

ATLANTE

delle linee ferroviarie turistiche

SECONDA EDIZIONE



ATLANTE
delle linee ferroviarie turistiche

**«Il treno è un'invenzione meravigliosa,
che ha cambiato la storia dell'uomo
e ha fatto innamorare molti.
Talvolta del treno stesso...»**

L.C.



INTRODUZIONE

a cura di Luigi Cantamessa

Direttore Generale della Fondazione FS Italiane

Nato nel 2014, il nostro progetto - *Binari senza tempo* - per la valorizzazione di alcune linee ferroviarie dismesse a fini turistici e culturali è cresciuto arrivando ad avere oggi, 13 linee recuperate e riqualificate, divenendo così un caso unico in Europa.

Una piccola rete ferroviaria di quasi 1000 chilometri che produce un'offerta di turismo di prossimità articolata su tutto il territorio nazionale da Nord a Sud. Treni storici composti da locomotive a vapore ed elettriche, littorine, carrozze e vagoni degli anni '20-'50 perfettamente funzionanti ed in grado di offrire esperienze di viaggio uniche ed irripetibili; itinerari di grande fascino ambientale che percorrono gli scenari più belli della Penisola toccando località nelle quali la storia si intreccia con la cultura, con il meglio delle nostre tradizioni locali. Dai paesaggi del Monferrato agli spettacolari scorci delle Crete Senesi; dagli ambienti innevati dell'altopiano abruzzese ai siti archeologici della Campania e della Sicilia, patrimonio mondiale dell'UNESCO, le nostre strade ferrate storiche, i nostri treni, offrono la possibilità ai viaggiatori più attenti di rallentare il ritmo e fermare lo sguardo sui tesori artistici ed ambientali, sui sapori e colori di un'Italia che l'abitudine alla velocità ci ha fatto dimenticare.

Il turismo ferroviario sulle linee secondarie è un fenomeno nuovo ma in costante crescita anche a livello europeo. Una tendenza che si riconnette a nuovi sviluppi nella mobilità delle persone e ad una crescente attenzione per le tematiche dell'ambiente e della valorizzazione ecosostenibile delle risorse territoriali.

Il treno si è progressivamente affermato, anche nel nostro Paese, quale mezzo di trasporto privilegiato per rilanciare un nuovo modello di mobilità slow, attenta alle bellezze nascoste dei territori interni, interconnessa con altre modalità green di fruizione turistica quali le ciclovie o i cammini escursionistici. Un riconoscimento che ha trovato concretezza nei recenti interventi previsti dal PNRR per finanziare il recupero di siti e complessi di elevato valore storico ed ambientale. Tra i numerosi investimenti strategici previsti dal Piano ve ne sarà uno dedicato proprio al progetto di recupero e valorizzazione di alcune linee ferroviarie individuate dalla Fondazione FS Italiane in sinergia con il Ministero della Cultura e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS). Una iniziativa che consentirà di recuperare a fini turistici ed ambientali altri gioielli della nostra rete ferroviaria locale. Gli interventi sono stati portati a termine sulla Fabriano-Pergola e sulla Asti-Chivasso, mentre sono di fatto conclusi sulla Gioia del Colle-Rocchetta, che vorremmo aprire all'esercizio nel minor tempo possibile. È inoltre nostra intenzione includere nel progetto anche alcune linee storiche della Sicilia come la Noto-Pachino e la Alcantara-Randazzo per le quali abbiamo avviato i necessari studi di fattibilità. Un grande fermento di iniziative, insomma, ed è per questo che abbiamo voluto pubblicare un'edizione aggiornata dell'Atlante delle linee ferroviarie turistiche per offrire a chi ci segue uno strumento informativo più completo sugli itinerari previsti nei nostri programmi e sui progetti in corso di realizzazione. Si tratta di una guida attraverso la quale si potranno conoscere ed apprezzare, accanto agli aspetti turistici e culturali dei territori attraversati, anche i contenuti tecnici ed ingegneristici delle linee ferroviarie percorse dai nostri treni; gioielli della tecnica ferroviaria italiana caratterizzati da manufatti ed opere a volte spettacolari e sorprendenti. Invitando i lettori a partecipare alle nostre iniziative di viaggio sugli itinerari descritti

nell'Atlante, colgo l'occasione per ringraziare il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane che ha sostenuto il progetto *Binari senza tempo* con i suoi treni storici e che da tempo è impegnato a valorizzare una nuova mobilità degli italiani, ecocompatibile, dolce, lenta e di prossimità a misura d'uomo, fondata principalmente sul treno che rimane il più affascinante mezzo di trasporto inventato dal genio umano.

A questo punto: "Signori, in carrozza!"



