sassoferrato e l’ingegnere **Stefano Morellina**, capo dipartimento di Rete Ferroviaria Italiana per le Marche, l’Abruzzo e l’Umbria, ha infatti compiuto un sopralluogo sulla **linea Pergola-Fabriano**. Lo ha fatto nel mese dedicato alle “**Ferrovie non dimenticate**” che si celebra dal 6 marzo al 6 aprile. Giunto alla nona edizione, l’evento, organizzato dalla Confederazione della Mobilità Dolce, ha cambiato nome passando da “Giornata delle ferrovie dimenticate” a “Giornata della ferrovie non dimenticate”, per sottolineare e ricordare tutte quelle infrastrutture dismesse ma che, grazie all’impegno dell’Associazionismo e alla partecipazione di cittadini e istituzioni, sono tornate a vivere.*

*Baldelli, accompagnato da alcuni esperti della “mobilità dolce” tra i quali anche il concittadino Gabriele Bonaccorsi, si è recato ai confini tra i territori di Sassoferrato e Pergola. “Qui la Regione Marche e le Ferrovie dello Stato hanno segnalato una presunta frana, con la quale è stata giustificata la sospensione della circolazione ferroviaria. A seguito del sopralluogo – rileva il sindaco Baldelli – ho potuto invece verificare e accertare che non si tratta di una frana bensì di un semplice dilavamento della base della massicciata ferroviaria in località Monterosso di Sassoferrato, così come dimostra l’ampia documentazione fotografica in nostro possesso. La linea può essere dunque subito ripristinata tramite semplici interventi di manutenzione ordinaria e deve essere valorizzata, non solo per riattivare la circolazione dei pendolari nel tratto Pergola-Fabriano ma anche in una più ampia ottica di sviluppo turistico del territorio”.*

*Baldelli insiste sulla proposta già presentata in passato alla Regione Marche, quella di unificare le due tratte Pergola-Fabriano e Civitanova-Macerata-Fabriano. “Questo provvedimento non solo porterebbe un considerevole risparmio, in una necessaria riorganizzazione del trasporto pubblico locale regionale, ma unirebbe la nostra regione con un’unica superstrada ferrata interna, in grado di collegare la provincia di Macerata a quella di Pesaro, passando per Fabriano, con tempi di percorrenza ridottissimi e utilizzando un’infrastruttura esistente”.*

*Nelle settimane scorse l’incontro di Baldelli con i sindaci di Fabriano, Giancarlo Sagramola, di Sassoferrato, Ugo Pesciarelli, e l’ingegnere Morellina di Rete Ferroviaria Italiana. L’incontro, sollecitato dai sindaci stessi, ha avuto ad oggetto la valorizzazione della tratta ferroviaria Fabriano-Pergola, sospesa da più di due anni ed il suo possibile ripristino. I primi cittadini hanno rappresentato a Rfi che la ferrovia se valorizzata potrebbe svolgere una importantissima funzione sociale oltre che essere volano alla promozione turistica dei territori a cavallo tra le due province di Pesaro e Ancona. Ferrovie Italiane hanno ribadito che la Regione rimane l’attore principale per ogni intervento e programmazione, in quanto Rfi non ritiene la tratta economicamente sostenibile.*

*I sindaci hanno quindi convenuto di contattare il nuovo Assessore Regionale ai trasporti per tutte le iniziative da porre in essere per il ripristino e la valorizzazione della linea.”*

**STORIA DELLA FERROVIA FABRIANO - PERGOLA - FERMIGNANO - URBINO - SANT'ARCANGELO DI ROMAGNA** [info@lestradeferrate.it](mailto:info@lestradeferrate.it) (mai completata)

di **Rosario Serafino**

Fonte: <http://www.lestradeferrate.it/mono25.htm>

Tale Linea doveva diventare una valida alternativa alla litoranea adriatica da Pescara fino a Sant'Arcangelo di Romagna. Invece la Subappenninica è rimasta tale solo sulla carta. Costruita solo in parte e per tronchi successivi, raggiunse la massima estensione prima della seconda guerra mondiale quando da Fabriano si poteva giungere a Urbino e poi tornare a Fano. Ma prima il conflitto mondiale, poi la concorrenza del trasporto su gomma, ne hanno portato alla chiusura quasi totale. Oggi ne resta un breve tronco di 32 chilometri fino a Pergola, recentemente chiuso temporaneamente.



## SICILIA

### “Storia della ferrovia Noto-Pachino “

“era una linea ferroviaria a semplice binario che collegava Noto, all'estremo meridionale della Sicilia, con la stazione di Pachino (l'impianto geograficamente più a sud della nazione). L'esercizio ferroviario venne sospeso nel 1986; la linea fu dismessa nel 2002”; La **stazione di Pachino** era, fino al 1986, la stazione ferroviaria della città di Pachino. Con i suoi 36°41' di latitudine nord aveva la particolarità di essere la stazione ferroviaria più meridionale d'Italia e deteneva anche tale primato in Europa per quanto riguarda lo scartamento ordinario: infatti le stazioni di Messene e di Kalamata, estremi capilinea meridionali della rete greca che si trovano a una simile latitudine, sono raggiunte dalle ferrovie del Peloponneso a scartamento metrico, mentre le stazioni spagnole di Malaga, Cadice e Algeciras, più a sud di Pachino di circa 30-40', fanno parte della rete RENFE a scartamento largo di 1 674 mm”

### **Storia della Porto Empedocle – Castelvetro: (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche)**

Il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario da Castelvetro ad Agrigento risale al lontano anno 1882. In tale anno il Ministero dei Lavori Pubblici approntò uno studio preliminare che però a causa del forte campanilismo e delle rivalità tra i paesi interessati sul tracciato da seguire non ebbe seguito.

Uno dei tanti propositi era quello di una ferrovia a scartamento ordinario che saldasse a Porto Empedocle le due linee provenienti da Palermo (via stazione di Alcamo e via stazione di Aragona Caldare).

Nel 1901 una Regia Commissione tentò di risolvere la situazione delle ferrovie complementari sicule ma adottando lo scartamento ridotto e un tracciato che zigzagando tra l'interno e il litorale non doveva scontentare nessuno ma che di fatto metteva le basi per la lenta agonia della linea negli anni a venire.

Nulla di fatto fino al 1906 quando a seguito del riscatto della Rete Sicula le FS subentranti affrontarono il problema; nel 1907 erano pronti i progetti ed il 20 giugno 1910 il primo tronco della ferrovia, da Castelvetro a Selinunte, di 13,112 km, entrava in esercizio. I lavori andavano avanti lentamente fino al 2 luglio 1923 quando con l'attivazione del tratto da Sciacca a Ribera di 22,083 km si poteva finalmente percorrere l'intera linea che però, giunti a Porto Empedocle, obbligava al trasbordo sulla linea a scartamento ordinario se si voleva raggiungere la stazione di Girgenti, (dal 1927 Agrigento Bassa), che distava 5 km dal centro cittadino.

Solo nel 1933 venne costruito il tratto di circa 3 km da Agrigento Bassa all'attuale, nuova, stazione di Agrigento Centrale a scartamento ordinario con interposte le rotaie a scartamento ridotto realizzando il doppio scartamento, ma lasciando ancora isolata la linea da Castelvetro, non collegata neanche all'altra linea FS a scartamento ridotto proveniente da Canicattì e Licata, aperta nel 1924, che invece arrivava mediante tale doppio scartamento fino alla stazione centrale.

La Castelvetro – Porto Empedocle, armata con rotaie Vignoles da 27 kg/m e traversine di legno come le altre linee secondarie della rete sicula, mostrava già molti difetti progettuali che la rendevano vecchia già all'atto della consegna: eccessiva tortuosità, lunghi tempi di percorrenza, stazioni in genere molto distanti dal centro abitato e mancanza di proseguimento fino al capoluogo. Ma soprattutto risentiva dell'impostazione originaria delle ferrovie siciliane disegnate essenzialmente in funzione del trasporto verso i porti d'imbarco del minerale di zolfo estratto nei bacini dell'interno, senza tener conto che, con la lentezza di esecuzione dei lavori, all'atto dell'apertura delle linee il traffico zolfifero era già crollato a livelli irrilevanti.

Essendo unica via di comunicazione, all'epoca, poteva essere accettabile, dato che la rete stradale era inesistente; ma i miglioramenti stradali avvenuti negli anni immediatamente successivi che permettevano di arrivare nel cuore dei centri abitati anziché in aperta campagna, la necessità di trasbordare le merci nelle stazioni a scartamento ordinario e il crollo definitivo dell'attività estrattiva zolfifera le diedero il colpo di grazia.

Nel 1949 l'arrivo delle automotrici RALn 60 produsse un incremento consistente del traffico passeggeri, segno che vi era una domanda di trasporto ancora elevata. Ma questo costituì l'unico concreto tentativo di recupero e rimase l'unico fatto: all'introduzione dei nuovi mezzi non fecero seguito interventi strutturali, la linea, già in condizioni pietose di armamento, venne lasciata priva di qualunque ammodernamento o manutenzione, il sistema di segnalamento rimase limitato ai soli pali indicatori delle stazioni e l'esercizio a Dirigenza unica, tutte condizioni che comportavano pesanti limitazioni d'esercizio e abbassamento della velocità commerciale a livelli irrisori. Il vero problema non era la mancanza di utenza ma la assoluta indifferenza alle richieste provenienti da più parti, anche delle istituzioni locali, di una trasformazione a scartamento ordinario e un ammodernamento della importante relazione costiera. Ogni richiesta rimase inascoltata; erano gli anni in cui da più parti si riteneva il treno un mezzo ormai obsoleto e il futuro tutto dei mezzi su gomma.

Il 20 maggio 1951 la linea venne finalmente prolungata da Porto Empedocle ad Agrigento Centrale mediante l'aggiunta di una terza rotaia al già esistente binario a scartamento ordinario fino ad Agrigento Bassa. Il collegamento era stato fatto, tuttavia, in ritardo sui tempi di quasi mezzo secolo rendendone ormai quasi vana l'esecuzione.

La Castelvetro Agrigento, pesantemente in passivo, perdeva di giorno in giorno utenti, a causa dei lunghi tempi di percorrenza e dell'offerta disarmonica di treni i cui orari erano compilati più per risparmiare personale e mezzi che per venire incontro alla richiesta dei viaggiatori.

Drastica anche la contrazione del traffico merci senza possibilità di espansione dato l'handicap dello scartamento, nonostante il timido tentativo, verso la metà degli anni sessanta, fatto con l'introduzione di speciali carri per trasporto di carri ordinari; la loro circolazione tuttavia era limitata a Sciacca a causa della sagoma limitata delle gallerie tra questa stazione e Porto Empedocle. Infatti solo una segheria di Sciacca continuava a servirsi del vettore ferroviario e a Menfi, nel periodo della vendemmia, un'industria vinicola di grandi dimensioni caricava parecchi carri cisterna. Il 19 luglio 1966 la grande frana di Agrigento che produsse migliaia di senzatetto a causa dell'inagibilità di centinaia di moderni condomini, scandalosamente costruiti su terreni instabili, produsse per la linea un'improvvisa impennata della domanda di trasporto di ogni genere di approvvigionamento e attrezzatura per fronteggiare l'emergenza.

La linea fu l'unica infrastruttura in grado di affrontarla, stante la difficile viabilità esistente; vennero effettuati fino a cinque o sei treni merci al giorno e le R.302 diedero il meglio di sé. Nessuno in tale occasione pensò che la trasformazione della linea in scartamento ordinario e il suo ammodernamento avrebbe potuto contribuire fattivamente allo sviluppo dell'economia e del turismo, come aveva contribuito a superare l'emergenza e tutto tornò come prima.

Il 23 febbraio 1976, dopo una chiusura per lavori di manutenzione, la linea tra Porto Empedocle ed Agrigento Bassa, terminati i lavori, venne privata del binario a scartamento ridotto e declassata a raccordo, e i servizi passeggeri affidati ad autoservizi sostitutivi.

Nel novembre del 1976 il maltempo causò smottamenti tra Sciacca e Ribera, e dissesti fino a Porto Empedocle che causarono lunghe chiusure. Dal dicembre del 1977 il servizio venne sospeso da Realmonte ad Agrigento e sostituito da autocorse e qualche mese dopo chiuse tutto il tratto Ribera – Porto Empedocle. Le RALn 60 continuarono a svolgere i pochi servizi passeggeri tra Castelvetro e Ribera e le R 302 del Deposito Locomotive di Castelvetro la trazione dei treni merci.

Nel 1983 ne erano attive due sole unità. Nel 1978 le FS ordinarono, tra le incertezze sul futuro, alla FIPEM un nuovo tipo di locomotiva di linea. Le nuove locomotive, classificate RD.142 2001 e 2002 vennero consegnate alla fine del 1981 ma entrarono in funzione solo all'inizio del 1983 al traino dei sempre più rari treni merci. Tutti i treni però vengono ormai sospesi dal 1° agosto all'8 settembre e nel resto dell'anno sono effettuati 5 treni di andata (dispari) e 4 di ritorno (pari), con la prima partenza da Castelvetro alle ore 13.11, una coppia limitata a Sciacca senza coincidenze con gli autobus sostitutivi Ribera – Agrigento. Il 31 dicembre 1985 fu l'ultimo giorno di vita dell'ultima linea a scartamento ridotto delle FS; il treno merci 59751 Castelvetro – Sciacca, trainato dalla RD. 142.2002, percorse la linea per l'ultima volta.

A partire dal 1° gennaio 1986 cessarono tutti i servizi passeggeri e merci. Resterà ancora per alcuni anni, con orari assurdi nell'orario FS, una coppia di autocorse sostitutive.

**Storia della Agrigento – Licata** Nata per gli scopi industriali dell'area assolveva malamente quelli di trasporto viaggiatori. Una certa quantità di trasporto merci di prodotti agricoli come frutta secca, cereali, ortaggi, legumi secchi e olii essenziali (le fave e i legumi spediti negli anni venti raggiungevano le 45.000 tonnellate) alimentava il traffico ferroviario ma lo sviluppo del trasporto su strada la avviò ad un lento declino data la bassissima velocità commerciale dovuta alla cremagliera.

Il servizio ferroviario venne completamente soppresso il 28 settembre 1958. La chiusura della linea e il suo smantellamento vennero decise con Decreto del Presidente della Repubblica n.875 del 26 agosto 1959. Tale atto fu oggetto di un contenzioso per conflitto di competenza tra la Presidenza della Regione Siciliana e il Ministero dei Trasporti su cui dovette pronunciarsi la Corte Costituzionale con la sentenza n.13 del 1960.

La linea venne armata con rotaie da 27 kg/m montate su traverse di legno distanti 0,82 m l'una dall'altra. Nei sei tratti a cremagliera, complessivamente 10,8 km, questa, del tipo Strub da 44 kg/m, era montata al centro del binario fissata alle stesse traverse montate a distanza inferiore. Il raggio di curvatura minimo era di 100 m e la pendenza massima era del 75 per mille sulle tratte ad aderenza artificiale. Tale tipo di costruzione, molto in economia, permetteva solo basse velocità di linea non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e a 45 km/h per le automotrici nei tratti ad aderenza naturale. La breve diramazione Canicattì – Bivio Margonia non aveva tratti a cremagliera e la pendenza massima era del 25 per mille.

L'esercizio, come per le altre linee della rete, venne svolto a Dirigenza unica con sede a Naro; le stazioni erano presenziate da semplici assuntori e prive di segnalamento eccetto il semplice Palo indicatore a segnare il punto di fermata prima di impegnare le stazioni sede di incrocio o di precedenza. Per il servizio sulla linea vennero utilizzate le locomotive a vapore del gruppo R370. Non venne mai fatto alcun ammodernamento degli impianti fino alla chiusura, né vennero impiegate automotrici.

Il percorso, partendo da Agrigento Bassa, prevedeva un primo tratto a cremagliera per raggiungere la stazione di Favara a 291 m s.l.m. oltre la quale si scendeva nel bacino zolfifero all'interno del quale si trovavano la stazione per il carico del minerale, Zolfare Deli, e una fermata successiva, Deli, per i minatori che si recavano all'accesso delle miniere. La linea proseguiva ancora in salita verso il Bivio Margonia al quale non corrispondeva alcuna località ed aveva il solo scopo di diramazione per Canicattì. La linea continuava a salire fino ai 419 m di Naro, grosso centro ad economia agricola e mineraria dopo di che iniziava a scendere verso Palma di Montechiaro, giungendo sulla costa a Torre di Gaffe e terminando la corsa a Licata la cui stazione era raccordata al porto mediante un raccordo a doppio scartamento di poco meno di 1 km.

### **Storia della Magazzolo – Lercara.**

La ferrovia venne progettata allo scopo di permettere il trasporto del minerale e lo spostamento dei minatori pendolari che dalle varie località si dovevano recare al lavoro nelle varie miniere di zolfo disseminate nel territorio dei comuni circostanti del bacino di Lercara (Palermo) e di Cianciana (Agrigento). Fu però in ritardo e solo nel 1912 che ebbe inizio la costruzione, in economia e a scartamento ridotto come il resto delle linee interne siciliane, a cura delle Ferrovie dello Stato.