SOMMARIO

NORD

PIEMONTE

LA FERROVIA DEL TANARO 10
LINEA CEVA-ORMEA

LA FERROVIA DELLA VALSESIA 20
LINEA NOVARA-VARALLO SESIA

LA FERROVIA DELLE LANGHE-ROERO, MONFERRATO 30
LINEE ASTI-CASTAGNOLE DELLE LANZE E NIZZA MONFERRATO-ALBA

LA FERROVIA DEL BASSO MONFERRATO 40
LINEA ASTI-CHIVASSO

LOMBARDIA

LA FERROVIA DEL SEBINO 50
LINEA PALAZZOLO SULL'OGLIO-PARATICO SARNICO

FRIULI VENEZIA GIULIA

LA FERROVIA PEDEMONTANA 60
LINEA SACILE-GEMONA

CENTRO

TOSCANA

LA FERROVIA DELLA VAL D'ORCIA 70
LINEA ASCIANO-MONTE ANTICO

MARCHE

LA FERROVIA SUBAPPENNINA ITALICA 80
LINEA FABRIANO-PERGOLA

ABRUZZO-MOLISE

LA TRANSIBERIANA D'ITALIA 90
LINEA SULMONA-CARPINONE

SUD

CAMPANIA-MOLISE

LA FERROVIA DEL SANNIO 100
LINEA BENEVENTO-BOSCO REDOLE

CAMPANIA-BASILICATA-PUGLIA

LA FERROVIA DELL'IRPINIA 110
LINEA AVELLINO-ROCCHETTA SANT'ANTONIO LACEDONIA

LA FERROVIA DELLE MURGE 120
LINEA ROCCHETTA SANT'ANTONIO LACEDONIA-GIOIA DEL COLLE

ISOLE

SICILIA

LA FERROVIA DEI TEMPLI 130
LINEA AGRIGENTO BASSA-PORTO EMPEDOCLE SUCCURSALE

NORD

LA FERROVIA DEL TANARO



NORD LA FERROVIA DEL TANARO



35 KM



1889-1893



2012



2016

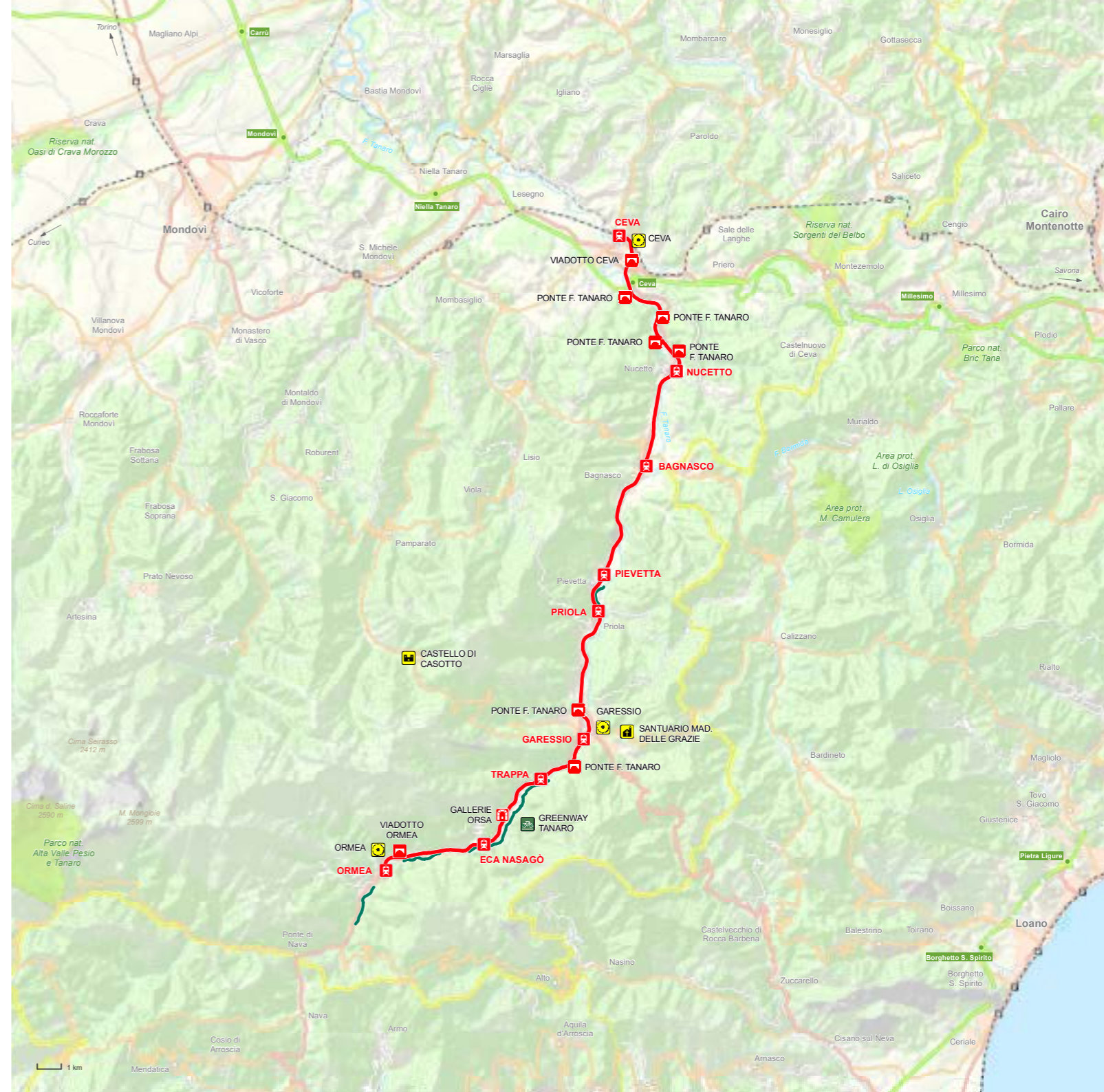
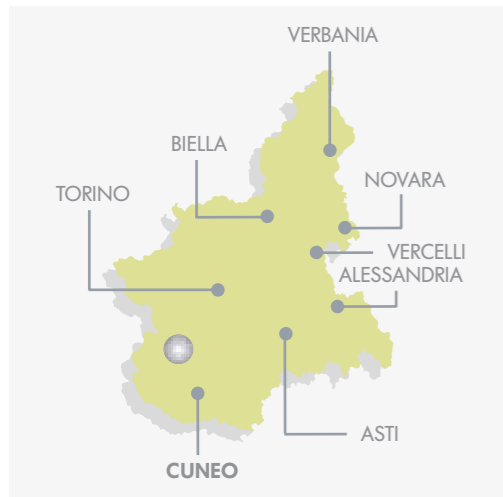
LA LINEA

Due sono i colori che restano impressi nel viaggiatore che percorre su carrozze d'epoca i 35 chilometri della Ferrovia della Val Tanaro, da Ceva ad Ormea: il verde del fondovalle e dei boschi che ricoprono le pendici delle montagne, tra cui spiccano castelli, terme e pregevoli borghi storici, e l'azzurro delle acque del fiume Tanaro, accanto a cui la ferrovia corre per lunghi tratti, attraversandolo ben nove volte con arditi ponti.

Proposta già negli anni '50 del XIX secolo come possibile collegamento tra il basso Piemonte e la Liguria di Ponente passante sotto il colle di Nava, la costruzione di una ferrovia in alta val Tanaro si concretizzò solo alcuni decenni più tardi: il 15 settembre 1889 fu attivato il primo tronco da Ceva a Priola, il 15 luglio 1890 la ferrovia giunse a Garessio, il 15 aprile 1891 fu prolungata a Trappa e, infine, il 15 febbraio 1893 raggiunse Ormea. La continuazione fino a Oneglia, sulla costa ligure, non fu mai realizzata e così la linea fu relegata fin dall'inizio ad un ruolo secondario.

Col passare degli anni molte stazioni furono declassate a fermate e nei primi anni 2000 l'esercizio divenne a spola, con un unico convoglio che percorreva avanti e indietro la linea, fino a cessare del tutto il 17 giugno 2012. Dal 2016 è entrata a far parte del progetto *Binari senza Tempo* di Fondazione FS e riattivata per l'esercizio turistico.

PIEMONTE CEVA-ORMEA



IL TERRITORIO

La ferrovia della Val Tanaro si stacca dalla linea Torino-Savona a Ceva, abitato che conserva un bel nucleo storico medievale, e attraversate due gallerie sbuca nella valle del fiume Tanaro, iniziando a risalirla fino a Ormea.

Superato sei volte il fiume si giunge alla stazione di Nucetto, che ospita nel magazzino merci un piccolo museo dedicato alla ferrovia. Dopo un altro ponte sul Tanaro il treno tocca Bagnasco e, proseguendo alla base di ripide pareti rocciose, supera un restringimento della valle e giunge alla fermata di Pievetta. A sinistra appare un'ansa del Tanaro, poi si incontra la stazione di Priola; tra curve e controcurve si arriva nella piana di Garessio, località turistica nota per le sue fonti termali, circondata da belle montagne. Attraversato il Tanaro si è alla stazione cittadina, posta tra il nucleo storico, che sorge dall'altro lato del fiume, e la borgata di Borgo Poggiolo.

Poco più ad est, in borgo Valsorda, spicca il santuario della Madonna delle Grazie, mentre ad ovest, lungo la strada per Pamparato, sorge il Castello di Casotto, tutelato dall'Unesco come Patrimonio dell'Umanità.

La valle si restringe e la linea si riporta sulla sponda sinistra del fiume; oltrepassata la stazioncina di Trappa, si addentra nel tratto più impervio della valle, sottopassando con quattro gallerie la Rocca d'Orse.

In breve si arriva alla stazione capolinea di Ormea, preceduta da un monumentale viadotto in curva di 40 arcate.

CENTRI DI INTERESSE

CEVA

Ubicata al margine meridionale delle Langhe, Ceva è interessante per il nucleo medievale, con strette vie fiancheggiate da porticati e loggiati.

Particolarmente pittoresca la via Marengo, che taglia il centro storico.

GARESSIO

Famoso per le acque delle fonti S. Bernardo, Garessio si compone di quattro borgate: Borgo Ponte, a cavallo del Tanaro; il medievale Borgo Maggiore; Borgo Valsorda dove svetta il santuario della Madonna delle Grazie, costruito intorno a una cappella del XV secolo e il Borgo Poggiolo.

ORMEA

Dominata dai ruderi del castello, Ormea presenta un interessante nucleo medievale caratterizzato dai "trevis", antiche e strette viuzze, e da case del XIV-XV secolo. La parrocchiale di S. Martino ha nell'abside affreschi gotici risalenti al 1397.



APPROFONDIMENTO

MUSEO FERROVIARIO DELLA LINEA CEVA-ORMEA

Allestito presso l'ex-magazzino merci della stazione di Nucetto, il museo ripercorre la storia della ferrovia Ceva-Ormea, dalla sua controversa nascita, al passaggio all'elettrificazione trifase, sino alla sua riconversione moderna. Attraverso pannelli esplicativi, materiale d'epoca, documenti storici e la ricostruzione di un tratto di binario con un esempio di palificazione trifase e una colonna idrica restaurata, i visitatori possono rivivere le tappe di una storia che ha contribuito allo sviluppo della valle.

Il fabbricato viaggiatori dell'adiacente stazione ospita, invece, il Museo storico di Nucetto e dell'Alta Val Tanaro, con 7 sale espositive dedicate alla vita e alle attività del territorio nei secoli passati.

IN BICICLETTA DA PIEVETTA A ORMEA

Tra Pievetta ed Ormea è stato realizzato un percorso verde che segue il corso del fiume Tanaro, dapprima sulla riva sinistra poi su quella destra, alternando tratti in sede propria con tratti promiscui su strade secondarie poco trafficate. Pensato per le passeggiate in bicicletta, a piedi e a cavallo, offre un tracciato molto vario in un ambiente naturale incontaminato con scorci di ampiezza e bellezza unici, correndo in molti tratti accanto al binario della ferrovia.

Dal suo tracciato si staccano strade e sentieri che permettono di scoprire antiche vestigia e suggestive borgate.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

I PRODOTTI TIPICI DELL'ALTA VAL TANARO

Il Consorzio per la valorizzazione e la tutela dei prodotti tipici dell'Alta Val Tanaro dal 2004 promuove alcune produzioni tipiche del territorio attraversato dalla ferrovia Ceva-Ormea: la castagna Garessina, fin dal 1276 la coltivazione più diffusa nel territorio, conosciuta per la sua dolcezza e delicatezza; il fagiolo bianco di Bagnasco, assai diffuso fino agli anni '50-'60 e destinato quasi esclusivamente alla produzione di granella secca; la rapa di Caprauna, dal 2003 Presidio Slow Food. Tipici e diffusi nel territorio sono anche i ceci di Nucetto e le patate di montagna dell'Alta Val Tanaro. Sulle montagne attorno a Garessio e Ormea, a quote superiori ai mille metri, è coltivato il grano saraceno, introdotto verso la fine del primo millennio, che costituisce la base della polenta saracena, il piatto più tipico della zona.

TRA PONTI E GALLERIE LUNGO IL TANARO

La ferrovia presenta un tracciato tortuoso che segue nel fondovalle l'andamento del fiume, passando più volte dalla sponda destra a quella sinistra. Si contano nove ponti sul Tanaro e sette gallerie. Degni di nota sono i ponti sul Tanaro tra Ceva e Nucetto e quelli prima e dopo la stazione di Garessio, così come il viadotto che attraversa l'abitato di Ceva e quello in curva con 40 archi all'ingresso della stazione di Ormea. Suggestiva la sequenza di quattro brevi gallerie che sottopassano il costone della Rocca d'Orse.

NORD

LA FERROVIA DELLA VALSESIA



NORD LA FERROVIA DELLA VALSESIA



54,1 KM



1881-1886



2014

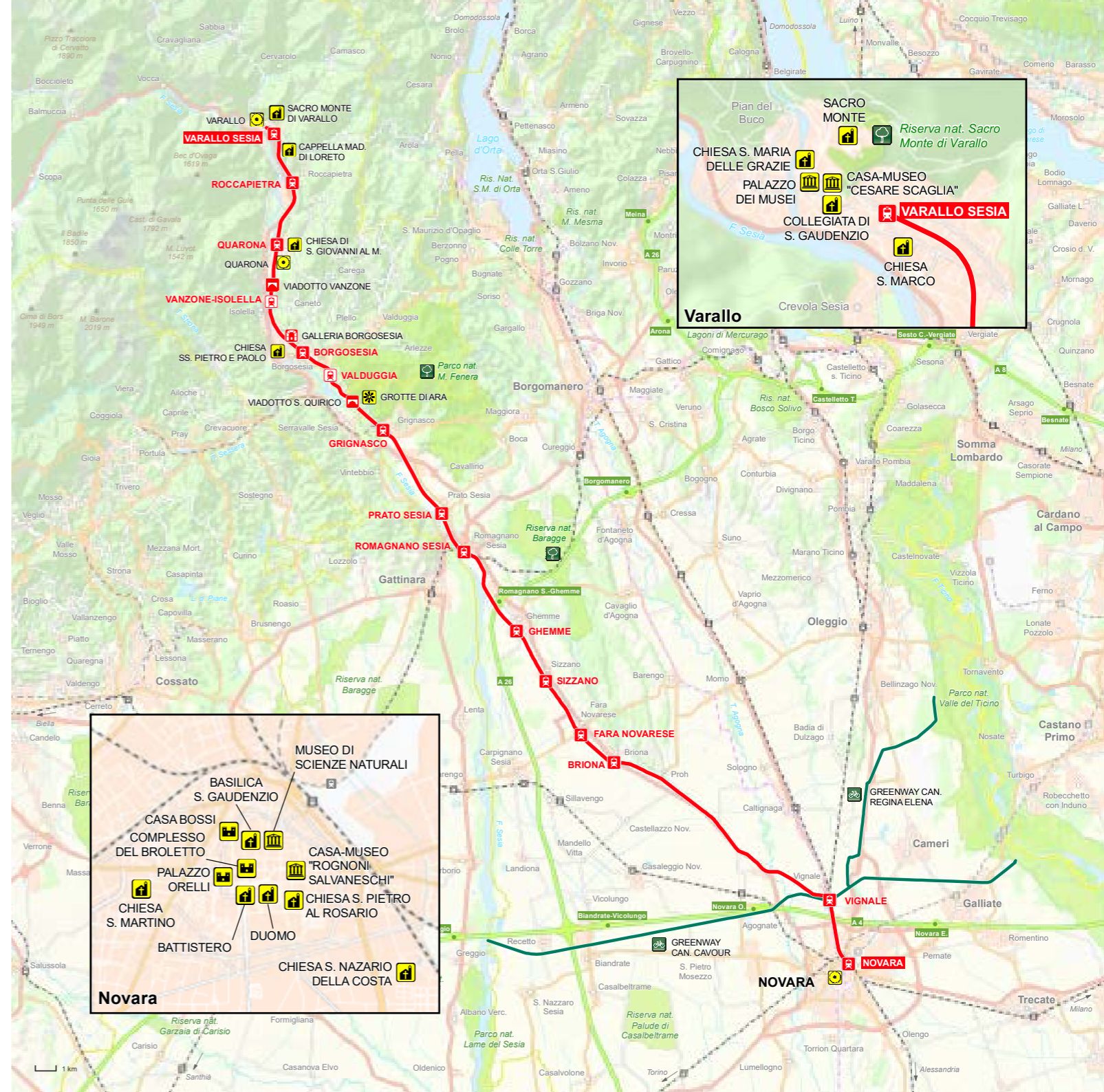
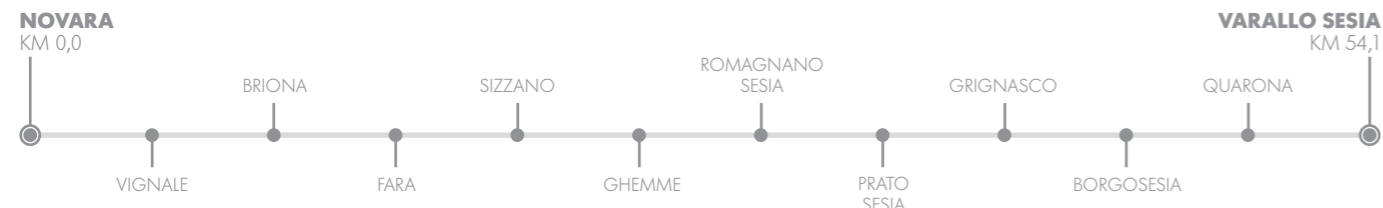
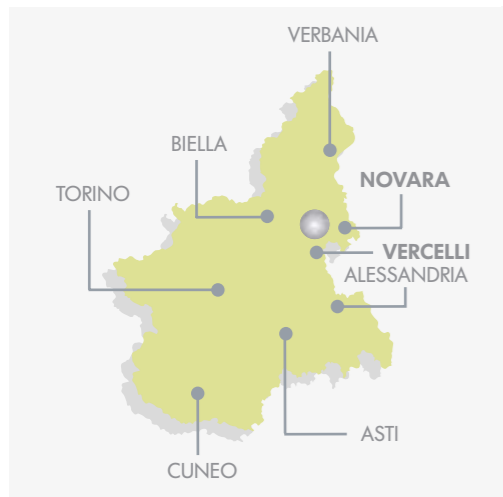