Allo scopo di venire incontro alle richieste degli abitanti del grosso centro di Prizzi e del vicino Palazzo Adriano venne costruito anche un breve tronco diramato dalla stazione di Filaga, denominata di conseguenza Bivio Filaga, che richiese la costruzione del più lungo tratto a cremagliera, di circa 5 km. I lavori di costruzione terminarono soltanto nel 1924 con l'attivazione del tratto centrale tra Bivona e Alessandria della Rocca che realizzò il congiungimento con la linea costiera Castelvetro-Porto Empedocle. Per il servizio sulla linea vennero adoperate le locomotive a vapore del gruppo R370 atte al servizio sulle linee a cremagliera. Non venne mai previsto l'impiego di automotrici.

Il servizio ferroviario venne soppresso il 1 ottobre 1959. La ferrovia aveva origine dal piazzale della Stazione di Lercara Bassa della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, che all'inizio aveva il nome di stazione di Lercara e lo cambiò in Lercara Bassa proprio dopo l'entrata in funzione della linea e quindi della stazione vera e propria di Lercara Friddi che venne denominata Lercara Alta. La linea correva inizialmente affiancata alla ferrovia a scartamento ordinario Palermo-Agrigento poi curvava ad ovest e prendeva quota mediante il tratto a cremagliera, del tipo Strub, con ascesa del 75 per mille, che permetteva una velocità massima di 12 km/h. La linea era armata con rotaie da 27 kg/m montate su traversine di legno distanti 0,82 m l'una dall'altra. Tale tipo di costruzione, molto in economia, permetteva solo basse velocità di linea non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e a 45 km/h per automotrice nei tratti ad aderenza naturale. Nei tratti a cremagliera questa, del tipo Strub da 44 kg/m, era montata al centro del binario fissata alle stesse traversine montate a distanza inferiore. I tratti a cremagliera erano 10 in tutto per complessivi 21 km e permettevano alla linea di inerparsi fino a quote di quasi 900 m di altezza s.l.m. La circolazione dei treni venne regolata con il sistema economico a Dirigenza Unica con due sedi: a Lercara Alta per la sezione Lercara Bassa-Palazzo Adriano e a Magazzolo per la sezione Filaga-Magazzolo. Non venne mai fatto alcun ammodernamento degli impianti fino alla chiusura.

### **Ferrovia Regalbuto - Carcaci**

soppresso nel 1973, è in cattive condizioni rispetto al tratto a valle, chiuso nel 1983. Il binario è talvolta presente ma non con continuità. Le opere d'arte ed i fabbricati di stazione sono generalmente in condizioni di abbandono o cadenti. Da Carcaci a Schettino Santa Maria di Licodia lo stato delle costruzioni migliora sensibilmente mentre da qui a Motta Sant'Anastasia il binario è sempre presente, anche se in carenze condizioni di manutenzione, in quanto vede il transito saltuario di tradotte merci in regime di manovra" (Fonte: ferrovie abbandonate del professor Senes, Università Milano).

Dal Sito del Presidente delle "Stazioni Unite del Simeto" <https://www.divisare.com/projects/235443-architetto-salvatore-giovanni-ferlito-paterno-tra-urbano-e-rurale> evidenziamo una parte del progetto di riattivazione dell'Architetto Ferlito:

“LA POSSIBILE RIATTIVAZIONE:

L'adeguamento e la completa attivazione della ferrovia Motta S. Anastasia-Regalbuto, ai fini di uno sviluppo agroturistico-ambientale, sono i presupposti per avviare una proposta di riqualificazione basata sul recupero delle risorse ambientali esistenti nel comprensorio Simeto -Salso ed in particolare di quelle connesse alla collina storica di Paternò, area che la linea suddetta attraversa.

I paesi interessati al funzionamento dell'infrastruttura, sono quelli che costituiscono la cintura sud-occidentale del versante etneo corrispondenti alla prima tratta del percorso, parallelo al Simeto, cioè da Motta. S. Anastasia ad Adrano, e quelli di Centuripe e Regalbuto che si snodano lungo il fiume Salso, facenti parte della provincia di Enna. Questo storico sistema, Simeto-Salzo, dove i centri conservano ancora i resti dell'antico abitato medievale, consentirebbe lo sviluppo di un progetto interprovinciale, ponendosi come elemento di continuità tra due ambiti territoriali. Nella prospettiva di nuove dinamiche relazionali, riassetto e potenziamento del sistema infrastrutturale, diventano prioritari per la crescente richiesta di mobilità ed accessibilità del territorio.

La ferrovia in questione, presenta le potenzialità per un riequilibrio, tra versante etneo, caratterizzato da una forte conurbazione gravante su Catania e la vallata del Simeto, legata quest'ultima ad un uso del suolo prevalentemente

agricolo. Inoltre la linea, dalla stazione centrale di Catania giunge a quella sud di Bicocca connettendosi all'aeroporto internazionale di Fontana Rossa e all'area industriale per poi diramarsi in tre linee, quella interessata che funziona fino a Paternò come trasporto merci di Siracusa ed Enna, passeggeri-merci. Il percorso del treno attraversa i fondi agrari di un paesaggio di rilevante valore storico-naturalistico; la linea ferrata si trova a poca distanza dei centri abitati dei diversi comuni, coinvolgendone per lo più i territori rurali, ad eccezione di Paternò in cui la stazione si trova a ridosso dell'abitato; questo è un elemento significativo che rafforza la posizione strategica del paese, dovuta alla sua collocazione centrale, alla dotazione di servizi di livello superiore e al convergere in essa delle maggiori arterie di comunicazione, che la pongono punto nevralgico in relazione ai centri dell'entroterra, del medio alto Simeto e di Catania.

Da Paternò la linea continua, accostandosi per un tratto al Simeto per poi attraversarlo e proseguire lungo il Salso, interrompendosi bruscamente in prossimità dell'abitato di Regalbuto. Le potenzialità della infrastruttura, oggi altrettanto forti di quelle che ne hanno motivato la realizzazione, sono riassumibili nell'utilizzo della ferrovia come linea turistica annessa alle attività ricreative e agro-ambientali, consentendo l'agevolazione della mobilità interterritoriale e la diretta accessibilità ai luoghi storici del paesaggio rurale ancora oggi poco praticati."

**Storia e Descrizione della Tratta: Ficuzza - Corleone PA – Godrano.** - “Nel 1884 la località di Ficuzza venne raggiunta dalla linea ferroviaria a scartamento ridotto linea ferroviaria Palermo (Sant'Erasmo)-Corleone-San Carlo. In esercizio fino al 1959 è oggi un percorso ciclopedonale. Il tracciato, pianeggiante, a volte anche tortuoso, si snoda all'interno della riserva naturale alternando il fitto verde del bosco con ampie vedute, prima sul bacino dello Scanzano, poi sulla Rocca Busambra con ai piedi il villaggio di Ficuzza e l'antica stazione”.

**Storia e Descrizione Ex Tratta Ferroviaria a scartamento ridotto "Ciccio Pecora" che va da Giarratana a Chiaramonte.** La linea conobbe il suo momento di gloria nel 1933 quando il Re Vittorio Emanuele III visitò, viaggiando sul trenino addobbato a festa, la Necropoli di Pantalica. Durante la guerra, nel 1943, la ferrovia fu utilizzata dagli alleati per trasportare truppe e materiali per l'offensiva contro le truppe italo-tedesche a Palazzolo. A seguito della diminuzione del traffico merci conseguente alla crisi del dopoguerra, nel 1949, vennero chiusi all'esercizio i tratti da Bivio Giarratana a Ragusa e a Vizzini. *Rimase in attività fino alle ore 9:30 del 30 giugno 1956.*

**Storia e Descrizione Ex Tratta San Carlo-Chiusa Sclafani e San Carlo - Burgio.** “Da Palermo a Villafrati (~20 km) non vi è quasi più traccia della sede ferroviaria, essendo stata per lunghi tratti cancellata dall'urbanizzazione o trasformata in strada pubblica. Da Villafrati a Burgio, invece, la linea è quasi interamente riconoscibile come sentiero sterrato o strada campestre, seppur non mancano brevi tratti inclusi nei campi coltivati (soprattutto tra Ficuzza e Corleone e nei pressi di Bisacchino) o trasformati in strade locali. Variabile lo stato di conservazione delle opere d'arte, con alcuni viadotti e gallerie che presentano problemi strutturali. I fabbricati delle ex-fermate sono quasi tutti scomparsi, mentre quelli delle ex-stazioni sono in parte fatiscenti e abbandonati e in parte abitati (Misilmeri) o convertiti ad altro uso (Ficuzza, Corleone, Campofiorito, Bisacchino, Burgio)” (Fonte Ferrovie Abbandonate Professor Senes Università Milano);

**Storia e Descrizione Ex Tratta Piazza Armerina - Dittaino.** “La ferrovia Dittaino–Piazza Armerina–Caltagirone era una ferrovia a scartamento ridotto della Sicilia, delle Ferrovie dello Stato, che collegava la stazione di Dittaino (già Assoro) a quella di Piazza Armerina e in seguito a Caltagirone attraversando molti comuni della provincia di Enna”.

### **Storia e Descrizione della Linea da S. Erasmo a Corleone, S. Carlo e Burgio (Linea Palermo – Corleone)**

La linea partiva dalla stazione di S. Erasmo e subito superava il fiume Oreto su un ponte in ferro e, seguendo la costa a ridosso del mare, arrivava al km 3+670 alla fermata Bandita. Al km 4+800 la linea attraversava con un P.L. la SS.113 e al km 4+933 raggiungeva Acqua dei Corsari, originariamente fermata e dal 1954, a seguito della chiusura del tronco precedente, stazione terminale. Dopo avere superato con un cavalcavia la ferrovia Palermo-Messina si arrivava alla stazione di Villabate (km 7+670) e da lì, con un tracciato che seguiva la SS.121, e qualche volta la incrociava con P.L., si raggiungeva la fermata di Portella di Mare (km 8+924). Continuando lungo la valle dell'Eleuterio si passava sul fiume con il viadotto Mortilli, con tredici arcate di dodici metri ciascuna, da considerare tra le opere più importanti dell'intera linea.







-  26+809 Polla
  
-  linea FCL per Marsico Nuovo
  
-  33+917 Atena / Atena Lucana (FCL)
  
-  40+650 Sala Consilina
  
-  45+455 Sassano-Teggiano
  
-  49+745 Padula
  
-  55+514 Montesano-Buonabitacolo
  
-  64+661 Casalbuono
  
-  71+416 Casaleto-Battaglia
  
-  -----
-  confine Campania-Basilicata
  
-  78+247 Lagonegro (FCL) / Lagonegro (RFI)
  
-  linea FCL per Spezzano Albanese

## LOMBARDIA

### Storia della ferrovia della Valmorea

La concessione per la costruzione e l'esercizio della Castellanza-Malnate fu ottenuta dalla Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno (FNS) che già aveva in concessione l'infrastruttura della linea omonima.

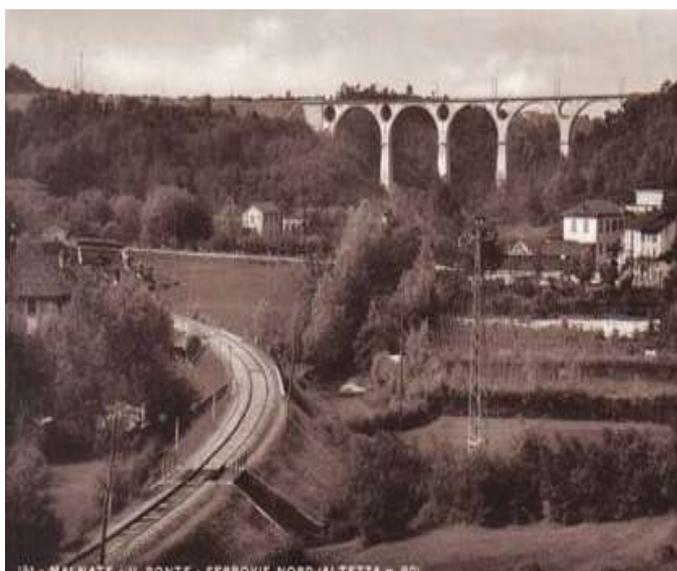
Il primo tratto, da Castellanza a Cairate, fu aperto il 18 luglio 1904. Il 31 dicembre 1915 fu inaugurata la tratta da Cairate-Lonate Ceppino a Malnate, autorizzata con regio decreto n. 18 del 5 gennaio 1913 e il 31 dicembre 1915 fu la volta della sezione fino a Valmorea che comprendeva la caratteristica stazione di Malnate, nei pressi del quale veniva sottopassata la Saronno-Laveno.

L'anno successivo, l'esercizio della linea fu ceduto dalla FNS alle Ferrovie Nord Milano. Frattanto si era costituita una società ad hoc con il compito di costruire il tronco ferroviario sul territorio svizzero. La Valmorea-Mendrisio fu aperta il 28 giugno 1926 conferendo all'intera linea la funzione di importante via di comunicazione internazionale.

Nel 1928, su ordine del governo fascista, la ferrovia fu fatta terminare a Valmorea, chiudendo la frontiera italo-svizzera di Santa Margherita di Stabio. In territorio svizzero la ferrovia rimase in uso come raccordo industriale. Privata ormai la linea della sua funzione di collegamento internazionale, nel 1938, il capolinea dei treni passeggeri fu arretrato a Cairate, mentre le merci proseguivano fino a Malnate.

L'anno successivo, il capolinea della ferrovia fu posto a Castiglione Olona. Il servizio passeggeri fu chiuso definitivamente nel 1952. Il 16 luglio 1977 anche il traffico merci fu soppresso in conseguenza della chiusura della Cartiera Vita Mayer di Cairate, principale cliente del servizio, e dello scarso interesse delle altre aziende della valle a mantenere in esercizio la linea ferroviaria. In seguito più volte venne prospettata la riapertura della linea, portando nel 1980 ad un apposito stanziamento per il relativo studio.

Nel 2010 la stazione di Castellanza, ubicata in Piazza XXV Aprile, fu dismessa in seguito all'apertura della tratta che attraversa l'omonimo comune in sotterranea e sostituita da un nuovo impianto, sempre sulla linea Novara-Seregno, ubicato in Via Morelli. Dal 1° dicembre 2008 al 31 maggio 2014, la tratta Mendrisio-Stabio venne interessata dai lavori di raddoppio ed elettrificazione connessi alla nuova ferrovia Mendrisio-Varese; nell'ambito di tale progetto, dal 2014 la tratta Stabio-Mendrisio è percorsa dai treni suburbani dai treni effettuati da TiLo in servizio sulla Rete celere del Canton Ticino.



## Stazioni e Fermate

	<u>per Immensee</u>
	0+000 <u>Mendrisio</u>
	<u>per Chiasso</u>
	0+940 <u>Autostrada A2 - Strada europea E35</u>
	8+574 torrente <u>Laveggio</u>
	1+970 <u>Ligornetto-Genestrerio</u> † 1928
	3+579 <u>Stabio</u>
	<u>per Arcisate</u> (in costruzione)
	<u>31+194</u> confine <u>Italia-Svizzera</u>
	5+148
	28+815 <u>Valmorea</u>
	26+133 <u>Cantello</u>
	23+859 fiume <u>Olona</u>
	23+726 <u>Malnate Olona</u>
	23+353 <u>ferrovia Saronno-Laveno</u> e <u>linea FNM per Como</u> † 1966
	22+146 <u>Bizzozero-Gurone</u>

	19+842 <u>Lozza-Ponte di Vedano</u>
	18+174 <u>Castiglione Olona</u>
	14+614 <u>Torba-Gornate Olona</u>
	10+575 <u>Cairate-Lonate</u>
	8+991 <u>Cairate-Bergoro</u>
	8+574 fiume <u>Olona</u>
	7+680 <u>Fagnano Olona</u>
	6+556 <u>Fermata Candiani</u>
	5+758 <u>Gorla Maggiore</u>
	4+801 <u>Solbiate Olona</u>
	3+731 <u>Gorla Minore</u>
	2+668 <u>Prospiano</u>
	1+872 <u>Marnate-Olgiate Olona</u>
	1+351 <u>Autostrada A8 - Strada europea E62</u>
	<u>Linea Novara-Saronno</u> * 2010
	0+000 <u>Castellanza Linea Novara-Saronno</u> † 2010

**Descrizione della Ferrovia Piacenza –Cremona**

**km 31**

**sospesa**

E' una linea sostanzialmente rettilinea che collega due popolose città padane (penetrando nei rispettivi centri in tempi ovviamente più ridotti rispetto al bus). Peccato che le due città si trovano in due differenti regioni per cui né Milano, né Bologna se ne interessano. **Legambiente** ha proposto di gestirla come una metropolitana leggera. Ci sembra un'ottima idea. Recentemente la regione Emilia sembra aver preso in considerazione questa ipotesi.