2015

LA LINEA

Inoltrarsi nella valle del fiume Sesia in treno, significa scoprire paesaggi diversi, dalla Pianura Padana alle montagne, lasciandosi stupire dalla bellezza della natura e dalle opere dell'uomo. È infatti anche un viaggio nell'arte con il Sacro Monte di Varallo (la "Nuova Gerusalemme"), il più antico del Piemonte, costruito in varie tappe tra il 1486 e il 1713. Tutto ciò è la Ferrovia della Valsesia, lunga circa 51 km, che collega la stazione di Vignale a quella di Varallo Sesia. La sua costruzione ebbe inizio nel 1881 ed il primo tratto, di circa 26 km tra Vignale e Romagnano Sesia, venne inaugurato il 22 febbraio 1883. Negli anni successivi furono realizzati gli altri tronchi, con l'inaugurazione dell'intera linea fino a Varallo Sesia avvenuta il 12 aprile 1886. Da Vignale, la linea era collegata alla stazione di Novara attraverso un tratto, di poco più di 3 km, già attivo fin dal 1855 perché facente parte della linea Arona-Alessandria (e della Novara-Domodossola). La ferrovia garantì per circa un secolo gli scambi tra la pianura e le aree produttive della Valsesia. Dal 15 settembre 2014, il servizio viaggiatori è stato sospeso e sostituito da bus; il tratto Novara-Romagnano Sesia è ancora utilizzato per il servizio merci per la cartiera Kimberly, mentre il tronco Romagnano Sesia-Varallo Sesia è utilizzato esclusivamente per la circolazione occasionale di treni turistici.

PIEMONTE NOVARA-VARALLO SESIA



IL TERRITORIO

La linea parte dalla stazione di Novara e si dirige verso nord percorrendo inizialmente il tratto in comune con la linea per Arona. Dopo circa 7 km di paesaggio agricolo di pianura, caratterizzato dalla presenza delle risaie e di altri cereali, con filari di pioppi e canali irrigui a dettare le geometrie, il paesaggio comincia a cambiare. La pianura cede piano piano il passo alla collina, le coltivazioni cerealicole lasciano il posto alla presenza della vite e di macchie boschive. A Romagnano Sesia, dopo aver incrociato la linea ferroviaria Santhià-Arona (chiusa al traffico dal 2012) si continua lungo la valle del Sesia tra colline che diventano sempre più alte e ricche di boschi, arrivando a Grignasco, da dove si dipartiva la vecchia linea Grignasco-Coggiola Portula chiusa nel lontano 1934.

Si prosegue zigzagando lungo le pendici del monte Fenera, tra il promontorio e il fiume, fino a Borgosesia, centro più popoloso della Valsesia. Superato il centro abitato, la linea piega decisamente verso nord in direzione di Varallo, procedendo incassata nella stretta valle del Sesia, con il fiume e i promontori boscosi a fiancheggiarla, toccando anche l'abitato di Quarona. Presso la stazione di Varallo, come primo nucleo del Museo Ferroviario Valsesiano, si possono ammirare, da poco restaurate, le colonne idrauliche per il rifornimento dei treni a vapore, la gru per il carico/scarico dei treni merci, la piattaforma rotante per le locomotive.

CENTRI DI INTERESSE

IL CENTRO STORICO DI VARALLO

La cittadina sorge nel punto di confluenza fra il torrente Mastallone e il fiume Sesia. La visita può cominciare dalla piazza Vittorio Emanuele II, dominata dalla Collegiata di San Gaudenzio, circondata da un caratteristico loggiato. Da segnalare anche la chiesa di Santa Maria delle Grazie, in prossimità della salita per il Sacro Monte, con il ciclo di 21 affreschi della *Vita e passione di Gesù* di Gaudenzio Ferrari, e, poco a sud dell'abitato, la cappella della Madonna di Loreto con stupendi affreschi.



APPROFONDIMENTO

IL SACRO MONTE DI VARALLO

Il nove Sacri Monti dell'Italia settentrionale sono gruppi di cappelle e altri manufatti architettonici eretti fra il XVI e il XVII secolo, dedicati a differenti aspetti della fede cristiana. In aggiunta al loro significato simbolico e spirituale, possiedono notevoli doti di bellezza, virtù e gradevolezza, e risultano integrati in un ambiente naturale e paesaggistico di colline, boschi e laghi. Contengono inoltre reperti artistici molto importanti. Con questa motivazione, nel 2003 l'UNESCO ha iscritto il sito Sacri Monti del Piemonte e della Lombardia nella Lista del Patrimonio Mondiale.

Il Sacro Monte di Varallo è il più antico e importante fra questi; posto su uno sperone di roccia sopra l'abitato di Varallo, può essere raggiunto dal centro cittadino mediante la funivia Varallo-Sacro Monte o con una comoda passeggiata di circa 20 minuti.