### **EX Ferrovia Como – Malnate – Varese**

Riportiamo un Lavoro del noto Architetto Comasco **Giorgio Costanzo** (da Strade Verdi, Progetti a Como pag. 25)

***“Il possibile recupero della dismessa Linea ferrata Como/Grandate/Malnate/Varese, ovvero un’occasione per una sostenibilità come “sviluppo in grado di soddisfare i bisogni della generazione attuale senza compromettere, per le generazioni future, la possibilità di soddisfare le proprie”. (Commissione Brundtland, 1987)”***

*“La Commissione Europea nelle sue direttive ha fissato come prioritario il recupero degli antichi legami tra uomo e territorio mediante una serie di temi di tutela, valorizzazione, utilizzo, diversificazione e promozione tesi al miglioramento della qualità della vita in senso lato e più in particolare nelle zone rurali, soprattutto quelle contigue alle zone urbanizzate. In tal senso le “strade verdi” (greenway) sono una validissima proposta/soluzione/strumento che riesce a coinvolgere i cittadini in un processo di conoscenza, rispetto, valorizzazione delle risorse del territorio al fine di una sua riappropriazione che metta in condizione di cogliere il concatenarsi di un paesaggio con un altro, di apprezzarne le trasformazioni e le preesistenze che ne raccontano la storia.*

*L’idea di “strade verdi” in questa logica di sostenibilità è assolutamente riconoscibile in questo percorso che attraversa per complessivi 16 km circa i territori di 11 comuni, di due provincie diverse (Como e Varese) e che insiste sulla sede di una ferrovia dismessa delle Ferrovie Nord Milano, la Como (Brescia) - Grandate/Malnate-Varese.*

*Il recupero di questa vecchia linea ferrata dismessa per restituirla alla comunità come percorso pedonale e ciclabile sarebbe la realizzazione di un segmento di una rete di “percorsi verdi” complementare o alternativa alla rete delle strade veicolari a cui la Regione Lombardia da tempo sta lavorando in linea con quanto da tempo avviene nel resto d’Europa.*

*Questa “strada verde” potrebbe dunque diventare parte di un sistema viabile protetto e separato dal traffico veicolare in grado di accogliere quanti - cicloturisti, escursionisti, famiglie, scolari, adulti, anziani, disabili – intendono compiere spostamenti non motorizzati.*

*Creare questa “strada verde” significa in primo luogo agevolare l’adeguamento delle amministrazioni locali alle linee programmatiche indicate sia dalla Regione Lombardia (Delibera della Giunta Regionale del 07 febbraio 2005 n.7/20442 Individuazione degli itinerari preferenziali della Rete Verde Europea nell’ambito del progetto REVER-MED), sia dalla Provincia di Como nell’ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (nell’ambito del Sistema Ambientale sono individuate le “Aree Protette e la Rete Ecologica che rappresentano contesti di elevata rilevanza territoriale, entro i quali sviluppare azioni di conservazione e valorizzazione del patrimonio naturale, storico-culturale e paesaggistico.*

*La strategia di connessione funzionale rappresentata dalla definizione e gestione di reti ecologiche volta ad ottenere il miglioramento dell'ambiente di vita delle popolazioni residenti, integrando la fruizione ecologica delle reti con l'ampliamento dell'offerta di fruizione ricreativa del territorio quali piste ciclo-pedonali ed altre greenways").*

*In questi strumenti programmatori, "itinerari" sono le infrastrutture lineari - aventi larghezza minima di 2 m - quali percorsi stradali secondari, piste ciclopedonali o altri percorsi che abbiano come pregiudiziale la separazione dal traffico motorizzato; la "nostra" ex ferrovia ha tutte queste caratteristiche, oltre che una pendenza ottimale inferiore al 3%.*

*Gli elementi per definire l'ex ferrovia "bene culturale" anche in senso lato ci sono tutti non solo per le sue valenze ambientali (ed è in questa direzione che si sta muovendo la Regione Lombardia) ma anche, se non soprattutto, per l'unicità delle sue caratteristiche complessive di "bene" che se non salvaguardato si perde irrimediabilmente: ci si riferisce all'insieme delle stazioni che connotano il territorio, alla linea stessa del suo tracciato che lo segna tra i tanti tratti ancora incredibilmente boscati e verdi tra tanta antropizzazione ed urbanizzazione molte volte disordinata, anonima e senz'anima né progetto, ai ponti e ponticelli che superano i dislivelli e tutto un reticolo minore di corsi d'acqua, cioè ad una tipologia edilizia costruttiva nel suo insieme tipica e propria della fine del XIX secolo, un secolo quello di strutturazione e non di consumo/sfruttamento del territorio.*

*Proprio intorno all'idea del recupero di questo itinerario lavora da qualche tempo il sodalizio comasco IUBILANTES (organizzazione di volontariato culturale - onlus) che nelle persone della professoressa **Ambra Garancini**, dell'architetto Giorgio Costanzo e dell'assessore alla cultura di Appiano Gentile, professoressa Maria Chiara Sibilìa, hanno verificato personalmente lo stato dell'ex linea ferroviaria: "A Grandate le traversine dei binari che corrono dalla stazione al ponte dell'autostrada sono ancora visibili, accatastate presso lo stesso ponte. Della massicciata, invece, si è persa ogni traccia, cancellata dall'asfalto e dalle rotatorie realizzate da poco dall'amministrazione comunale di Montano Lucino. Ma dopo la seconda rotonda, sotto la Varesina, ecco che la massicciata torna a fare capolino. Da qui parte infatti un sentiero largo quanto la massicciata della ferrovia, lungo il quale si leggono anche oggi elementi inequivocabili: segmenti di cordoli, ponti in ferro, massi portanti di tralicci ferroviari.*

*La passeggiata è una straordinaria avventura in mezzo al verde, durante la quale si ritrovano caselli ferroviari dismessi e stazioni abbandonate. In alcuni punti si è costretti a deviazioni forzate per aggirare tratti del sedime ferroviario trasformati in orti, pollai e parcheggi.*

*Oltre all'attraversamento di alcune strade asfaltate e trafficate, a volte ci si è trovati nella necessità di costeggiare le recinzioni di capannoni o di ville con giardino, i cui proprietari, dopo aver acquisito il terreno della via ferrata, ne hanno cancellato ogni traccia. Le modifiche più radicali si riscontrano nel territorio del Comune di Lurate Caccivio, dove la massicciata è stata inglobata dal tessuto urbano, anche se si lascia ancora intravedere con squarci inaspettati.*

*Chi si sarebbe aspettato di vedere la massicciata spuntare da un giardino o di incontrare, su un tratto di ferrovia ritrasformato in prato verde, pony bianchi e caprette? Quello più difficoltoso è sicuramente il percorso tra Lurate Caccivio e Olgiate Comasco perché, in quel punto, la ferrovia correva in una trincea scavata entro una valletta posta tra due colline. Fango e acqua costringono a seguire il tracciato camminando in quota, lungo un sentiero che lo costeggia.*

*Nel complesso il percorso è ancora interamente leggibile e facilmente percorribile, anche se talvolta su percorsi laterali, sempre tuttavia ben identificabili. La continuità si è rilevata anche nel successivo tratto tra Olgiate Comasco e Malnate S. Salvatore: da qui la ferrovia correva ancora una volta in trincea per collegarsi con il tratto, tuttora in esercizio, che viene da Saronno verso Varese.*

*Il recupero di questa linea ferrata, allo scopo di trasformarla in un percorso pedonale e ciclabile, porrà ovviamente numerose questioni di ordine economico ed organizzativo, ma è certo che una simile iniziativa non mancherà di portare al territorio un importante ritorno turistico, culturale e socioeconomico. La presenza di un tracciato ferroviario, benché non più percorso da treni, in un territorio ricco di testimonianze storiche, costituisce infatti per la collettività un inestimabile patrimonio che merita di essere recuperato e valorizzato, nell'ottica di uno sviluppo sostenibile".*

*Per la soluzione degli inevitabili problemi tecnici ed economici sarà indispensabile la collaborazione degli enti comunali e provinciali interessati dal percorso, ma il gruppo degli "esploratori" Iubilantes è convinto che chi percorrerà questa greenway potrà trovarvi numerosi e molteplici motivi di interesse e di attrazione e riscoprire"*

## ABRUZZO

### Descrizione della linea ferroviaria Lanciano – Castel di Sangro km 85 (forse in ricostruzione?)

Questa linea collegava la Valle del Sangro con Lanciano e la costa adriatica ed era percorsa dal "Treno della Valle", un convoglio a vocazione turistica che negli anni Novanta aveva riscosso un certo successo. A Castel di Sangro, tra l'altro, consentiva di proseguire sulla Sulmona - Carpinone, realizzando così un itinerario altamente suggestivo. La Sangritana (società regionale che gestisce la tratta) aveva iniziato i lavori di miglioria del binario, che, tuttavia, attualmente risultano sospesi.

#### Linea Turistica RFI Sulmona – Carpinone - Isernia

##### Stazioni e fermate

		<a href="#">linea per Terni</a>	
		<a href="#">linea per Pescara</a>	
	0+000	<a href="#">Sulmona</a>	348 <a href="#">m s.l.m.</a>
		<a href="#">linea per Roma</a>	
	2+960	<a href="#">Sulmona-Introdacqua</a>	411 m s.l.m.
	7+560	<a href="#">Vallelarga</a> * 1947 † 2002	503 m s.l.m.
	13+070	<a href="#">Pettorano sul Gizio</a>	627 m s.l.m.
	25+568	<a href="#">Cansano</a> † 2002 ** 2017 <sup>[7][8]</sup>	948 m s.l.m.
	28+220	galleria Dirupo (1210 m)	
	29+430		
	30+950	<a href="#">Campo di Giove</a>	1069 m s.l.m.
	34+270	<a href="#">Campo di Giove Majella</a> * 1991	

	38+620	<a href="#">galleria Maiella (2486 m)</a>	
	41+100		
	43+490	<a href="#">Palena</a>	1257 m s.l.m.
	49+160	<a href="#">Rivisondoli-Pescocostanzo</a>	1268 m s.l.m.
	52+310	<a href="#">Roccaraso</a>	1226 m s.l.m.
	57+630	<a href="#">galleria Arazzecca (1064 m)</a>	
	58+700		
	61+010	<a href="#">Sant'Ilario Sangro</a> † 2002	1037 m s.l.m.
	68+750	<a href="#">Alfedena-Scontrone</a>	878 m s.l.m.
	72+660	<a href="#">Montenero Valcocchiara</a> † 2002	826 m s.l.m.
	76+820	<a href="#">Castel di Sangro</a> / <a href="#">FAS</a> † 2007 <sup>[9]</sup>	802 m s.l.m.
		raccordo FS-FAS	
		<a href="#">linea FAS per Lanciano</a>	
	80+580	<a href="#">Montalto di Rionero Sannitico</a> * 1961 <sup>[10]</sup> † 2002	862 m s.l.m.
	82+250	<a href="#">galleria Monte Pagano (3110 m)</a>	
	85+360		
		confine <a href="#">Abruzzo-Molise</a>	
	86+470	<a href="#">San Pietro Avellana-Capracotta</a>	923 m s.l.m.
	93+170	<a href="#">Villa San Michele</a> * 1961 <sup>[11]</sup>	922 m s.l.m.
	94+320	<a href="#">Vastogirardi</a>	916 m s.l.m.
	99+690	<a href="#">Carovilli-Roccasicura</a>	838 m s.l.m.
		<a href="#">linea per Agnone</a> † 1943	
	105+600	<a href="#">Pescolanciano-Chiauci</a>	762 m s.l.m.
	106+820	<a href="#">galleria Monte Totila (2175 m)</a>	
	108+990		

	110+300	<a href="#">Sessano del Molise</a>	740 m s.l.m.
		<a href="#">linea per Campobasso</a>	
	118+100	<a href="#">Carpinone</a>	631 m s.l.m.
		<a href="#">Pettoranello</a> † 2001	
		<a href="#">Pesche</a> † 2001	
	128+731	<a href="#">Isernia</a>	475 m s.l.m.
		<a href="#">linea per Vairano</a> e <a href="#">linea per Campobasso</a>	

## MOLISE

### Descrizione Termoli-Campobasso km 87 interrotta per lavori

Per questa linea – che collega il capoluogo regionale del Molise al mare ed alla linea adriatica – erano in corso importanti lavori di riqualificazione che hanno già comportato non pochi investimenti. Dopo una parziale riapertura, tuttavia, la circolazione dei treni risulta ancora sospesa.

### Descrizione Campobasso –Benevento km 84

Questa ferrovia serviva alcune piccole comunità appenniniche, come **Pietrelcina**, che diede i natali a **Padre Pio**. La sua valenza principale, che ne giustificherebbe la completa riattivazione, tuttavia, risiede nel collegamento diretto tra Campobasso e Napoli, che in precedenza assicurava. **Questa linea, ora, è utilizzata dalla Fondazione FS per fini turistici.**

## SARDEGNA

### FMS, Ferrovie Meridionali Sarde:

*“Agli inizi del secolo la Sardegna Sud Occidentale – il Sulcis – era un territorio praticamente tagliato fuori dal resto del mondo civile per la quasi totale mancanza di vie di comunicazione e di qualsiasi sistema di trasporto organizzato. Un abitante della zona, per raggiungere Cagliari doveva intraprendere un viaggio della durata di un giorno. Questa situazione non favoriva certo la scomparsa della depressione economica secolare in cui la regione versava e che si traduceva in uno stato di miseria largamente diffusa, il che, unito ad una profonda ignoranza, costituiva anche terreno fertile per la delinquenza.*

*Intorno all'anno 1910 cominciarono tuttavia a concretizzarsi le prime iniziative atte a rompere l'isolamento e vennero presentate due domande di concessione per la costruzione e l'esercizio di due linee ferroviarie a scartamento ridotto, necessarie per le zone estrattive. Infatti, la regione del Sulcis Iglesiente fin dalla dominazione fenicia era un'importante zona estrattiva, da cui si ricavano metalli come piombo ed argento.*

*L'attività mineraria fu sempre caratterizzata da periodi di grande coltivazione dei giacimenti, a periodi di pressoché totale inattività. Con l'avvento dell'epoca industriale e lo sfruttamento del vapore a fini produttivi soprattutto come mezzo di propulsione, si cercò di impiegarlo nel trasporto del minerale, rendendo molto appetibili alcune miniere fino ad allora*

non economicamente convenienti per problemi di comunicazione. Con queste premesse si iniziarono a progettare le prime linee ferroviarie percorse da locomotive a vapore.

Dopo anni di dibattiti nel primo decennio del Novecento si diede avvio allo studio di un troncone ferroviario che collegasse il Sulcis con Cagliari. Così vennero presentati due progetti alternativi. Il primo era elaborato dalla Ditta Cugnasca, e si fondava su un collegamento che partiva da Siliqua ed arrivava fino a Calasetta, passando per Santadi. Il secondo progetto prevedeva un collegamento che partiva da Cagliari arrivava fino a Capoterra da dove avrebbe proseguito per Pantaleo e Santadi utilizzando in parte il tracciato della linea ferroviaria che collegava La Maddalena Spiaggia alla miniera di San Leone e proseguisse dopo Santadi fino a Calasetta. Tale percorso misurava 92 Km da Cagliari a Calasetta contro i 110 della Cagliari Decimomannu – Siliqua (Ferrovie Reali scartamento ordinario) e Siliqua – Calasetta (Cugnasca scartamento ridotto) Malgrado la maggiore economicità della proposta Vanini e pur ritenendo tutti e due i progetti validi il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici optò per il progetto Cugnasca. L'11 dicembre 1914 a Roma Nacque la Società delle ferrovie Meridionali Sarde.

L'insorgere del primo Conflitto Mondiale allungò i tempi di realizzazione e solo nel 1923 iniziarono i lavori che terminarono tre anni dopo con l'inaugurazione della Santadi – Palmas Suergiu (l'attuale San Giovanni Suergiu) – Calasetta ed Iglesias – Palmas Suergiu alla quale venne aggiunto il troncone fino ad allora gestito dalle Ferrovie Reali Iglesias – Monteponi. Il 23 maggio del 1926 iniziò l'esercizio sulle due linee. La funzione principale di queste due linee era soprattutto indirizzata alla riduzione dei costi di trasporto del minerale fino ad allora operato con mezzi costosi. Durante il periodo del fascismo la ferrovia ebbe grossi margini di crescita in quanto la politica autarchica faceva sì che dalle miniere sulcitanee si estraessero sempre maggiori quantità di minerali.

Nel 1936 si ebbe un miglioramento del trasporto passeggeri con la messa in esercizio delle prime Littorine, quattro automotrici Fiat che dimezzarono i tempi di percorrenza. Con la fase di espansione dell'attività mineraria nel 1940 si operò il raddoppio della tratta Carbonia – Sant'Antioco lunga 16 km. Durante il conflitto bellico la linea venne sospesa ed il parco rotabile venne mimetizzato per non essere distrutto dai bombardamenti.

Nel 1955 le F.M.S. passarono sotto la Gestione Commissariale Governativa, usufruirono di alcuni contributi pubblici per l'ammodernamento della linea e per l'acquisto di nuovi mezzi ferroviari. Vennero acquistate delle automotrici con sigla Ade alcune attualmente in uso nelle FdS. Questo tipo di Automotrici erano dotate di sistema diesel elettrico, cioè un motore diesel alimenta un alternatore che da energia ad dei motori elettrici. Nonostante questo ammodernamento nel 1968 iniziò un'opera di dismissione delle linee operato all'inizio con la chiusura del tratto Siliqua Narcao, a causa dei lavori per costruzione di un bacino artificiale. Successivamente venne chiuso il tratto Monteponi – Iglesias per il crollo parziale di una galleria.

**Nel 1 settembre 1974** con la legge n° 309 si decretò la definitiva chiusura delle rimanenti linee ed il passaggio definitivo al servizio automobilistico.

Del glorioso passato delle F.M.S. che rispetto alle altre ferrovie in concessione aveva i bilanci quasi in pareggio, rimangono alcune opere di alta ingegneria degne di essere visitate. Nel settembre **1993** l'allora Sottocapo di Stato Maggiore dell'Esercito Generale di Corpo d'Armata **BUSCEMI** nell'ambito della Commissione Stato Regione per le Servizi militari propose il ripristino, **da parte del Genio ferrovieri**, della ferrovia sopraesposta per il tratto compreso tra Sant'Antioco Carbonia (stazione FS sulla linea per Cagliari) S. Anna Arresi e la costruzione di un breve tratto tra S. Anna Arresi e il Poligono Militare di Capo Teulada L'idea era di togliere il traffico pesante militare (Carri Armati e Pezzi di Artiglieria) dalle Strade del Sulcis Iglesiente. I **Mezzi Militari** sarebbero arrivati tramite la nave Major (nave commerciale civile ad uso esclusivo della Forza Armata) al Porto di Sant'Antioco. Sarebbero stati trasferiti su pianali ferroviari (carri merci) per raggiungere via ferrovia il Poligono Militare di Capo Teulada senza intasare le piccole Strade. In questo modo si favoriva il turismo e l'economia locale. Per quanto riguarda il **Personale Militare** l'idea era quella di far raggiungere la Sardegna con traghetti civili fino al porto di Cagliari o con gli aerei fino all'aeroporto di Cagliari e da lì raggiungere il Poligono via Ferrovia. In tal modo si realizzava un vero e proprio trasporto Intermodale. Tale idea fu concretizzata, a seguito di numerose ricognizioni svolte dall'allora Capitano del genio ferrovieri **Mario Pietrangeli** (in servizio presso lo SME IV Reparto Ufficio Movimenti e Trasporti – MOTRA) dal Geometra delle Ferrovie meridionali Sarde di Iglesias **Giorgio Sotgia** e dal Dottor **Fulvio DUCE** (allora Commissario Governativo delle FMS di Iglesias), nella stesura di un progetto. Tale progetto a causa di problematiche, non certamente tecniche né economiche, non fu mai attuato. “

**Macomer -Nuoro (arst) km 58 sospesa per motivi di sicurezza.** A seguito delle direttive dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria, emanate dopo l'incidente di Corato –direttive che prevedono il doppio agente in cabina ed il presenziamento di tutti i passaggi a livello, incluse via di accesso a fondi privati, imponendo inaccettabili costi di gestione –l'Arst ha sospeso la circolazione dei treni nel dicembre 2016. La Regione Sardegna aveva già investito somme non trascurabili per migliorare il binario e si era impegnata al rinnovo del parco circolante.



la trasformazione in ciclopista. Poi, sotto la spinta di Comitati locali, si sarebbe “convertito” all’idea di un rilancio ferroviario.

**Asti –Chivasso km 52 interrotta e poi sospesa**

Anche in questo caso è stata una piccola frana a giustificare la sospensione “sine die” della tratta che serviva alcuni piccoli centri del Monferrato occidentale, gravitanti su Chivasso e Torino. Costituiva anche l’itinerario ferroviario più breve tra Genova ed Aosta, che avrebbe assunto notevole importanza se fosse stato realizzato il progetto di un traforo di base sotto il Gran San Bernardo (di cui, ogni tanto, si torna a parlare)

**Asti –Castagnole Lanze km 34 dal mese di ottobre è stata riaperta anche al traffico turistico**

Questa linea fu integralmente ricostruita negli anni Ottanta con la realizzazione di un avveniristico viadotto di alcuni chilometri che svetta sulla campagna astigiana. La tratta serviva a collegare Asti con Cuneo. La domanda potenziale di traffico tra i due centri del basso Piemonte non deve essere tanto scarsa, se è vero che parallelamente si sta realizzando un’autostrada, richiesta a gran voce dalle autorità regionali.

**Alessandria -Alba km 52 sospesa**

E la linea che attraversa da est a ovest le dolci colline delle Langhe. Poetici scorci panoramici, intervallati da rinomate località enogastronomiche come Canelli e Barbaresco, servite da altrettante stazioni. Poco distante la Santo Stefano Belbo resa celebre dei romanzi di Cesare Pavese e Beppe Fenoglio. Ci sono iniziative per il ripristino ferroviario, almeno tra Alessandria e Nizza Monferrato.

**Alessandria –Ovada km 34 traffico passeggeri sospeso (solo traffico merci)**

Questa tratta collega Alessandria con la parte meridionale della rispettiva provincia e si inserisce nell’itinerario trans europeo tra il Sempione ed il porto di Voltri. Per fortuna continua ad essere aperta al traffico merci, ma la riproposizione di corse passeggeri a spola non costerebbe molto.

**Cuneo –Mondovì km 33 sospesa**

E’ una ferrovia che collega i due principali centri della “Provincia Granda”. Era percorsa anche da treni diretti che da Genova raggiungevano Limone Piemonte, utilizzati nei fine settimana dalla clientela degli sciatori liguri. Danneggiata da una alluvione negli anni Novanta era stata integralmente ricostruita. Se davvero non serviva a nulla, perché si sono buttati inutilmente tanti soldi per riattivarla?

**Cuneo –Saluzzo km 34 sospesa**

Costituiva la parte meridionale della ferrovia “pedemontana” piemontese che si snodava fino ad Airasca nel Torinese. Poiché il grosso dei pendolari e studenti gravita, però, su Cuneo, la porzione meridionale era stata mantenuta in esercizio, dopo la chiusura della parte settentrionale negli anni Ottanta. Adesso gli utenti si devono adattare coi bus, anche quando le strade sono ostruite dalla neve (capita spesso in inverno!).

**Saluzzo –Savigliano km 15 sospesa**

Saluzzo è un grosso centro subalpino, ricco di storia e tradizioni sabaude. Almeno questa breve tratta dovrebbe essere mantenuta attiva per non emarginare la città dal sistema ferroviario regionale. Tra tutti i centri privati del treno in Piemonte, Saluzzo (quasi venti mila abitanti) è sicuramente il più importante.

**Ceva –Ormea km 36 dal mese di ottobre è stata riaperta al traffico turistico**

E’ una linea di grande suggestione paesaggistica che arriva fino alla cittadina più meridionale del Piemonte, dove sorge la rinomata scuola forestale. Costituirebbe un percorso ideale per una gestione di tipo turistico, almeno stagionale. Associazioni amatoriali si sono candidate a gestirla e Fondazione Fs ha fatto recentemente riaprire la linea, ma la linea ha subito seri danni dall’alluvione dell’autunno 2016.

**Vercelli –Casale M.to km 23 sospesa**

E’ una linea quasi interamente rettilinea che può garantire tempi di percorrenza tra i due centri piemontesi nettamente competitivi rispetto alla strada. Era percorsa anche da un convoglio Biella-Genova, attivo nei mesi estivi. Dopo la chiusura della Mortara-Casale, avrebbe potuto costituire una valida alternativa per i collegamenti verso Milano.

## VALLE D'AOSTA

### La Ferrovia Chivasso – Aosta

(L'esercizio della linea **Chivasso – Aosta** da parte del Genio Ferrovieri è stato attuato fino al settembre **2001**)



(Scheda tratta dal Libro: “Le Mie Ferrovie”, Autore Mario Pietrangeli, Edito: Lombardo Editore di Como, 2011)

La ferrovia è binario unico e non elettrificata, eccetto nel tratto tra Chivasso ed Ivrea dove è elettrificata a 3000 Volt a corrente continua. Lungo la linea corrono treni esclusivamente regionali, che hanno per destinazioni, oltre ai due capolinea, anche la stazione di Torino Porta Nuova oppure solo limitati ad Ivrea.

Recentemente è stato valutato un progetto per costruire una "bretella", un tratto di binari che bypassa la stazione di Chivasso, consentendo il passaggio diretto da Brandizzo a Montanaro.

Nel dicembre 1914 l'esercizio di tutta la linea da Chivasso ad Aosta venne affidato (tale rapporto è stato sempre regolato nei decenni da convenzioni FS/DIFESA) ai militari del Reggimento Genio Ferrovieri che lo mantennero fino all'anno 2001 a seguito dell'inserimento del Controllo Traffico Centralizzato, (CTC), che ha permesso di gestire il segnalamento della linea direttamente da Torino. Inizialmente il CTC era gestito da Torino Lingotto da militari del Genio Ferrovieri, ma poi nel 2002 la linea è stata definitivamente smilitarizzata (i militari del Genio Ferrovieri rimanevano solo ad Ivrea ed Aosta fino al 2002 e le altre stazioni a seguito dell'installazione del CTC rimanevano impresenziate) ed i genieri si sono trasferiti a Ozzano dell'Emilia in provincia di Bologna a 8 km dal Comando reggimento genio ferrovieri di Castel Maggiore.

A seguito dell'apertura della linea Aosta - Pré-St-Didier, il 28 ottobre 1928 e del suo traffico merci minerario, la linea assunse una notevole rilevanza strategica che mantenne fino alla chiusura delle miniere di carbone valdostane. In seguito alla smilitarizzazione, le stazioni sono rimaste senza una vigilanza fissa. L'esercizio della linea Chivasso – Aosta è stato attuato dal Genio Ferrovieri, come già detto, fino al 2002 anno di riconsegna della linea alle FS. Tale servizio, comunque, era regolato da apposita Convenzione, stipulata tra l'Amministrazione Militare e le FS S.p.A. In virtù di questa il Battaglione provvedeva all'esercizio della linea per quanto attiene ai seguenti servizi:

- **movimento** (titolarità di n. 20 stazioni, Dirigenza Movimento, Servizi Ausiliari di Stazione); - scorta treni, limitatamente alle qualifiche di Capo Treno e di Ausiliario Viaggiante;
- **condotta** locomotive, per quanto concerne le qualifiche di 1° e 2° agente di Macchina, per treni circolanti sulla linea.

Prima di terminare facciamo una breve sintesi storica della linea: per tutti gli anni '30 troviamo in servizio sulla Chivasso - Aosta anche le locomotive dei Gr. 685 e 740. Sono anni di sviluppo e di industrializzazione per la Valle d'Aosta. Passata la Seconda Guerra Mondiale, che causò diversi danni alla ferrovia, il servizio riprese, anche se a fatica, con le "solite" 640. Negli **anni '50** ritorna la trazione termica con le ALn772, che risolsero anche il problema del cambio di trazione a Chivasso (per raggiungere Torino occorre invertire il senso di marcia), consentendo un notevole miglioramento del servizio.

**Negli anni '60** i binari valdostani si rivelarono un ottimo banco di prova per i locomotori Diesel. Troviamo infatti, specialmente alla testa dei numerosi treni merci, le "macchine" D342 (Diesel Idrauliche costruite dall'Ansaldo) e D341

(Diesel Elettriche costruite dalla Breda). Anche l'unico esemplare di locomotiva Diesel Fiat, la D 461 (conosciuta anche come Co'-Co' per via del suo rodiggio, rimasto unico in Italia) si alternò in turno con le D 342 di costruzione OM.

Sempre in questi anni le FS hanno fatto sparire dall'orario la fermata di Arnad. Lungo i binari della Chivasso - Aosta circolarono quasi tutti i mezzi a trazione termica del parco FS: troviamo infatti l'ALn444. 3001, la c.d. "Belvedere" nell'espletamento del treno diretto Torino - Prè Saint Didier e l'ex TEE ALn 448/460 Breda, che effettuava il treno Milano Porta Garibaldi - Prè St. Didier, la cosiddetta "Milanina", effettuato in seguito dalle Aln 990.

**Con la fine degli anni '60** assistiamo alla fine della trazione a vapore (anche se continuò a circolare qualche Gr 640 per l'abilitazione dei macchinisti del **Genio Ferrovieri**) e ad un incremento notevole del traffico merci, a causa della costruzione delle dighe di Place Moulin e Valgrisenche.

Le numerose tradotte di vagoni di cemento vennero effettuate a volte anche da doppie trazioni di D343-345 e, per un certo periodo, anche di D143.

**Negli anni '70** inizia, il lento, ma inesorabile, declino della ferrovia: nonostante l'uso dei locomotori Diesel al posto della locomotive a vapore, i tempi di percorrenza dei treni locali sono gli stessi di cinquant'anni prima. La concorrenza del mezzo privato determina un calo di utenza, mentre anche il traffico merci inizia ad essere in forte calo. La chiusura delle miniere di Cogne, avvenuta nel 1978, dà il colpo di grazie al traffico merci ferroviario.

**Gli anni '80**, caratterizzati quasi esclusivamente dal servizio passeggeri, vedono l'entrata in servizio delle nuove automotrici FIAT ALn 663. Con l'orario invernale del 1982 fanno al loro comparsa sui binari valdostani anche i primi treni navetta, affidati ai locomotori D445, composti da carrozze MDVC + carrozza pilota TD. Questi convogli divengono la spina dorsale del servizio, mandando in pensione, per quanto riguarda i treni a materiale ordinario, gli anziani D345 non navetta, muniti di carro riscaldamento, autentico incubo dei pendolari nei mesi invernali.

Nel **1985** vengono completati i lavori di costruzione di una nuova galleria artificiale paramassi tra Montjovet e Saint Vincent. Nel 1987 prendono il via alcuni lavori di ammodernamento: vengono installati impianti ACEI nelle stazioni di Ivrea ed Aosta, vengono automatizzati tutti i passaggi a livello e vengono allungati i binari di incrocio e i marciapiedi delle stazioni principali. E' un piccolo restyling, per altro insufficiente a rendere competitivo il servizio.

Da anni, inutilmente, si parla di raddoppio da Chivasso a Ivrea e di elettrificazione fino ad Aosta.

(Riferimenti:[http://www.ilmondodeitreni.it/lineeferroviarie/chivasso\\_ao.htm](http://www.ilmondodeitreni.it/lineeferroviarie/chivasso_ao.htm)).

## Percorso Chivasso - Aosta

([https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia\\_Chivasso-Ivrea-Aosta](https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_Chivasso-Ivrea-Aosta))

### Stazioni e fermate



linea per Asti



linea per Casale Monferrato e per Milano



0+000

Chivasso \*1856

184 m s.l.m.



linea per Torino



linea AV Torino-Milano



Autostrada A4 - Strada Europea E64



5+225 Montanaro 210 m s.l.m.



10+592 Rodallo 250 m s.l.m.



13+922 Caluso 291 m s.l.m.



tunnel Caluso 250 m



17+423 Candia Canavese 263 m s.l.m.



20+153 Mercenasco 241 m s.l.m.



23+383 Strambino 237 m s.l.m.



torrente Chiusella



Raccordo Ivrea-Santhià - Strada Europea E25



32+431 Ivrea termine elettrificazione 248 m s.l.m.



fiume Dora Baltea



tunnel Ivrea



35+942 Montalto Dora



38+684 Borgofranco 259 m s.l.m.

	tunnel		
	fiume Dora Baltea		
	42+942	Settimo-Tavagnasco	
	45+610	Quincinetto † 2009	
	fiume Dora Baltea		
	fiume Dora Baltea		
	confine Piemonte-Valle d'Aosta		
	48+613	Pont-Saint-Martin	305 m s.l.m.
	torrente Lys		
	51+204	Donnas	323 m s.l.m.
	fiume Dora Baltea		
	54+110	Hône-Bard	340 m s.l.m.
	fiume Dora Baltea		
	58+462	Arnaz	361 m s.l.m.
	Autostrada A5 - Strada Europea E25		
	torrente Torrent De Va		

	60+782	Verrès	361 m s.l.m.
		torrente Evançon	
		fiume Dora Baltea	
	66+641	Montjovet	
		fiume Dora Baltea	
		Autostrada A5 - Strada Europea E25	
		Autostrada A5 - Strada Europea E25	
	71+777	Saint-Vincent	
		Autostrada A5 - Strada Europea E25	
	74+051	Châtillon-Saint-Vincent	452 m s.l.m.
		Autostrada A5 - Strada Europea E25	
	79+154	Chambave	
		fiume Dora Baltea	
		Autostrada A5 - Strada Europea E25	
		fiume Dora Baltea	
		fiume Dora Baltea	



fiume Dora Baltea



Autostrada A5 - Strada Europea E25



86+171 Nus 512 m s.l.m.



fiume Dora Baltea



88+141 Saint-Marcel † 2003<sup>[12]</sup>



fiume Dora Baltea



90+748 Quart 551 m s.l.m.



torrente Buthier



98+619 Aosta 574 m s.l.m.



linea per Pré-Saint-Didier

## CAPITOLO 4

# SOCIETA' FERROVIARIE REGIONALI

### LAZIO

#### ATAC Roma - FERROVIE E METROPOLITANE

ATAC S.p.A. Azienda per la Mobilità - Via Prenestina, 45 - 00176 Roma - Tel.: 06.46951 - Posta Elettronica Certificata: [protocollo@cert2.atac.roma.it](mailto:protocollo@cert2.atac.roma.it);

#### Metropolitane e Ferrovie

 [metropolitana linea A](#)

 [metropolitana linea B](#)

 [metropolitana linea B1](#)

 [metropolitana linea C](#)

 [Roma - Giardinetti](#)

 [Roma - Lido](#)

 [Roma - Viterbo \(tratta urbana\)](#)

### UMBRIA

**FS BUSITALIA – GESTIONE FERROVIA CENTRALE UMBRA.** La ferrovia Centrale Umbra nasce a Terni, stazione della linea RFI Roma-Ancona e capolinea della trasversale Terni-L'Aquila-Sulmona; lasciata la città sale verso le colline e dopo un succedersi di gallerie e di viadotti giunge alle stazioni di Sangemini e di Acquasparta. La linea, attraversate le zone boschive di Massa Martana e Rosceto, segue la valle del Naia raggiungendo Todi. Da Todi la linea corre sulla riva sinistra del Tevere e, scavalcando il fiume con un ponte in ferro a due travate, passa sotto Monte Castello di Vibio, prosegue per Fratta Todina, Marsciano, Deruta, San Martino in Campo e Ponte S. Giovanni, nodo ferroviario sulla linea RFI Foligno-Terontola. Da questa stazione si dirama il tronco, caratterizzato da una forte ascesa che in alcuni tratti raggiunge il 60 per mille, per il centro della città di Perugia (stazione di Sant'Anna). Ora è gestita da Busitalia - Sita Nord che è presente in Umbria con una diversificata rete di servizi di trasporto su gomma, su ferro, navigazione sul Lago Trasimeno e mobilità alternativa. **Busitalia - Sita Nord - Direzione Regionale Umbria** Strada Santa Lucia 4, 06125 Perugia Tel.075 9637001 - Fax 075 5004530 **Ufficio Relazioni con il Pubblico Perugia** Tel. 075 9637637 - e-mail: [clienti.perugia@fsbusitalia.it](mailto:clienti.perugia@fsbusitalia.it)

**Ufficio Relazioni con il Pubblico Terni** Tel. 0744 402900 - e-mail: [clienti.terni@fsbusitalia.it](mailto:clienti.terni@fsbusitalia.it); Amci FB Ferrovia Centrale Umbra <https://www.facebook.com/FCU-Ferrovia-Centrale-Umbra-256771984452314/>



## MARCHE

**GESTIONE FS** - La **Ferrovia Civitanova Marche-Fabriano** è una linea ferroviaria italiana di interesse regionale, posta interamente nel territorio della regione Marche. Essa unisce l'entroterra marchigiano con la costa adriatica. Inizia come diramazione della Ferrovia Adriatica presso Civitanova Marche e prosegue attraversando la provincia di Macerata confluendo poi nella linea Roma-Ancona presso Albacina giungendo infine a Fabriano.