Il complesso sorse per iniziativa del Beato Bernardino Caimi, che alla fine del 1400, di ritorno dalla Terra Santa, volle ricostruire qui i luoghi della Palestina. Al progetto diede nuovo impulso settant'anni dopo S. Carlo Borromeo, arcivescovo di Milano. Egli denominò *Nuova Gerusalemme* il complesso formato dalla Basilica dell'Assunta e da 43 cappelle sparse in un'area verde di pregio, con affreschi (circa 4.000 figure) e con gruppi di statue (circa 400), che rappresentano la vita di Gesù e di Maria.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

DALLA PIANURA ALLA MONTAGNA

La vocazione produttiva della pianura novarese trova le sue massime espressioni nel riso, la cui coltivazione caratterizza fortemente il paesaggio, e nel *gorgonzola*, formaggio erborinato a pasta molle insignito della Denominazione di Origine Protetta e nei particolari salumi conservati nel grasso come il *salamin d'la duja*. Nelle colline della zona si producono un vino DOCG (il *Ghemme*) e ben 10 vini DOC che prendono il loro nome dal paese di produzione. Salendo di quota troviamo la *mocetta*, un salume prodotto tradizionalmente con la coscia disossata di camoscio, ma oggi molto più comunemente con carne di bovino e la *toma valsesiana*, tipico formaggio a pasta dura o semimorbida risalente al periodo romano.

TRA PONTI E GALLERIE NELLA STRETTA VALLE DEL SESIA

Quando la Valsesia comincia a stringersi la ferrovia Novara-Varallo si arricchisce della presenza di interessanti opere d'arte. Siamo nel tratto più suggestivo della linea, quello finale, tra Grignasco e Varallo. Salendo verso Varallo, proprio subito dopo l'abitato di Grignasco si incontra l'omonima galleria (lunga 285 m) alla cui uscita si trova il ponte, a due luci, sul Rio Magiaiga. Proseguendo, si incontrano altre 4 gallerie (la più lunga, quella di Borgosesia, di 487 m) e 6 ponti e viadotti, tra cui i più interessanti sono i viadotti in muratura di S. Quirico, a 15 archi di 10 m di luce ciascuno, e quello sul torrente Vanzone, a 3 archi di 12 m di luce ciascuno.

NORD

LA FERROVIA DELLE
LANGHE-ROERO
E MONFERRATO



NORD LA FERROVIA DELLE LANGHE-ROERO E MONFERRATO



58 KM



1864-1870



2012

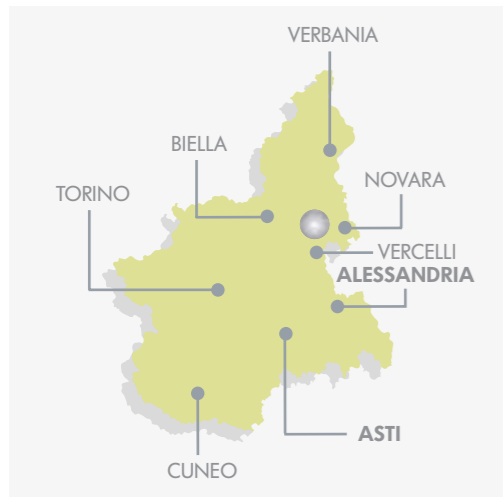


2018

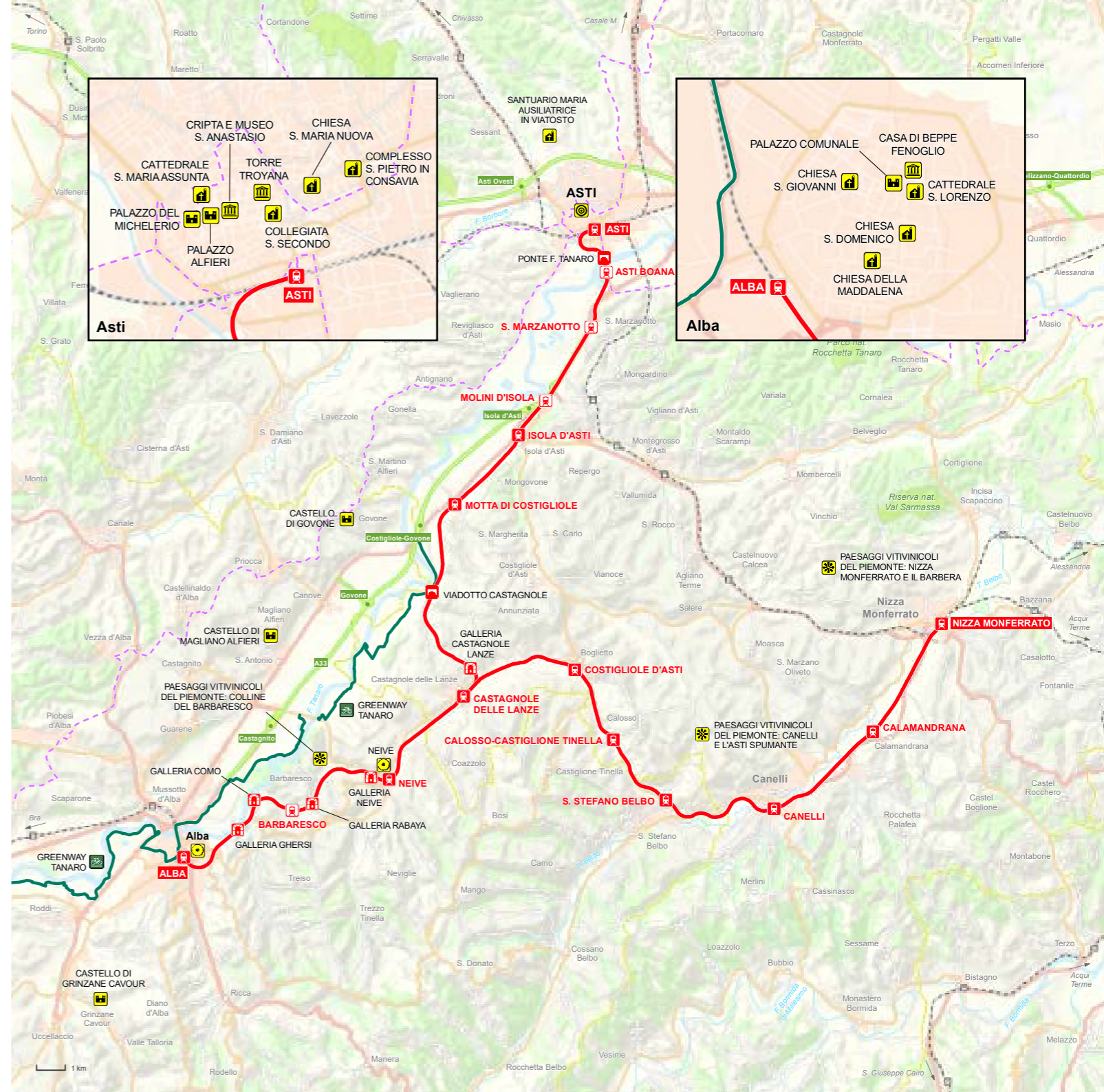
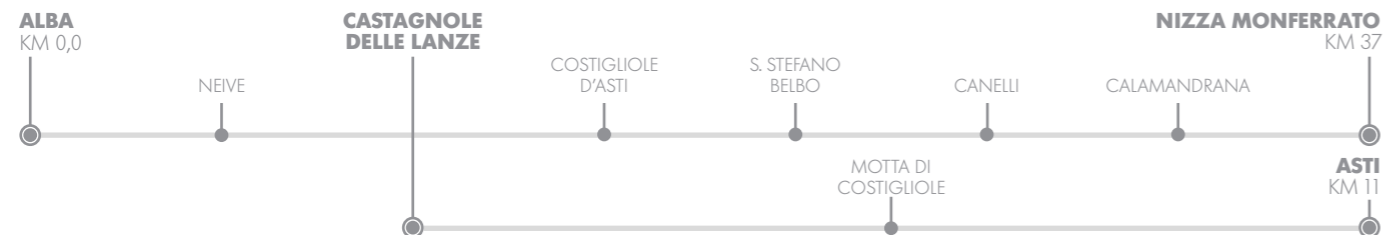
LA LINEA