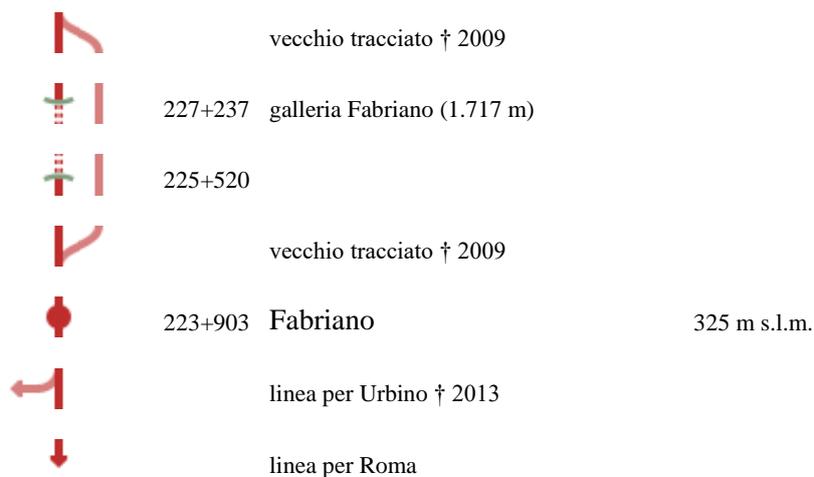
linea per Ancona

	0+000	Civitanova Marche-Montegranaro	5 m s.l.m.
		linea per Lecce	
		Autostrada A14 - Strada europea E55	
	7+452	Montecosaro	47 m s.l.m.
	12+811	Morrovalle-Monte San Giusto	63 m s.l.m.
		viadotto sul fiume Trodica (12 m)	
	17+021	San Claudio * 1938 <sup>[7]</sup>	82 m s.l.m.
	21+723	Corridonia-Mogliano	118 m s.l.m.
		viadotto di Macerata (90 m)	
		1° galleria di Macerata (125 m)	
	27+182	Macerata	258 m s.l.m.
		2° galleria di Macerata	

[\[vai all'indice\]](#)

	29+050	Macerata Fontescodella	235 m s.l.m.
	34+145	Urbisaglia-Sforzacosta	141 m s.l.m.
	38+626	Pollenza	178 m s.l.m.
	45+605	Tolentino	226 m s.l.m.
		galleria di Tolentino	
	48+570	galleria Della Bura (1.027 m)	
	49+597		
		1° galleria di San Severino Marche	
		2° galleria di San Severino Marche	
	52+270	galleria di Cancellotti	
		viadotto vallone San Bartolomeo (180 m)	
	55+593	San Severino Marche	236 m s.l.m.
		viadotto sul fiume Potenza (17 m)	
	65+061	Gagliole	289 m s.l.m.
		viadotto vallone San Giuseppe (160 m)	
	67+119	Castelraimondo-Camerino	306 m s.l.m.
		linea per Camerino † 1956	
		galleria di Matelica	
	74+246	Matelica	359 m s.l.m.
	82+742	Cerreto d'Esi	266 m s.l.m.
		viadotto sul fiume Esino (15 m)	
		viadotto sul fiume Giano (15 m)	
		linea per Ancona	
	<u>86+588</u>	Albacina (inizio elettrificazione)	240 m s.l.m.
	232+018		
	<u>228+054</u>	P.M. 228 (inizio doppio binario)	276 m s.l.m.

228+208



## SICILIA

La **ferrovia Circumetnea** è una ferrovia a scartamento ridotto che collega Catania con Riposto, compiendo il periplo dell'Etna e passando per diversi centri pedemontani etnei. È gestita dalla direzione del Trasporto pubblico locale del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture che ha in carico anche la gestione della metropolitana di Catania e dei servizi automobilistici integrativi e suburbani.

**Circumetnea** – [www.circumetnea.it](http://www.circumetnea.it)

**Ferrovia Circumetnea** Via Caronda, 352/A - 95128 Catania (CT)



**Posta Elettronica**  
[info@circumetnea.it](mailto:info@circumetnea.it)



**Posta Elettronica Certificata**  
[direzione@pec.circumetnea.it](mailto:direzione@pec.circumetnea.it)

## CAMPANIA

### ENTE AUTONOMO VOLTURNO

**Ferrovia Circumflegrea (E.A.V. srl)**: Linea ferroviaria scartamento normale e trazione elettrica di 27 km collega il Centro di Napoli con le località flegree di Licola, Cuma fino a Torregaveta. Le stazioni terminali di Montesanto e Torregaveta sono in comune con le stazioni della Ferrovia Cumana; la frequenza è di 20' ed il tempo di percorrenza è 35'. Indirizzo: **Ente Autonomo Volturno S.R.L** Corso Garibaldi, 387, 80142 Napoli ITALY [info@eavcampania.it](mailto:info@eavcampania.it) ;

**Ferrovia Cumana (E.A.V: srl):** Ferrovia a scartamento normale inaugurata ufficialmente il 1° giugno 1892 per collegare il Centro di Napoli (Montesanto) con Pozzuoli e oltre, dopo quasi 20 km. Nata come servizio a vapore, fu elettrificata nel 1927 e dal 1975 sono iniziati i lavori per il suo raddoppio. Indirizzo: **Ente Autonomo Volturno S.R.L** Corso Garibaldi, 387, 80142 Napoli ITALY info@eavcampania.it ;

**Castellammare –Gragnano (E.A.V. srl)**

**km 5**

**chiusa per eliminare passaggi a livello**

E' una breve linea elettrificata che serviva il popoloso comune di Gragnano (noto per la produzione di pasta), collegandolo con la vasta area metropolitana partenopea. Sulla evidentissima valenza trasportistica del binario hanno però prevalso gli egoismi degli'interessati all'eliminazione di alcuni passaggi a livello. Il sindaco di Castellammare di Stabia, che se ne era fatto paladino, voleva addirittura eliminare la stazione FS della propria città (di oltre quarantamila abitanti) sulla cui area incombevano evidenti appetiti immobiliari. Per fortuna il personaggio è stato inquisito e giunta regionale della Campania (già prima dell'insediamento di De Luca) aveva disposto il ripristino della linea (solo fino a Castellammare, però, dimenticandosi di Gragnano). Indirizzo: **Ente Autonomo Volturno S.R.L** Corso Garibaldi, 387 80142 Napoli ITALY info@eavcampania.it ;

**CIRCUMVESUVIANA (E.A.V. srl)** Il 16 dicembre 1985 nell'Ente Autonomo Volturno Srl la rete circumvesuviana, fin ad allora gestita dalla società Strade Ferrate Secondarie Meridionali (SFSM) venne riscattata dallo Stato e posta in gestione commissariale governativa. A seguito del decreto legge n. 422 del 19 novembre 1997 le ferrovie di interesse locale vennero gradualmente cedute alle Regioni, divenute responsabili dei servizi di trasporto pubblico locale: nell'ambito di tale riforma dal 1° gennaio 2001 cessò la gestione commissariale governativa e venne costituita la Circumvesuviana S.r.l, azienda di proprietà della Regione Campania. Due anni dopo, il 6 marzo 2003, la stessa passò sotto il controllo della holding **Ente Autonomo Volturno (EAV)**. Con atto di fusione del 27 dicembre 2012 l'azienda è stata incorporata. La società opera sulla rete circumvesuviana in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria, offrendo servizi di trasporto regionale locali e diretti strutturati sulle seguenti relazioni facenti capo alla stazione di Napoli Porta Nolana:

- Napoli-Sarno
- Napoli-Torre Annunziata-Poggiomarino
- Napoli-Torre Annunziata-Sorrento
- Napoli-Pomigliano d'Arco-Baiano/Acerra
- Napoli-Botteghe-San Giorgio a Cremano

Indirizzo: **Ente Autonomo Volturno S.R.L** Corso Garibaldi, 387 80142 Napoli ITALY Napoli, info@eavcampania.it

In sintesi è un Interessante rete ferroviaria a scartamento ridotto (950 mm) a trazione elettrica (1500 volt) a servizio dell'area intorno a Napoli. Complessivamente è costituita da sei differenti linee che partono dalla Stazione di Napoli Porta Nolana situata in Corso Garibaldi, ma anche dalla successiva stazione di Na-poli Piazza Garibaldi per un'estensione di 142 Km e 96 stazioni.



## LOMBARDIA

## FERROVIE NORD



La Rete **FERROVIENORD** si estende per oltre 300 km nelle province di Milano, Varese, Como, Novara, Brescia e Monza Brianza. È suddivisa in **due** Rami: Ramo Milano e Ramo Iseo.

**MILANO**

Milano Cadorna – Saronno

Saronno – Varese Nord – Laveno Mombello

Saronno – Como Lago

Saronno – Busto Arsizio Nord – Malpensa Aeroporto

Busto Arsizio Nord – Novara Nord

Milano Bovisa – Seveso – Camnago Nord

Seveso – Canzo Asso

**ISEO**

Brescia – Iseo – Edolo

Bornato – Rovato

mail [comunicazione@fnmgroup.it](mailto:comunicazione@fnmgroup.it)

indirizzo Piazzale Cadorna 14, 20123, **Milano**

telefono +39 02 85 111

PEC [ferrovienord@legalmail.it](mailto:ferrovienord@legalmail.it)

[\[vai all'indice\]](#)

## EMIGLIA ROMAGNA

**FER - FERROVIE EMILIA ROMAGNA**, FER dal 1 Febbraio 2012 è il gestore unico della Rete Ferroviaria Regionale di 364 km a servizio del mercato di trasporto passeggeri e merci con 52 stazioni e 68 fermate viaggiatori e 8 punti di carico e scarico merci (tra terminali e raccordi) diventando così il secondo gestore di infrastruttura ferroviaria per estensione di rete. FER con circa 240 dipendenti assicura l'accesso alla rete all'impresa ferroviaria, *la circolazione in sicurezza sull'intera infrastruttura regionale*, realizza investimenti per il potenziamento e l'ammodernamento tecnologico delle linee e degli impianti ferroviari assicurando il mantenimento in efficienza dell'infrastruttura ferroviaria.

**Indirizzo e Contatti delle Ferrovie Emilia Romagna s.r.l.:** Via Zandonai, 4 - 44124 Ferrara - Fax. 0532.977619 info@fer.it PEC: fer@legalmail.it;

**Prima del 2001** Le linee, prima del passaggio delle competenze dallo Stato alle Regioni, facevano capo a **sette gestori diversi**: quattro erano ex Gestioni Commissariali Governative, gli altri erano soggetti concessionari;

**2001** Nasce FER dalla fusione di **quattro linee in Gestione Commissariale Governativa**:

*FERROVIA BOLOGNA-PORTOMAGGIORE (Linea Bologna-Portomaggiore);*

*FERROVIE PADANE (Linea Ferrara-Codigoro);*

*FERROVIE VENETE (Linea Parma-Suzzara);*

*FERROVIA SUZZARA-FERRARA (Linea Suzzara-Ferrara);*

**2003** si aggiunge il **ramo ferroviario di ATC di Bologna**;

**2008** Fra il 2008 e il 2009 si compie il percorso di **unificazione di tutte le aziende ferroviarie regionali**, voluto dalla Regione Emilia-Romagna, con l'ingresso del **Ramo Ferroviario di ATCM Modena**, la cessione da parte di ATC di **Bologna** anche delle infrastrutture ferroviarie e con l'entrata nell'azienda di ACT di **Reggio Emilia** con la conseguente cessione del suo Ramo Ferroviario, **FER diventa diventata unico gestore della Rete Ferroviaria e del Trasporto**;

**2010** Nel 2010 si dà avvio al progetto di scissione trasporto-infrastruttura in forza della L.R. 30/98;

Dal 2012 Con la separazione Societaria, FER è il gestore dell'infrastruttura ferroviaria di proprietà della Regione Emilia Romagna, mentre TPER è l'impresa ferroviaria che eroga il servizio di trasporto pubblico sulla rete.

**TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna)** è la società di trasporti pubblici nata il 1° febbraio 2012 dalla fusione dei rami-trasporto di ATC, azienda di trasporti su gomma di Bologna e Ferrara, e FER, società regionale ferroviaria.

Gli azionisti di TPER sono la Regione Emilia-Romagna (46,13% delle quote), il Comune di Bologna (30,11%), la Città Metropolitana di Bologna (18,79%), l'Azienda Consorziale Trasporti ACT di Reggio Emilia (3,06%), la Provincia di Ferrara (1,01%), il Comune di Ferrara (0,65%), Ravenna Holding Spa e la Provincia di Parma (0,04%). Si precisa, che le Province di Mantova, Modena, Reggio Emilia e Rimini – già Socie di TPER - hanno esercitato il diritto di recesso, ai sensi e per gli effetti della Legge 190/2014. L'assemblea dei soci del 25 luglio 2017 ha deliberato in conseguenza ed in data 19 dicembre 2017, preso atto che il termine per l'esercizio del diritto di prelazione sulle azioni dei soci receduti è decorso e le azioni sono rimaste inoperte, l'Assemblea dei Soci ha autorizzato l'acquisto da parte di TPER S.p.A. delle azioni proprie.

TPER si posiziona al sesto posto per fatturato tra gli operatori di trasporto passeggeri in Italia ed è la più grande azienda dell'Emilia-Romagna per numeri e volumi di servizio nel settore del trasporto pubblico di persone. Il valore della produzione annua della società - in cui operano oltre 2.500 dipendenti - è di 236 milioni di Euro.

Le aree di attività della società coprono diversi segmenti del settore del trasporto, da quello automobilistico, a quello filoviario, a quello ferroviario di passeggeri. TPER gestisce il tpl su gomma nei bacini provinciali di Bologna e Ferrara ed il trasporto passeggeri in ambito ferroviario regionale, in partnership con Trenitalia, sulla base di specifici contratti di servizio, stipulati a seguito di aggiudicazione delle relative procedure ad evidenza pubblica.

Alle aree di attività che coprono diversi segmenti del settore del trasporto dal maggio 2014 si aggiungono attività complementari allo sviluppo della mobilità bolognese, quali la gestione della sosta, il car e il bike sharing.

TPER ricopre anche il ruolo di soggetto attuatore dei più importanti interventi di sviluppo della mobilità nel territorio metropolitano bolognese, quali il completamento della filoviarizzazione delle linee portanti di bus ed il completamento del Servizio Ferroviario Metropolitano, che saranno effettuati con la ridestinazione dei fondi previsti per l'ex-metrotranvia di Bologna, ed il sistema di trasporto pubblico su gomma a guida assistita, che prevede l'impiego di nuovi veicoli filoviari Crealis.

TPER, inoltre, nei primi mesi del 2014 è divenuta azionista di riferimento di SETA, azienda che eroga i servizi di trasporto pubblico locale su gomma nelle province di Modena, Reggio Emilia e Piacenza, ed è già anche socia di START, che opera i propri servizi nell'area romagnola: due partecipazioni che profilano un possibile ulteriore sviluppo dell'integrazione tra aziende del trasporto pubblico su gomma in regione.

Con i suoi 1200 bus, l'azienda parte da una percorrenza annua di circa 50 milioni di chilometri; 5 milioni di chilometri, invece, quelli effettuati per il trasporto passeggeri in ambito ferroviario.

TPER trasporta ogni giorno oltre 340.000 passeggeri su bus o filobus; mentre 30.000 sono i viaggiatori che quotidianamente utilizzano il trasporto ferroviario regionale.

TPER detiene, inoltre, partecipazioni azionarie in 13 società, prevalentemente operanti nel settore dei trasporti di passeggeri e merci, di cui 7 controllate e 6 collegate.

Dal Maggio 2014, a seguito dell'aggiudicazione della procedura ad evidenza pubblica bandita dalla agenzia SRM - reti e mobilità, gestisce, in forza di uno specifico contratto di servizio, la sosta e i servizi della mobilità nel comune di Bologna.

**GLI UFFICI AZIENDALI** La sede di TPER si trova in via di Saliceto 3 - 40128 Bologna.

Per informazioni sui servizi automobilistici è possibile contattare il **Call Center** al numero **051 290 290**, per quelli ferroviari il numero **840 151 152**.

## ABRUZZO

La **ferrovia Sangritana** o **ferrovia Adriatico-Sangritana** è una piccola rete ferroviaria regionale a scartamento **ordinario** dell'Abruzzo. Dal 2000 è gestita dalla Ferrovia Adriatico Sangritana, che vi opera in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria. Sono operative solo le tratte San Vito/Lanciano (RFI)-Lanciano (stazione via Bergamo) (passeggeri), Ortona Marina-Caldari (merci) e Fossacesia-Archi (merci). La linea "storica" fino a Castel di Sangro è in atto interrotta per ricostruzione. **Indirizzo FERROVIA ADRIATICO SANGRITANA SPA** Via Dalmazia, 9 66034 Lanciano (CH) – Italia; **Email:** [sangritana@sangritana.it](mailto:sangritana@sangritana.it) **Web:** [www.sangritana.it](http://www.sangritana.it).

## SARDEGNA



### TRASPORTI REGIONALI DELLA SARDEGNA

La funzione istituzionale dell'Azienda è quella relativa all'impianto ed alla gestione, nell'isola, dei servizi di trasporto di persone e bagagli.

ARST SpA rappresenta la maggior Azienda di TPL in Sardegna e una delle più importanti a livello nazionale. Opera in tutta la Sardegna prevalentemente con servizi extraurbani, nonché con servizi urbani nelle città di Alghero, Carbonia, Iglesias, Macomer e Oristano.

Nei Comuni di Cagliari e Sassari gestisce inoltre due linee di metrotranvia

Metrocagliari e Metrosassari.

Nel settore ferroviario, l'offerta del tpl è presente attraverso cinque linee

- Monserrato - Isili
- **Macomer – Nuoro (sospesa dal servizio temporaneamente dall'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria)**
- Sassari - Alghero
- Sassari - Sorso,
- Sassari - Nulvi

L'Azienda opera nel **ferroviario turistico** attraverso i collegamenti de '**Il Trenino Verde della Sardegna**'

**ARST SpA Ufficio Turistico, Organizzazione Viaggi Via Posada 8 09122 - Cagliari [treninoverde@arst.sardegna.it](mailto:treninoverde@arst.sardegna.it)**

**Servizi Ferroviari Turistici (*Il Trenino Verde della Sardegna*)**

L'articolazione territoriale dei servizi Ferroviari Turistici è suddivisa in 3 sedi dislocate nei seguenti Comuni:

**Monserrato** via Pompeo tel. (+39) 070 579301 Gestisce i collegamenti per la linee Turistiche:

Isili - Sorgono

Mandas - Arbatax

**Macomer** Corso Umberto I, 1 tel. (+39) 0785 70001 Gestisce i collegamenti per la linea Turistica:

Macomer - Bosa

**Sassari** Viale Sicilia, 20 tel. (+39) 079 241301 Gestisce i collegamenti per la linea Turistica:

Nulvi – Tempio - Palau

L'ufficio organizzatore dei viaggi con il Trenino Verde è presso **il Museo delle Ferrovie a Monserrato** tel. (+39) 070 580246 – n° verde 800460220. Per info vedi [www.treninoverde.com](http://www.treninoverde.com).

## PUGLIA

**Ferrovie del Gargano.** Direzione di Esercizio – Foggia – Via San Severo, 96 – località Villanova [comunicazione@fergargano.it](mailto:comunicazione@fergargano.it) <http://www.ferroviedelgargano.com/> .

IL7 settembre 1925 viene stipulata una concessione a favore del Sindacato per le Strade Ferrate Garganiche per la realizzazione di una ferrovia a scartamento ridotto da San Severo a San Menaio. Successivamente la Società Anonima per le Ferrovie e Tramvie del Mezzogiorno (FTM) rileverà nel 1926 questa concessione chiedendo, ed ottenendo, l'autorizzazione per la variazione della linea progettata a scartamento normale, lo spostamento del capolinea nella piana di Calenella e l'esercizio mediante trazione elettrica a 3000 V CC (sistema in quegli anni sperimentato sulla tratta FS Foggia – Benevento).

La posa dei primi binari inizia nel 1930 e avverrà utilizzando in parte i resti di un vecchio raccordo ferroviario militare precedentemente a servizio della base di idrovolanti sita in località San Nicola Imbuti, sulle sponde sud-occidentali del

lago di Varano, che collegava San Severo alla base. Il 15 novembre 1931 la ferrovia venne aperta ufficialmente al pubblico ed esercitata con trazione elettrica. L'attuale rete delle ferrovie locali, comprende le seguenti linee:

- Linea ferroviaria **San Severo-Rodi-Peschici** (Calenelle) di km 78+400;
- Linea ferroviaria **Foggia-Lucera** di km 21+000;
- Linea ferroviaria **Foggia-Manfredonia** di km 40+000;

La linea ferroviaria **San-Severo-Rodi-Peschici** (Calenelle) è a scartamento ordinario, a binario unico, con sistema di trazione elettrico 3000 Volt CC. Nell'ambito dell'esercizio ferroviario, è effettuato dal Dicembre 2011 anche **un servizio di treni locali** sulla relazione **San Severo-Foggia** su rete **RFI**.

#### Stazioni e Fermate Linea ferroviaria San Severo-Rodi-Peschici

		linea per Foggia
		vecchio tracciato † 2015
	0+000	San Severo
		inizio variante di Apricena * 2014 / linea per Pescara
	(6+9xx)	San Matteo
	(12+0xx)	San Marco in Lamis
	(20+8xx)	Apricena Superiore
	(22+5xx)	Ingarano
	11+700	Apricena Città
	16+300	galleria del monte Tratturale (3.178 m) * 2016
	19+478	
	<u>20+997</u> 25+190	fine variante di Apricena
	27+2xx	Portone Perrone
	29+5xx	San Nicandro Garganico
		inizio variante
	35+2xx	Bivio Capoiale <sup>[1]</sup>
		fine variante
		inizio variante

	44+3xx	San Giacomo Varano <sup>[2]</sup>
		fine variante
	49+483	Cagnano Varano
	57	Carpino
	65	Ischitella
	68	Guardiola
		Baia Santa Barbara
		Sotto la Costa
		Rodi Porto
	70	Rodi Garganico
		Mulino di Mare
		Murge Nere
	75	Vico-San Menaio
		Bellariva
	78+400	Peschici Calenella

#### Stazioni e Fermate Ferrovia: Foggia - Lucera

		linea per Lecce
		linee per Manfredonia e per Napoli
	0+000	Foggia (RFI)
		linea per Ancona
	2+149	Foggia Candelaro
		Villaggio Don Bosco

[\[vai all'indice\]](#)

-  9+137 Vaccarella
-  12+800 Pellegrini
-  18+516 Lucera Palasport (167)
-  19+353 Lucera

### Stazioni e Fermate Ferrovia: Foggia - Manfredonia

-  linea FG per Lucera
-  linea per Ancona
-  0+000 Foggia \* 1864
-  linea per Napoli e per Potenza / linea per Lecce
-  Autostrada A14 - Strada europea E55
-  9+572 Tortorella
-  16+346 Amendola \* 1885
-  24+200 Candelaro \* 1885
-  29+529 Frattarolo (vecchia)
-  29+816 Frattarolo (nuova)
-  raccordo Enichem
-  32+679 Manfredonia Ovest \* 2017<sup>[9]</sup>
-  34+153 Siponto



35+684 Manfredonia



Manfredonia Marittima



Manfredonia Città † 1989

**Ferrovie Appulo Lucane** 080 – 5725421 080 – 5725497 (fax): [relazioniesterne@ferrovieappulolucane.com](mailto:relazioniesterne@ferrovieappulolucane.com); [sg.ba@ferrovieappulolucane.com](mailto:sg.ba@ferrovieappulolucane.com); **Stazioni:** *Bari C.le* 080 – 5725721; *Altamura* 080 – 3141576; *Matera Villa Longo* 080 – 725670; *Potenza Città* 0971 – 411561.

Le Ferrovie Appulo-Lucane S.r.l. sono nate come autonoma società il 1° Gennaio 2001. La società è subentrata alla Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Appulo Lucane ed Autoservizi Integrativi istituita nel 1990. La Legge n. 160 del 5 maggio 1989, infatti, nel separare i diversi bacini regionali, aveva raggruppato in due distinti organismi le linee trasferite nel 1963 dallo Stato alla Gestione Commissariale Governativa Ferrovie Calabro – Lucane. La rete ferroviaria, a scartamento ridotto (0,950 m), era stata costruita nella prima metà del secolo, dalla Società Italiana per le Strade Ferrate del Mediterraneo, con l'ambizione, poi sfumata, di collegare la fascia tirrenica a quella jonica e di unire alle due direttrici costiere le zone interne della Puglia, della Basilicata e della Calabria. Le tratte ferroviarie affidate alla società Fal S.r.l., ricadono nei territori della Puglia e della Basilicata e sono suddivise in tre linee:

- Bari–Altamura–Matera;
- Altamura–Avigliano Lucania;
- Avigliano Città – Potenza;



## Ferrovie Sud Est.



Rete ferroviaria in gestione alle Ferrovie del Sud Est

Le FSE raggiungono i comuni interni delle province di Brindisi, di Taranto e quelli più a sud della provincia di Lecce. Le ferrovie si estendono dalla stazione di Bari Centrale sino a Gagliano del Capo, nei pressi di Santa Maria di Leuca, nell'estremo sud del Salento.

Le linee sono a binario unico:

- Ferrovia Bari-Martina Franca-Taranto (unica tratta elettrificata)
- Ferrovia Bari-Casamassima-Putignano
- Ferrovia Martina Franca-Lecce
- Ferrovia Novoli-Gagliano del Capo
- Ferrovia Gallipoli-Casarano
- Ferrovia Lecce-Otranto
- Ferrovia Zollino-Gallipoli
- Ferrovia Maglie-Gagliano del Capo

E-mail : [fsudest@fseonline.it](mailto:fsudest@fseonline.it) ; segreteria@pec.fseonline.it; info@fseonline.it; **Direzione di Bari** Via G. Amendola, 106/D Centralino Tel. 080 5462111 ; Fax 080 5462376 ; **Sezione di Lecce** Viale Oronzo Quarta, 38; Centralino Tel. 0832 668111 ; Fax 0832 668211

## RETE FS RFI PUGLIA



[\[vai all'indice\]](#)

## VENETO

**Ferrovia Adria – Mestre:** La **ferrovia Adria - Mestre** è una linea ferroviaria regionale che collega la città di Adria con la località di Mestre, nel comune di Venezia. Tra le poche linee superstiti della rete della cessata Società Veneta, è gestita da Sistemi Territoriali (ST) sia per quanto riguarda l'infrastruttura che per l'esercizio.;

## LIGURIA

**Ferrovia Genova – Caselle** tel. 848 000 030\* oppure 010 5582414; **via e-mail all'indirizzo [servizioclienti@amt.genova.it](mailto:servizioclienti@amt.genova.it)**; via fax al numero 010 5582909; tramite posta tradizionale, scrivendo a Amt Genova via L. Montaldo 2, **16137 Genova**.

## Friuli Venezia Giulia

### TRANVIA TRIESTE VILLA OPICINA (Gestione Trieste Trasporti)

La linea a trazione elettrica collega, con normali motrici tranviarie a due testate, la città posta al livello del mare con il suo altipiano carsico che si innalza a 348 metri s.l.m. Dal capolinea della centrale piazza Oberdan, dopo breve tragitto, inizia la tratta in funicolare (unica nel suo genere) **Piazza Scorcola , Vetta Scorcola** dove le motrici si appoggiano a due carri-scudo vincolati ai capi di una fune traente che scorre in mezzo al binario. La pendenza massima della tratta tocca il 26% per poi ritornare fino all'8% allorquando le motrici, lasciato il carro-scudo, continuano il loro viaggio fino all'abitato di **Villa Opicina**. **TRIESTE TRASPORTI S.P.A.:** Via dei Lavoratori, 2, 34144 Trieste. [mail@triestetrasporti.it](mailto:mail@triestetrasporti.it)

## TRENTINO

### Trentino Trasporti

Via Innsbruck 65

Trento



Chiama 0461 821000

Profilo ufficiale di: Trentino trasporti S.p.A. (<http://www.ttspa.it> ) Trentino trasporti esercizio S.p.A. (<http://www.ttesercizio.it> )

**Trentino Trasporti** è la società di trasporto pubblico della Provincia autonoma di Trento, che opera altresì come gestore dell'infrastruttura della ferrovia **Trento - Malè - Marilleva**.

## CAPITOLO 5

### FERROMODELLISMO - ASSOCIAZIONI PER REGIONE

#### LAZIO

**Club “La Rotaia”, (aderente FIMF)** Ferromodellismo Via Sant’ Agnese 2/a, 00198 Roma, [giampiero.chiavelli@alice.it](mailto:giampiero.chiavelli@alice.it) ;

**Gruppo Modellisti Ferroviari Romani** (aderente **FIMF**) Via Giolitti, 150 ex Cabina FS Roma, [ferri.itstrade@gmail.com](mailto:ferri.itstrade@gmail.com) ;

#### MARCHE

**Gruppo Ferromodellistico “Lino Gori”** Pesaro (aderente **FIMF**) Via Milazzo, 6 Pesaro. [elgrinta1145@gmail.com](mailto:elgrinta1145@gmail.com).

#### SICILIA

**Gruppo Ferromodellistico Saccense (FIMF)** Via degli Olmi 14 92019, Sciacca AG, [info@aulino.it](mailto:info@aulino.it);

**Amici Ferrovia Catania AFC** (aderente **FIMF**) via G D’Annunzio, 124, Catania 95128 [amiciferroviacatania@tiscali.it](mailto:amiciferroviacatania@tiscali.it)

**Gruppo Ferromodellistico Milazzese** (aderente **FIMF**), Via F Bert, 77, Milazzo ME 98057 [ninniallegra@hotmail.it](mailto:ninniallegra@hotmail.it) ;

**Circolo Ferromodellistico Palermitano** (aderente **FIMF**) Pippo Tomasselli [circolotomasselli@gmail.com](mailto:circolotomasselli@gmail.com)

Via Sebastiano La franca, 114, Palermo.

#### CAMPANIA

**CLAMFER** (aderente **FIMF**), Torre del Greco (NA) [segreteria@clamfer.it](mailto:segreteria@clamfer.it), Ferromodellismo

#### CALABRIA

**Gruppo Ferromodellismo –RHEGIUM** (aderente **FIMF**) Via Reggio Campi, 13 Reggio Calabria, [oraziocipriani@libero.it](mailto:oraziocipriani@libero.it).

#### FRIULI VENEZIA GIULIA

**Gruppo Ferromodellistico Triestino**, (aderente **FIMF**) [paolo.mayer@gmail.com](mailto:paolo.mayer@gmail.com), Museo Ferroviario Campo Marzio Trieste cap 34123.

## LOMBARDIA

**Gruppo Fermodellistico Milanese** (affiliato **FIMF**) Via Gabbro 6/A Milano info@gfm.it online www.gfmonline.com  
Nell'ampia sede situata presso il plesso scolastico "Gianni Rodari" nelle vicinanze della stazione Affori, è possibile ammirare il plastico sociale in scala HO conformato ad ovale, per la parte bassa, con 3 anelli concentrici alimentati in cc analogico, mentre la parte superiore presenta un tracciato ad anello ripiegato su se stesso, con due elicoidali alle estremità. Le dimensioni sono 10x2,5 m. E' presente anche un piccolo plastico in stile alpino a scartamento ridotto HO mentre è in costruzione un plastico modulare in scala N. La sede è aperta nelle serate di martedì-giovedì e sabato;

**Gruppo Italo Briano** (affiliato FIMF) Via G. Pastorelli 4/b 20143 Milano pace.it@tiscalinet.it www.see.it/ok/gib;

### ACT Associazione Culturale Trasporti

L'Associazione, nota anche come "Gli amici del tram di Milano", fondata nel 1985, è dedicata al trasporto pubblico locale e specializzata nell'organizzare viaggi in tram. Ha la propria sede presso il Deposito Baggio dell'ATM e partecipa alle due mostre di Novegro dove vengono proposti impianti tramviari in scala.

**Associazione Fermodellisti Greco Pirelli** c/o la stazione FS di Milano Greco Pirelli, Piazzale Egeo 8 20126 Milano;

**Bollate: Gruppo Modellisti e collezionisti S. Martino** Via Silvio Pellico. L'Associazione, nata nella primavera del 1991, ha come scopo principale la costruzione di modelli di ogni genere e in varie scale e divulgare naturalmente l'hobby del modellismo. Per quanto ci riguarda è stato assemblato un plastico modulare con il quale partecipano ad eventi e manifestazioni locali. Le riunioni avvengono solitamente il primo ed ultimo venerdì del mese presso la sede sociale;

**Chiaravalle Milanese: Associazione modellisti Chiaravallese.** Nata nel 2002, questa Associazione spazia in tutte le branche del modellismo statico e dinamico organizzando corsi e mostre e preoccupandosi soprattutto di divulgare il modellismo come attività culturale e di svago. La sede è sita in Piazza Pertini 4/a ed è normalmente aperta il venerdì sera dalle 21 alle 23 e il sabato dalle 16 alle 19.