PIEMONTE

ASTI-CASTAGNOLE DELLE LANZE-NIZZA MONFERRATO



La ferrovia delle Langhe-Roero e Monferrato è il risultato di due collegamenti ferroviari distinti: la linea Asti-Castagnole delle Lanze e la Alba-Castagnole delle Lanze-Nizza Monferrato. La prima è parte del collegamento Castagnole delle Lanze-Asti-Mortara che venne incluso nel piano di estensione delle strade ferrate del 1865. L'intera linea fu inaugurata nel luglio del 1870. Interessata da importanti movimenti franosi, subì lunghe interruzioni nel corso degli anni '70 del Novecento. A seguito di gravi fenomeni alluvionali la linea fu interrotta a più riprese dagli anni '90. Nel 2010 fu interrotto l'esercizio tra Asti e Mortara e l'intera linea fu chiusa nel 2012. Il tratto Alba-Castagnole delle Lanze-Nizza Monferrato è invece parte della linea Alessandria-Cavallermaggiore che congiunge la Alessandria-Acqui a Cantalupo. L'inaugurazione del primo tratto Cantalupo-Nizza Monferrato avvenne nel 1864, l'attivazione dell'intera linea l'anno successivo. Il tratto fra Castagnole delle Lanze e Alba venne sostituito da bus nel 2010 per problemi alla galleria Gheresi, cui seguì nel 2012 la chiusura anche del tratto Cantalupo-Castagnole. Dopo i lavori di recupero effettuati da Rete Ferroviaria Italiana, la Fondazione FS Italiane ha riaperto nel novembre del 2018 la Asti-Castagnole delle Lanze-Nizza Monferrato, e nel 2021 il tratto Alba-Castagnole. Insieme, queste linee costituiscono oggi la "Ferrovia delle Langhe-Roero e Monferrato".



IL TERRITORIO

Il percorso fra Asti e Nizza Monferrato attraversa paesaggi di grande valore: l'astigiano, l'albese e il Monferrato.

Uscendo dalla stazione di Asti il tracciato compie un'ampia curva a becco d'oca e dopo aver superato il fiume Tanaro prosegue verso sud nell'ampia valle del fiume.

Dopo la fermata di Boana sottopassa l'autostrada A33 Asti-Cuneo e passa le stazioni di S. Marzanotto, Molini d'Isola, Isola d'Asti per arrivare a Motta di Costigliole. Dopo questa stazione la valle si restringe e il nuovo tracciato si innalza progressivamente dal piano di campagna sul lungo viadotto in calcestruzzo armato e si affianca ai vigneti. Il tracciato lascia la valle del Tanaro con una curva a sinistra e si immette nella galleria di Castagnole delle Lanze uscendone dopo 736 m per arrivare all'omonima stazione. Per poter proseguire verso Nizza Monferrato il treno deve invertire senso di marcia nella stazione di Castagnole d'Asti e percorrere verso est la valle del torrente Tinella passando le stazioni di Costiglione d'Asti e Calosso-Castiglione Tinella con il torrente sulla destra e i vigneti sulle colline alla sinistra.

Subito dopo S. Stefano Belbo il percorso si affianca al fiume Belbo e lo attraversa poco prima di raggiungere Canelli, patria dell'Asti spumante. Il tracciato prosegue nel fondovalle superando la stazione di Calamandrana per arrivare a Nizza Monferrato, la capitale del Barbera.

CENTRI DI INTERESSE

ASTI

Fondata dai liguri, divenne colonia romana e libero comune ricco di commerci e banche fino a divenire dominio Savoia nel 1575. Il centro medioevale della città è racchiuso nel cosiddetto "Recinto dei Nobili", riconoscibile nei frammenti delle mura rosso mattone e giallo tufo che si alternano alle severe facciate barocche dei monumenti seicenteschi. Del periodo romanico sono la cripta di S. Anastasio e il complesso di San Pietro in Consavia. Gotiche sono invece la Collegiata di San Secondo, patrono della città e la cattedrale, dedicata a Santa Maria Assunta. Al suo cittadino più illustre, Vittorio Alfieri, sono dedicati il corso principale e la piazza ottocentesca ed il centro studi posto nella casa natale del letterato.

Delle antiche vicende cittadine è testimone il Palio d'Asti, che risale al 1275 e oggi ripropone, in settembre, il corteo storico e le corse di cavalli.



APPROFONDIMENTO

I PAESAGGI VITIVINICOLI DEL PIEMONTE: LANGHE-ROERO E MONFERRATO

La zona, Patrimonio Culturale dal censimento ministeriale del 2014, si divide in cinque aree vinicole distinte e un castello: la Langa del Barolo, le colline del Barbaresco, Nizza Monferrato e il Barbera, Canelli e l'Asti Spumante, il Monferrato degli Infernot, il Castello di Grinzane Cavour.

Il sito comprende colline ricoperte di vigneti, borghi, casali e cantine secolari, torri e castelli d'origine medioevale che sventano nel panorama. Esso si distingue per l'armonia e l'equilibrio dei suoi paesaggi. Interessanti le diversità architettoniche e storiche dei manufatti associati alle attività di produzione dei vini, che sono internazionalmente riconosciuti tra i più importanti prodotti enologici del mondo.

Come riporta il sito web Unesco «la cultura vitivinicola piemontese costituisce la base dell'identità della Regione e le eccellenze delle tecniche di coltivazione, le innovazioni negli aspetti produttivi, l'evoluzione di secolari saperi artigianali e tecnologici, oltre che la qualità dei vini prodotti, ne fanno un riferimento su scala mondiale. In questi territori nel 1865 nacque il primo spumante italiano, dei Fratelli Gancia».





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

IL TARTUFO BIANCO

Tuber Magnatum P. è il nome del Tartufo Bianco, considerato il re dei tartufi dal profumo intenso e aromatico. I tartufi sono il corpo fruttifero di funghi che nascono e vivono sotto terra, per questo sono detti ipogei; si sviluppano e crescono grazie alla simbiosi con le radici delle piante da cui si scambiano sali minerali ed altre sostanze nutritive. La stagione del tartufo bianco va da fine settembre a gennaio. Uovo e tartufo, risotto con formaggio e tartufo, pasta fresca e tartufo: consumarlo crudo a lamelle su piatti caldi è certamente il modo migliore per lasciar sprigionare il suo aroma naturale, senza mascherarlo. La fiera regionale del tartufo si celebra ogni novembre ad Asti e nei comuni limitrofi.