### FIMF

Federazione Italiana Modellismo Ferroviario

[presidente@fimf.it](mailto:presidente@fimf.it), [segreteria@fimf.it](mailto:segreteria@fimf.it), [tesoreria@fimf.it](mailto:tesoreria@fimf.it), [gadget@fimf.it](mailto:gadget@fimf.it), [bollettino@fimf.it](mailto:bollettino@fimf.it),

[newsletter@fimf.it](mailto:newsletter@fimf.it).

## VENETO

**Gruppo Fermodellistico Mestrino** Piazzale Olimpia MESTRE- Venezia, Indirizzo e-mail: [851112@virgilio.it](mailto:851112@virgilio.it);

**Fermodel Club Portogruaro** (aderente FIMF) Via Zappetti 5 Portogruaro Venezia [info@fermodelclub.it](mailto:info@fermodelclub.it);

**Gruppo Fermodellistico Trevigiano** (aderente FIMF) DLF Treviso via Benzi 86 [g.f.t.gruppo@gmail.com](mailto:g.f.t.gruppo@gmail.com) .

**EMILIA ROMAGNA**

**Gruppo Romagnolo Feramatori** (aderente FIMF) Forlì;

**LIGURIA**

**Gruppo Fermodellistico Genovese** (aderente FIMF) Via Re Di Puglia 24 Genova, [paolo.beverini@aliceposta.it](mailto:paolo.beverini@aliceposta.it).

**TOSCANA**

**Gruppo Fermodellistico Aretino** G. Taibel, (aderente FIMF) Via Genova, n. 47, Arezzo, [fabrizio.baque@hotmail.it](mailto:fabrizio.baque@hotmail.it)

**Gruppo Fermodellistico Piombinese** Piombino, (aderente FIMF) Livorno [marcopatrizioviti@virgilio.it](mailto:marcopatrizioviti@virgilio.it);

**CLAF Club Lucchese Amatori Ferrovia** (aderente FIMF) via del Duomo 11 Lucca, [claflucca@libero.it](mailto:claflucca@libero.it);

**Gruppo Modellisti Ferroviari Tirreno** GMFT (aderente FIMF) presso Cabina B della Stazione Avenza Carrara, Avenza MS, [gruppotirreno@libero.it](mailto:gruppotirreno@libero.it);

**Gruppo Fermodellistico Pistoiese**, GF La Porrettana, (aderente FIMF) stazione FS di Piteccio Pistoia [riccardocoen@alice.it](mailto:riccardocoen@alice.it) ;

**TRENTINO ALTO ADIGE**

**Gruppo Fermodellistico Silandro** (aderente FIMF) [club@fermodellisti.com](mailto:club@fermodellisti.com) Via Stazione 1, Silandro, Bolzano

**Gruppo Fermodellistico e Fermamatoriale**, A. Pocher, Trento (aderente FIMF) c/o Stazione FS Trento [carlo\\_peretti@libero.it](mailto:carlo_peretti@libero.it).

**LINK CON ELENCO DEI GRUPPI MODELLISTICI AFFILIATI ALLA FIMF**

<https://www.fimf.it/Portal/myframe.php?name=www.fimf.it/Portal/extra/gruppitabella.php>

[\[vai all'indice\]](#)

**Istituzione di Ferrovie Turistiche in Aree di Particolare Pregio Naturalistico o Archeologico****LEGGE 9 agosto 2017, n. 128****Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico. (17G00141)  
(GU n.196 del 23-8-2017)**

Vigente al: 7-9-2017

La Camera dei deputati ed il Senato della Repubblica hanno approvato;

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Promulga la seguente legge:

**Art. 1****Finalità**

1. La presente legge ha come finalità la salvaguardia e la valorizzazione delle tratte ferroviarie di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, che comprendono i tracciati ferroviari, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze, e dei mezzi rotabili storici e turistici abilitati a percorrerle, nonché la disciplina dell'utilizzo dei ferrocicli.

**Art. 2****Individuazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico**

1. Con decreto del Ministro delle infrastrutture dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, in coerenza con quanto previsto nel piano strategico di sviluppo del turismo in Italia, per il periodo 2017-2022, di cui all'articolo 34-quinquies, comma 1, del decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179, convertito, con modificazioni, dalla legge 17 dicembre 2012, n. 221, previa intesa in sede di Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, da adottare, in prima applicazione, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono individuate e classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico le tratte, dismesse o sospese, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, suscettibili di essere utilizzate e valorizzate ai sensi del comma 5, purché sia assicurato il finanziamento dei relativi oneri ai sensi dell'articolo 4, comma 2. Con successivi decreti, da adottare con le modalità di cui al periodo precedente, si procede, anche su proposta delle regioni interessate, alla revisione e all'integrazione del suddetto decreto.

2. In deroga a quanto previsto dal comma 1, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico, ove risultino rispettate le condizioni di cui al comma 3, le seguenti linee:

- a) Sulmona-Castel di Sangro;
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore;

- c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio;
- d) Sacile-Gemona;
- e) Palazzolo-Paratico;
- f) Castel di Sangro-Carpinone;
- g) Ceva-Ormea;
- h) Mandas-Arbatax;
- i) Isili-Sorgono;
- l) Sassari-Palau Marina;
- m) Macomer-Bosa;
- n) Alcantara-Randazzo;
- o) Castelvetro-Porto Palo di Menfi;
- p) Agrigento Bassa-Porto Empedocle;
- q) Noto-Pachino;
- r) Asciano-Monte Antico;
- s) Civitavecchia-Capranica-Orte;
- t) Fano-Urbino.

3. Le linee di cui al comma 2 sono classificate come tratte ferroviarie ad uso turistico a condizione che risultino finanziate nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale o con risorse alle stesse destinate dalle regioni competenti e che le medesime regioni, per le linee di loro competenza, non ne richiedano l'esclusione con propria delibera trasmessa al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti entro centocinquanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

4. Qualora sopravvengano modificazioni delle condizioni di cui al comma 3, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro centoventi giorni dal verificarsi delle predette modificazioni, si provvede alla revisione della classificazione delle tratte ferroviarie ad uso turistico effettuata ai sensi del comma 2, fermo restando l'elenco ivi indicato.

5. I tracciati ferroviari, le stazioni individuate come luogo di fermata, le opere d'arte delle tratte ferroviarie ad uso turistico nonché le relative pertinenze possono essere utilizzati e valorizzati per le finalità della presente legge e senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica, fermo restando il rispetto del codice dei beni culturali e del paesaggio, di cui al decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.

6. Nell'ambito dell'individuazione delle tratte di cui al presente articolo, particolare attenzione è prestata alla presenza di manufatti e immobili di valore culturale e artistico che, ad esempio, siano stati utilizzati come luoghi di ripresa cinematografica.

### **Art. 3**

#### **Sezione dei rotabili storici e turistici nel registro di immatricolazione nazionale**

1. Sono rotabili storici:

a) i mezzi ferroviari, motori e trainati, non più utilizzati per il normale esercizio commerciale, che abbiano compiuto il cinquantesimo anno dall'entrata in esercizio del primo esemplare o che abbiano compiuto il venticinquesimo anno dall'entrata in servizio del primo esemplare e che, per particolari caratteristiche tecniche, estetiche e industriali, siano testimonianza di significative evoluzioni nel campo del trasporto ferroviario nazionale;

b) le locomotive a vapore circolanti sulle ferrovie regionali, anche a scartamento ridotto.

2. Sono rotabili turistici i mezzi che hanno un utilizzo esclusivamente turistico, quali carrozze panoramiche o scoperte.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentiti il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano, è disciplinata, nell'ambito del registro di immatricolazione nazionale di cui all'articolo 33 del decreto legislativo 8 ottobre 2010, n. 191, una sezione dedicata ai rotabili storici e turistici. L'iscrizione avviene, con oneri a carico del richiedente, a cura dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che può avvalersi, tramite apposita convenzione, della Fondazione FS Italiane, della Federazione italiana delle ferrovie turistiche e museali -- FIFTM e di altre associazioni di categoria.

4. Nella sezione di cui al comma 3 sono iscritti, su richiesta del soggetto proprietario, del concessionario o dell'impresa ferroviaria, i rotabili idonei alla circolazione sulle tratte ferroviarie di cui all'articolo 2, nonché sulle altre tratte ferroviarie nei limiti e con le modalità di cui all'articolo 7. Nella richiesta di iscrizione, il soggetto proprietario, il concessionario o l'impresa ferroviaria produce la documentazione necessaria a dimostrare l'idoneità del rotabile alla circolazione ai sensi degli articoli 6 e 7. I rotabili di cui ai commi 1 e 2 non idonei alla circolazione possono essere iscritti in un apposito albo tenuto a cura della Fondazione FS Italiane.

5. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, da adottare entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono determinati i requisiti di idoneità alla circolazione per i rotabili iscritti nella sezione di cui al comma 3, che devono essere equivalenti in termini di sicurezza complessiva rispetto ai requisiti prescritti per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale, ma comunque tali da consentirne la valorizzazione e l'uso. Con il medesimo decreto è definita la tariffa ai fini dell'iscrizione nella sezione di cui al comma 3, in modo da consentire l'integrale copertura dei costi a carico del richiedente.

#### **Art. 4**

##### **Gestione dell'infrastruttura**

1. Le tratte ferroviarie, le stazioni e le relative opere d'arte e pertinenze delle ferrovie individuate ai sensi dell'articolo 2 restano nella disponibilità dei soggetti proprietari o concessionari, che sono responsabili del mantenimento in esercizio nonché della manutenzione, della funzionalità e della sicurezza delle medesime infrastrutture, che sono classificate, ai fini della manutenzione e dell'esercizio, con apposita categoria turistica.

2. Gli interventi di ripristino della tratta ferroviaria nonché quelli relativi al mantenimento in esercizio, alla funzionalità e alla sicurezza dell'infrastruttura sono realizzabili se finanziati nell'ambito del contratto di programma con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale ovvero nell'ambito delle risorse destinate da ciascuna regione all'infrastruttura ferroviaria regionale di competenza.

3. Con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, di concerto con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sono approvate, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale, le tariffe da corrispondere al gestore medesimo per l'utilizzo della stessa ai sensi dell'articolo 5. Nel caso di infrastruttura ferroviaria regionale le tariffe sono approvate, su proposta del gestore dell'infrastruttura medesima, con provvedimento della regione.

#### **Art. 5**

##### **Gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse**

1. Per l'affidamento dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, le amministrazioni di cui al comma 2 procedono alla previa pubblicazione nel proprio sito internet, per almeno trenta giorni, di un apposito avviso, con il quale rendono nota la ricerca di soggetti gestori, ovvero comunicano l'avvenuto ricevimento di una candidatura, indicando sinteticamente il contenuto del contratto proposto. Trascorso il periodo di pubblicazione dell'avviso, l'amministrazione può procedere liberamente all'affidamento e alla definizione del conseguente contratto, purché nel

rispetto dei principi di imparzialità e di parità di trattamento fra gli operatori che abbiano manifestato interesse, fermo restando il rispetto dell'articolo 80 del codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

2. I soggetti che intendono manifestare il proprio interesse ovvero candidarsi alla gestione dei servizi di trasporto turistico e delle attività commerciali connesse ne fanno domanda:

a) al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per le tratte di competenza del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

b) alle regioni interessate per le ferrovie regionali.

3. Nella domanda il richiedente indica le tratte ferroviarie interessate, la tipologia dei rotabili che intende utilizzare, la frequenza delle corse, l'impresa ferroviaria che eserciterà il servizio di trasporto, di cui al capo II del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, nonché le tipologie di attività di promozione turistico-ricreativa che intende esercitare. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti o la regione, acquisiti i pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni interessate, ciascuno per i profili di propria competenza, può formulare un diniego motivato alla presentazione della candidatura o della manifestazione di interesse entro sessanta giorni dalla ricezione, qualora il soggetto, invitato a fornire i necessari chiarimenti e integrazioni, non risulti idoneo alla gestione dei servizi. Nel caso di domanda indirizzata alle regioni, queste ultime acquisiscono anche il parere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per i profili attinenti alla competenza sulle tratte interconnesse alla rete nazionale ai fini della valutazione degli effetti sul sistema ferroviario nazionale. I pareri del Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo e delle regioni relativamente alle attività commerciali connesse, ivi compresi l'allestimento di spazi museali e le iniziative di promozione turistico-ricreativa, sia a bordo che nelle stazioni, sono vincolanti.

4. Alle procedure di affidamento di cui al presente articolo si applicano, ove ne ricorrano i presupposti, le disposizioni del citato codice di cui al decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50.

5. Resta salva la facoltà delle amministrazioni di cui al comma 2 di procedere ad affidamenti diretti per le attività connesse al servizio di trasporto turistico in favore delle associazioni di promozione sociale di cui alla legge 7 dicembre 2000, n. 383, degli enti di volontariato di cui alla legge 11 agosto 1991, n. 266, delle organizzazioni non governative di cui alla legge 11 agosto 2014, n. 125, e delle cooperative sociali di cui alla legge 8 novembre 1991, n. 381.

6. Le procedure di cui al presente articolo sono esperite esclusivamente per via telematica.

## **Art. 6**

### **Condizioni di sicurezza della circolazione**

1. Sulle tratte ferroviarie ad uso turistico possono circolare i rotabili ordinari e i rotabili storici e turistici iscritti nella sezione di cui al comma 3 dell'articolo 3.

2. Al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria sulle tratte di cui all'articolo 2, l'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie determina, entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, i livelli di sicurezza che, in relazione alle caratteristiche della tratta ferroviaria, dei rotabili e del servizio di trasporto, devono essere garantiti, indicando un elenco di possibili misure compensative o mitigative del rischio. Il gestore dell'infrastruttura di cui all'articolo 4 definisce, con specifiche istruzioni tecniche e operative, le misure compensative o mitigative del rischio da adottare, individuandole nell'ambito di quelle indicate dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie ovvero prevedendone altre equivalenti in relazione ai livelli di sicurezza. Il gestore dell'infrastruttura trasmette per via telematica le istruzioni tecniche e operative all'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, che, entro trenta giorni, può richiedere modifiche o integrazioni, sulla base di una puntuale analisi che evidenzia l'inadeguatezza delle stesse rispetto ai livelli di sicurezza da garantire. In assenza di richieste di modifiche o integrazioni, trascorso il termine di cui al periodo precedente, le istruzioni tecniche e operative stabilite dal gestore dell'infrastruttura sono adottate dal soggetto che ha in gestione i servizi di trasporto turistico ai sensi dell'articolo 5.

## **Art. 7**

### **Circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria nazionale**

1. Al fine di svolgere il servizio di trasporto sulle tratte ferroviarie ad uso turistico, i rotabili iscritti nella sezione di cui al comma 3 dell'articolo 3 possono circolare anche su tratti dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, previa disponibilità della relativa traccia oraria.

2. L'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie stabilisce le misure di sicurezza che devono essere adottate per la circolazione dei rotabili storici e turistici sull'infrastruttura ferroviaria nazionale e regionale, determinando misure per la circolazione equivalenti in termini di sicurezza complessiva a quelle prescritte per la circolazione dei rotabili ad uso commerciale e che comunque devono garantire la piena operatività dei rotabili storici unitamente a condizioni di marcia che rendano sostenibile e attrattiva l'offerta commerciale derivante dai viaggi turistici.

## **Art. 8**

### **Convenzioni con associazioni e organizzazioni di volontariato**

1. I soggetti che hanno in gestione i servizi di trasporto turistico e le attività commerciali connesse di cui all'articolo 5 possono avvalersi, tramite apposite convenzioni, della collaborazione di associazioni e organizzazioni di volontariato che abbiano specifica esperienza e competenza nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale. Le convenzioni possono prevedere la partecipazione delle associazioni e organizzazioni a percorsi formativi organizzati dai soggetti di cui all'articolo 5.

## **Art. 9**

### **Attività di promozione e valorizzazione del territorio**

1. I gestori dei servizi e delle attività di cui all'articolo 5 assicurano l'integrazione delle iniziative turistico-ricreative connesse ai servizi con le attività di promozione e valorizzazione del territorio svolte dagli enti locali interessati.

## **Art. 10**

### **Ferrocicli**

1. La circolazione dei veicoli a pedalata naturale o assistita in possesso dei requisiti tecnici definiti dalle norme UNI può essere consentita sulle linee ferroviarie dismesse o sospese, con modalità definite dal proprietario o dal gestore dell'infrastruttura, evitando comunque ogni forma di promiscuità con la circolazione dei treni.

## **Art. 11**

### **Clausola di invarianza finanziaria**

1. Le amministrazioni pubbliche interessate provvedono all'attuazione delle disposizioni di cui alla presente legge nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie disponibili a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica. La presente legge, munita del sigillo dello Stato, sarà inserita nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. E' fatto obbligo a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 9 agosto 2017

**Scheda sulla "Legge Realacci" Legge sui piccoli Comuni, 10 punti del provvedimento In capitoli, ecco la nuova "legge sui borghi": quali sono gli obiettivi, a cosa serve il fondo per lo sviluppo strutturale, economico e sociale, le norme su centri storici, banda ultralarga, tasse e tributi e di tariffe per i servizi pubblici erogati, stampa quotidiana, prodotti a chilometro zero, promozione cinematografica, trasporti e istruzione nelle aree rurali e montane e i servizi**

Ddl sui piccoli comuni:

Queste nel particolare le misure del ddl 'salva borghi', che riguarda 5585 Comuni, diventato legge dopo l'approvazione definitiva in Aula, al Senato.

1. **Obiettivi della Legge** Scopo della legge è favorire e promuovere lo sviluppo sostenibile economico, sociale, ambientale e culturale, promuovere l'equilibrio demografico del Paese, favorendo la residenza nei piccoli comuni, incentivare la tutela e la valorizzazione del patrimonio naturale, rurale, storico, culturale e architettonico. Il ddl punta anche all'adozione di misure a favore dei cittadini che vi risiedono e delle attività produttive, contro lo spopolamento e per incentivare l'arrivo dei turisti. Per piccoli comuni si intendono i centri con residenti fino a 5.000 abitanti ma anche i comuni istituiti con la fusione tra centri che hanno, ognuno, popolazione fino a 5.000 abitanti. La legge definisce anche altri parametri per beneficiare dei finanziamenti destinati ai 'piccoli' (devono essere comuni collocati in aree interessate da fenomeni di dissesto idrogeologico; comuni caratterizzati da marcata arretratezza economica; comuni nei quali si è verificato un significativo decremento della popolazione residente rispetto al censimento generale della popolazione effettuato nel 1981; comuni caratterizzati da condizioni di disagio insediativo, sulla base di specifici parametri definiti in base all'indice di vecchiaia, alla percentuale di occupati rispetto alla popolazione residente e all'indice di ruralità, ad esempio);
2. **Fondo per lo sviluppo strutturale, economico e sociale dei piccoli comuni** Ha una dotazione complessiva di 100 milioni e serve a finanziare investimenti, (10 milioni di euro per l'anno 2017, e 15 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2018 al 2023). Per l'utilizzo delle risorse, è prevista la predisposizione di un piano nazionale per la riqualificazione dei piccoli comuni e un elenco di interventi prioritari assicurati dal Piano nazionale;
3. **Recupero dei Centri storici** Il ddl prevede la possibilità di individuare, all'interno dei centri storici, le zone di particolare pregio, dal punto di vista dei beni architettonici e culturali, da riqualificare con interventi, pubblici e privati, per riqualificare l'area urbana, rispettando le tipologie delle strutture originarie. La legge consente, fra l'altro, ai comuni in questione, di acquisire e riqualificare immobili per contrastare l'abbandono di terreni e di edifici, di acquisire o stipulare intese per il recupero di case cantoniere e di stazioni ferroviarie non più utilizzate e attribuisce ai piccoli comuni la facoltà, anche in forma associata, di stipulare, con le diocesi della Chiesa cattolica e con le rappresentanze delle altre confessioni religiose che hanno concluso intese con lo Stato, convenzioni per la salvaguardia e il recupero dei beni culturali, storici, artistici e librari degli enti ecclesiastici o degli enti delle confessioni religiose civilmente riconosciuti;
4. **Banda ultralarga** Si stabilisce che le aree dei piccoli Comuni per le quali non vi è interesse da parte degli operatori a realizzare reti di connessione veloce e ultraveloce possono essere destinatarie delle risorse previste, in attuazione del piano per la banda ultra larga del 2015;
5. **Tasse e tributi e di tariffe per i servizi pubblici erogati.** Nei piccoli Comuni è consentito il ricorso alla rete telematica gestita dai concessionari della Agenzia delle dogane e dei monopoli per favorire il pagamento di imposte e tributi. Si riconosce anche ai piccoli Comuni la facoltà di stipulare apposite convenzioni, di intesa con le organizzazioni di categoria e con la società Poste Italiane Spa, perché pagamenti di imposte comunali e vaglia postali possano essere effettuati presso gli esercizi commerciali di comuni o frazioni non serviti dal servizio postale;
6. **Stampa quotidiana** La legge prevede che si promuova l'intesa tra Governo, Associazione nazionale dei comuni italiani (l'ANCI), Federazione italiana editori giornali e i rappresentanti delle agenzie di distribuzione della stampa quotidiana perché la vendita dei quotidiani sia assicurata anche nei piccoli comuni;
7. **Prodotti a chilometro zero.** I piccoli Comuni potranno promuovere il consumo e la commercializzazione dei prodotti agroalimentari provenienti da filiera corta o a chilometro utile. Questi ultimi sono quelli il cui luogo di produzione, di coltivazione o di allevamento della materia prima sia situato entro 70 chilometri da quello di vendita e per i quali è dimostrato un limitato apporto delle emissioni inquinanti derivanti dal trasporto. Il testo prevede anche che i piccoli Comuni destinino specifiche aree per la realizzazione dei mercati agricoli per la vendita diretta;
8. **Promozione cinematografica** Si prevede che ogni anno il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, d'intesa con l'Associazione nazionale dei Comuni italiani, le Regioni e le Film Commissions regionali, predisponga iniziative per la promozione cinematografica anche come mezzo per una valorizzazione turistica e culturale;
9. **Trasporti e istruzione nelle aree rurali e montane** La legge indica il piano per l'istruzione destinato alle aree rurali e montane che viene predisposto dal presidente del Consiglio, di concerto con il ministro dell'economia e previa intesa in Conferenza unificata. Il piano guarda in particolare al collegamento delle scuole poste in tali aree, all'informatizzazione e alla progressiva digitalizzazione delle attività didattiche e amministrative. Nell'ambito del piano generale dei trasporti e della logistica e dei documenti pluriennali di pianificazione, vanno individuate apposite azioni per le aree rurali e montane;
10. **Servizi** La legge prevede la facoltà di istituire, anche in forma associata, centri multifunzionali per fornire servizi anche in materia ambientale, sociale, energetica, scolastica, postale.

**ALLEGATO “C”****Punto di Situazione (aggiornato all’13 gennaio 2019) delle Linee Ferroviarie Riaperte o di Prossima Riapertura:**

**La Regione Piemonte** - con Fondazione FS sta riaprendo le linee Casale – Mortara e la Casale – Vercelli nonché la Ceva – Ormea e RFI sta riaprendo la Saluzzo Ventimiglia Nizza; L Asti - Castagnole Monferrato - Alba sarà riaperta nel 2020. In futuro è possibile anche la riapertura dell'Asti - Casale;

**la Regione Campania** ha riaperto l’Avellino – Rocchetta e la Benevento - Pietrelcina e riaprirà la Sicignano Lagonegro, sempre grazie al supporto della citata Fondazione FS. Si spera nella riapertura della Castellamare – Gragnano (Linea EAV chiusa per togliere i PL) e la Torre Annunziata – Pompei - Cancellò (EAV);

**il Friuli Venezia Giulia** ha recentemente riaperto la Sacile – Maniago e la Sacile - Gemona. Presto sarà riaperta la linea tranviaria turistica Trieste - Opicina;

**la Regione Lombardia** continua a costruire e riaprire numerose ferrovie (come in provincia di Varese: la Stabio-Arcisate - tratta transfrontaliera costruita ex novo, sulla quale l'inizio del servizio viaggiatori regolare è avvenuto ai primi del 2018) e la Varese-Arcisate - tronco della preesistente linea Varese-Porto Ceresio, attivato nel 1894 e opportunamente potenziato per l'occasione. La linea venne costruita a partire dal 2008 e attivata a lotti entro il 2017. La gestione dell'infrastruttura è affidata in territorio elvetico a FFS e a RFI nel territorio italiano.) Inoltre la Regione Lombardia ha recentemente stanziato un milione di euro per la messa in sicurezza dei passaggi a livello della linea storica (chiusa alcuni anni fa) Malnate Olona - Svizzera Mendrisio tali lavori occorrono per ripristinare il traffico di treni turistici storico da Mendrisio a Malnate;

**l’Umbria** sta rinnovando l’armamento della linea FCU Terni Perugia Umbertide San Sepolcro (in autunno sarà riaperta la tratta Toscana fino a Perugia); La Puglia sta valorizzando la rete delle ferrovie del Sud Est e del Gargano nonché della rete delle Apulo Lucane;

**In Calabria**, sono iniziati lungo la ferrovia Ionica da Sibari a Reggio Calabria i lavori di elettrificazione di RFI e di conseguenza saranno ripristinati da Milano i treni notte per Taranto - Reggio Calabria. Continuano i viaggi del trenino storico da Camigliatello Silano;

**La Sardegna** il trenino verde della Sardegna nei prossimi anni potrà diventare patrimonio dell'UNESCO. Gestito da ARST. La Regione inoltre acquisterà per il traffico pendolare otto treni ad assetto variabile per la rete RFI di 250 km. Da tempo la Palau Marina Tempio Sassari e la Macomer Bosa sono state riaperte al solo traffico turistico dei treni storici (due corse ogni mercoledì per ora solo nel periodo da maggio a settembre).

**In Sicilia** grande successo hanno avuto i Treni Storici di fondazione FS da Palermo alle Valle dei Templi di Agrigento. Sempre in Sicilia da fine luglio fino a Dicembre saranno effettuati 50 treni storici del gusto lungo 23 itinerari caratteristici per i loro prodotti agricoli e enogastronomici artigianali e per le loro bellezze artistiche e ambientali. Infine si evidenzia che è stata riaperta la Agrigento Bassa - Porto Empedocle (legge 9 agosto 2017 n 128). A dicembre sarà riaperta da RFI la Catania - Caltagirone chiusa, a suo tempo.

**Nel Lazio** si sta riaprendo la Formia Gaeta e sarà riaperta la Terracina Terranova, Sulla linea Rieti Terni Orte Roma presto prenderanno servizio tre treni bimodali. La Roccasecca (Frosinone - Lazio) - Sora (Frosinone - Lazio) - Avezzano (Abruzzo - L'Aquila) non vede la circolazione di treni dal 2016 (esiste un Comitato molto attivo per farla nuovamente utilizzare). Inoltre l'ATAC non ha ancora comunicato il futuro della ferrovia Civita Castellana - di Viterbo. Per ora ha tutelato solo il tratto nella città metropolitana Roma - Rignano - Santo Oreste - Ponzano.

**In Abruzzo** è stata riaperta da tempo da RFI e da Fondazione FS la Sulmona Carpinone. Tale linea, dalla riapertura, è stata percorsa da numerosissimi treni storici con un gran successo di viaggiatori stranieri e italiani e con l'appoggio della popolazione locale che partecipa a tutti gli eventi ferroviari con i propri prodotti agricoli caseari tessili artistici e creativi (La ferrovia attraversa il Parco nazionale della Majella e Roccaraso. A Rivisondoli-Pescocostanzo si raggiungono i 1.268 metri conferendo alla stazione, prossima all’altopiano, il primato di secondo punto più elevato della rete FS dopo la stazione di Brennero. Attraversa, panorami stupendi, dalla Majella al Gran Sasso d’Italia, con una varietà di climi e di vegetazione che gli sono valsi l’appellativo di “Transiberiana d’Italia”).

**In Liguria** da tempo è stata riaperta la Genova - Casella e da pochi giorni è stata riattivata la cremagliera di Granarolo;

**La Toscana** ha riaperto la Asciano - Monte Antico (**legge n. 128**).

Inoltre, c'è da evidenziare che nel Convegno di **Amodo** della primavera 2018, alla camera dei deputati, il Presidente della Fondazione FS ha dichiarato che la Fondazione FS con RFI ha riaperto in pochi anni 600 km di linee per fini turisti. Da quanto sopra si deduce che la riapertura e il potenziamento del trasporto ferroviario turistico e commerciale è ormai una realtà non propaganda politica.

Per completezza di informazione si riporta di seguito l'elenco delle linee ferroviarie turistiche da riaprire (alcune sono già state riaperte come sopra indicato) come previsto dalla **Legge nove agosto 2017 n. 128**:

- a) Sulmona-Castel di Sangro (**riaperta**, Abruzzo)
- b) Cosenza-San Giovanni in Fiore (Calabria)
- c) Avellino-Lioni-Rocchetta Sant'Antonio (**riaperta**, Campania)
- d) Sacile-Gemona (**riaperta**, Friuli Venezia Giulia)
- e) Palazzolo-Paratico (Lombardia)
- f) Castel di Sangro-Carpinone (**riaperta**, Abruzzo/Molise)
- g) Ceva-Ormea (**riaperta**, Piemonte)
- h) Mandas-Arbatax (Sardegna)
- i) Isili-Sorgono (Sardegna)
- l) Sassari-Palau Marina (Sardegna)
- m) Macomer-Bosa (Sardegna)
- n) Alcantara-Randazzo (Sicilia)
- o) Castelvetro-Porto Palo di Menfi (Sicilia)
- p) Agrigento Bassa-Porto Empedocle (**Riaperta**, Sicilia)
- q) Noto-Pachino (Sicilia)
- r) Asciano-Monte Antico (**Riaperta**, Toscana)
- s) Civitavecchia-Capranica-Orte (Lazio)
- t) Fano-Urbino (Marche)

## Biografia dell'Autore

### Gen. aus Mario Pietrangeli



Il Generale Mario Pietrangeli (**Figlio di Ferroviere**) è nato a Gubbio (Perugia). Ufficiale Generale dell'Arma del Genio dell'Esercito, è entrato all'Accademia Militare di Modena nell'ottobre 1978 (160° corso), ha conseguito una laurea in Scienze con il relativo Master presso l'Università di Torino e in seguito la Laurea in Scienze Diplomatiche e Internazionali presso l'Università di Trieste. Ha Comandato, nella sua lunga carriera, anche le **unità militari ferroviarie** (la Compagnia, il Battaglione e il Reggimento genio ferrovieri a Castelmaggiore di Bologna) e per tre anni il Distretto Militare di Como (Caserma De Cristoforis). Nel novembre 1999 in occasione del centenario del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI) ha ricevuto il premio CIFI per uno studio sui "Materiali Ferroviari Metallici Scomponibili" realizzato nel 1997 con l'Ingegnere Michele Antonilli dell'ITIS di Fara in Sabina. Nel 2012 ha ricevuto la benemerita dal Rotary di Gubbio per l'attività Militare - Ferroviaria svolta nei **Balcani** e successivamente l'ha ricevuta dal Maggio Eugubino di Gubbio PG, Umbria e dal Comune di Fara in Sabina RI Lazio. E' stato insignito del Premio Nazionale Unuci Paladino delle Memorie nel 2015 a Milano.

#### ELENCO LIBRI REALIZZATI

- Storia delle Ferrovie Sabine e Reatine Edizione Comune di Fara Sabina (RI) 2007;
- Storia dei Reparti Militari Stradali e Ferroviari nel Mondo e Storia dei Trasporti Militari. Edizione SME Ufficio Storico, Roma 2009;
- Storia del Reggimento Genio Ferroviari Edizione IVECO DEFENCE, Bolzano 2009;
- Storia dei Vari Sistemi di Trasporto Intorno a Roma, a Rieti, alla Sabina e la Centrale ENEL di Farfa Edizione 2011 Comune di Fara in Sabina;
- Le Mie Ferrovie, Edizione Lombardo, Como 2011;
- Como, Varese Le Guerre d'Indipendenza e la Prima Guerra Mondiale Edizione Lombardo, Como 2011 (il libro ha ricevuto il Logo della Presidenza del Consiglio per il 150° Anniversario dell'Unità d'Italia);
- Varese, Como, San Fermo, Lecco, la Valtellina, le guerre d'indipendenza e il Capitano Garibaldino Carlo De Cristoforis Edizione Editore Lombardo, Como 2012;
- Le Ferrovie Militarizzate I Treni Armati I Treni Ospedale Nella Prima e Seconda Guerra Mondiale Edizione Editore Lombardo, Como 2013;
- Il Museo Europeo del Trasporto. "OGLIARI" in Vollandia. Edizione aprile. 2017 (ha ricevuto il logo del Centenario della Prima Guerra Mondiale dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri);
- Il Ruolo delle Ferrovie nella Prima Guerra Mondiale (coautore Michele Antonilli) Edizione 2018 Amarganta di Rieti Lazio (ha ricevuto il logo del Centenario della Prima Guerra Mondiale dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri);
- Vademecum dell'Associazione Nazionale Ferroviari del Genio edizione 2018 (ha ricevuto il logo del Centenario della Prima Guerra Mondiale dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri);

ARTICOLI - Numerosi sono gli Articoli pubblicati su importanti testate nazionali:

- Informazione Difesa, Organo dello Stato Maggiore Difesa;
- Rivista Militare, Organo dello Stato Maggiore Esercito;
- Rassegna dell'Esercito, Supplemento della Rivista Militare;
- Il Carabiniere, rivista dell'Arma dei Carabinieri;
- Ingegneria Ferroviaria rivista del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI);
- Tecnica Professionale rivista del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI);
- Amministrazione Ferroviaria del Collegio Amministratori Ferroviari (CAFI);
- Logistica, Tecniche Nuove, Via Eritrea Milano;
- Antincendio, rivista Antinfortunistica - Roma;
- i Quaderni della Federazione del Nastro Azzurro Roma;
- L'Ordine, inserto culturale per "la Provincia" Giornale di Como e di "Sondrio".