VIADOTTI, PONTI E GALLERIE

Le opere d'arte più rilevanti si incontrano nel tratto Asti-Castagnole delle Lanze. Appena dopo Asti la linea attraversa il fiume Tanaro con un moderno ponte promiscuo stradale e ferroviario. Superata la stazione di Motta di Costigliole si immette su una variante di tracciato che attraversa la piana della valle su un mastodontico viadotto in cemento armato di 144 campate di 26 metri ciascuna, per una lunghezza complessiva di 3744 metri. Al viadotto segue il più lungo tunnel della linea, la galleria di Castagnole Lanze di 736 m, con la quale la linea supera il contrafforte tra la valle del Tanaro e quella del Tinella.

NORD

LA FERROVIA
DEL BASSO
MONFERRATO



NORD LA FERROVIA DEL BASSO MONFERRATO



51 KM



1912



2011



2022

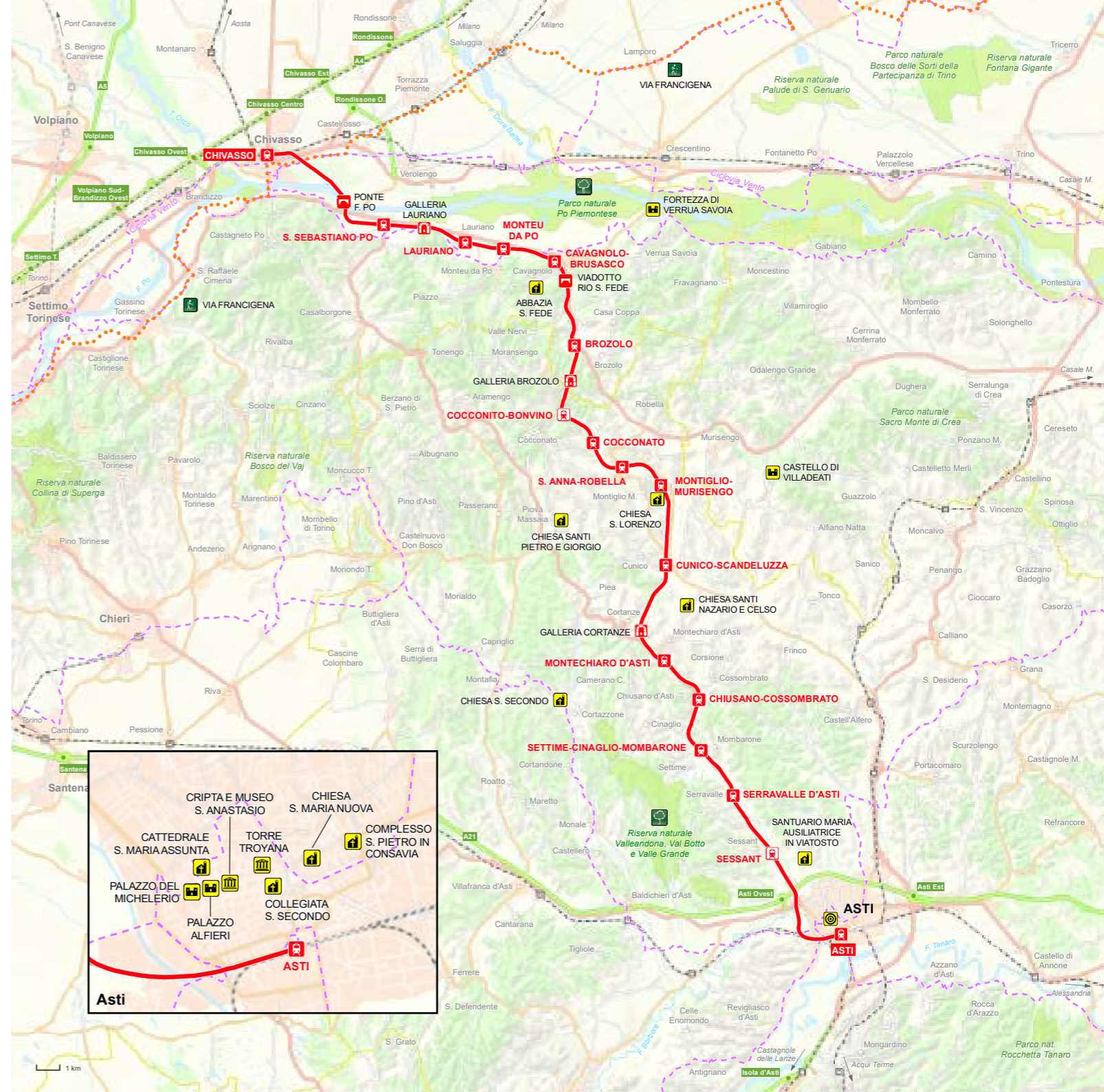
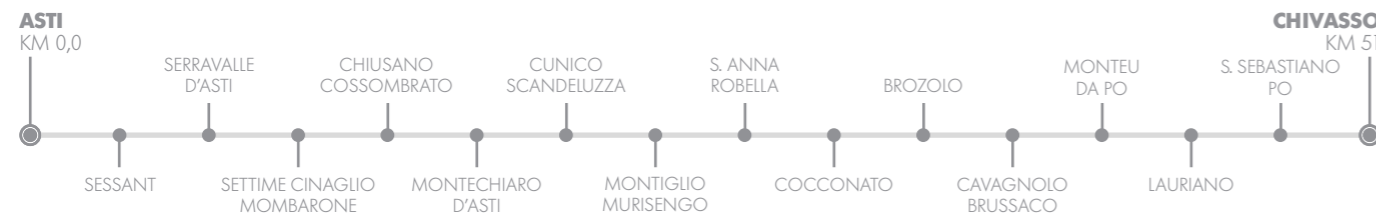
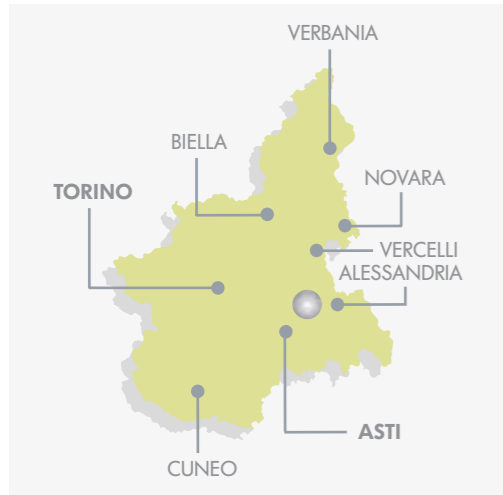
LA LINEA

Il tracciato della linea Asti-Chivasso, lungo circa 51 Km, si sviluppa nel cuore del Monferrato. La linea fu costruita dall'impresa svizzera Sutter che realizzò anche la Arezzo-Sinalunga e fu inaugurata nel 1912. L'origine svizzera del progettista influenzò il particolare stile architettonico degli edifici di stazione che ancora oggi caratterizza questa infrastruttura ferroviaria. La linea, che aveva lo scopo di collegare il Monferrato alla Torino-Milano e con il porto di Genova, attraversava il Canale Cavour e il fiume Po, e comprendeva una lunga galleria, la Galleria di Brozolo (2.346 m).

Nel 1994 subì notevoli danni a causa dell'alluvione del fiume Po, che provocò anche il crollo del viadotto tra Chivasso e San Sebastiano Po.

La linea riaprì soltanto nel 2000 per poi essere definitivamente sospesa nel 2011 nell'ambito dei tagli al trasporto pubblico locale su ferro posti in essere dalla Regione Piemonte. Dal 2021 Rete Ferroviaria Italiana, su indicazione della Fondazione FS, ha avviato i lavori di recupero dell'intera tratta che ha riaperto ufficialmente il 2 ottobre del 2022.

PIEMONTE CHIVASSO-MONTIGLIO-BROZOLO-ASTI



IL TERRITORIO

La ferrovia congiunge le città di Asti e Chivasso attraverso la splendida cornice delle colline del Monferrato, con un percorso caratterizzato dal susseguirsi di piccole ed eleganti stazioni. Partendo da Chivasso in direzione sud-est si attraversa il Canale Cavour (storica opera del Piemonte sabauda) e poi, prima di arrivare nella stazione di San Sebastiano Po, si percorre il lungo e suggestivo viadotto a 17 arcate che consente di superare il grande fiume. Superata la breve galleria di Lauriano e la stazione di Monteu da Po, la Galleria di Brozolo introduce al territorio astigiano. Toccando le stazioni di Cocconato e Sant'Anna Robella, si arriva a Montiglio Monferrato dove si può ammirare il bell'edificio di stazione completamente restaurato.

CENTRI DI INTERESSE

L'ANTICA CITTÀ ROMANA DI INDUSTRIA

Nei pressi della stazione di Monteu si trovano le rovine della colonia romana di Industria-Bodincomacus, ben visibili anche dal treno. La città fu un importante centro commerciale e metallurgico localizzato nella frazione di San Giovanni. Una delle sue peculiarità era quella di ospitare un tempio dedicato ad Iside e Serapide, antiche divinità egizie il cui culto all'epoca era molto diffuso tra i romani. Tra le rovine sono visibili i resti di un foro romano, di varie botteghe ed edifici sia pubblici che privati. Le rovine venute alla luce non sono che una piccola parte della grande città di Industria, citata per la prima volta da Plinio il Vecchio, che la descrive come importante porto sul fiume Po. La città continuò ad essere abitata fino al V-VI sec. d.C. quando cominciò ad essere soggetta alle invasioni barbariche.



APPROFONDIMENTO**UNA TERRA RICCA DI STORIA ED ANTICHE TESTIMONIANZE**

Il territorio collinare del Basso Monferrato, immerso in una natura ricca di aree verdi di impareggiabile bellezza, è caratterizzato da antichi centri urbani ed opere d'arte che testimoniano una lunga storia che dall'epoca romana giunge fino all'Ottocento e all'Unità d'Italia, attraverso il Medioevo. Tra i luoghi da visitare l'abbazia di Santa Fede, a Cavagnolo, eretta nel XII secolo e Il Castello di San Sebastiano Po, le cui origini risalgono al X secolo, che è possibile visitare con il permesso del proprietario. Qui si passeggia tra sequoie e cedri del Libano verso il belvedere, che regala un panorama in direzione del Po, del canale Cavour e delle Alpi, fino al Cervino e al Gran Paradiso. A Chivasso è possibile ammirare l'antica torre Ottagonale del XII secolo e molti edifici religiosi ricchi di opere d'arte. Qui passa la via Francigena piemontese, un itinerario storico che in passato è stato percorso da migliaia di fedeli in pellegrinaggio verso Roma. Oggi gli itinerari francigeni in Piemonte sono anche suggestivi percorsi per chi ama l'enogastronomia, grazie al territorio che offre un'ampia scelta di formaggi, tartufi pregiati, vini e carni. A Montechiaro d'Asti ogni anno nel mese di novembre si svolge la Fiera Nazionale del Tartufo Bianco, con esposizioni e degustazioni in piazza del prodotto.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

UNA GRANDE TRADIZIONE ENOGASTRONOMICA

Per chi ama l'enogastronomia, il territorio del Basso Monferrato offre un'ampia scelta di formaggi, tartufi pregiati, vini e carni. Sono famosi i primi piatti offerti dalla cucina di questo territorio: tra i più famosi la bagna caoda, il bollito misto alla piemontese e il brasato al barolo. Molto famosi sono i "nocciolini di Chivasso" piccoli dolci che si trovano in molte pasticcerie della zona.

VIADOTTI, PONTI E GALLERIE

Il tratto Chivasso-Montiglio Monferrato è quello caratterizzato dalle opere d'arte più significative. Partendo da Chivasso si incontrano il ponte che supera il Canale Cavour con una bella arcata parabolica e poi, subito dopo, il grande viadotto a 17 arcate che attraversa il fiume Po. Oltre alla breve galleria di Lauriano, di particolare rilievo ingegneristico è la Galleria di Brozolo lunga ben 2.346 metri

NORD

LA FERROVIA DEL SEBINO



NORD LA FERROVIA DEL SEBINO



10 KM



1874-1876



1966

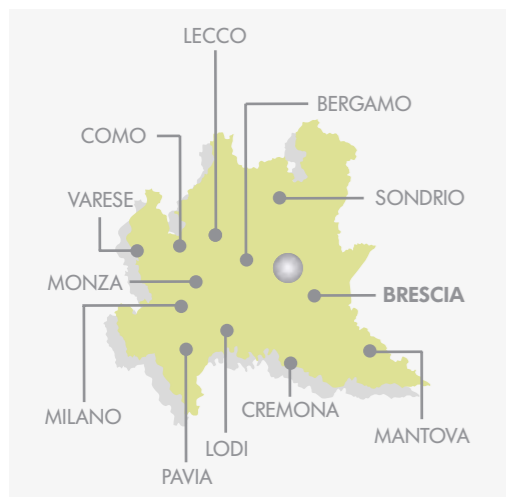


2014

LA LINEA

LOMBARDIA

PALAZZOLO SULL'OGLIO- PARATICO SARNICO



Una linea unica con un sistema di trasporto merci combinato treno e chiatte. La costruzione della linea ferroviaria Palazzolo sull'Oglio-Paratico Sarnico fu avviata nel 1874 e completata nel 1876 dalla Società per le Ferrovie dell'Alta Italia. Essa serviva soprattutto per il collegamento delle industrie siderurgiche del lago di Iseo con la direttrice Milano-Venezia e per il trasporto del calcare dalle cave del Sebino bresciano al cementificio di Palazzolo, prima fabbrica sorta in Italia per la produzione di calce idraulica. Il treno sostituiva il trasporto per acqua sul canale Fusia utilizzato fino ad allora. La linea si stacca a Palazzolo dalla linea Brescia-Bergamo, connessa a sua volta a Rovato con la Milano-Venezia, per dirigersi verso nord, percorrendo la valle dell'Oglio. Essa raggiunge il lago di Iseo nel comune di Paratico, lungo il confine con quello di Sarnico, da cui la doppia denominazione della stazione capolinea. La concessione definitiva all'esercizio venne data nel 1880 alla Società Anonima per la ferrovia Palazzolo-Paratico al lago d'Iseo. Nel 1911 la ferrovia venne riscattata dalle Ferrovie dello Stato che proseguirono il servizio di trasporto merci e passeggeri. Quest'ultimo, sempre secondario rispetto a quello delle merci venne soppresso nel 1966 mentre il traffico merci proseguì invece fino al 1998. Nel frattempo avevano cominciato a circolare sulla linea treni turistici, un servizio che la Fondazione FS ha ripreso dal 2014.

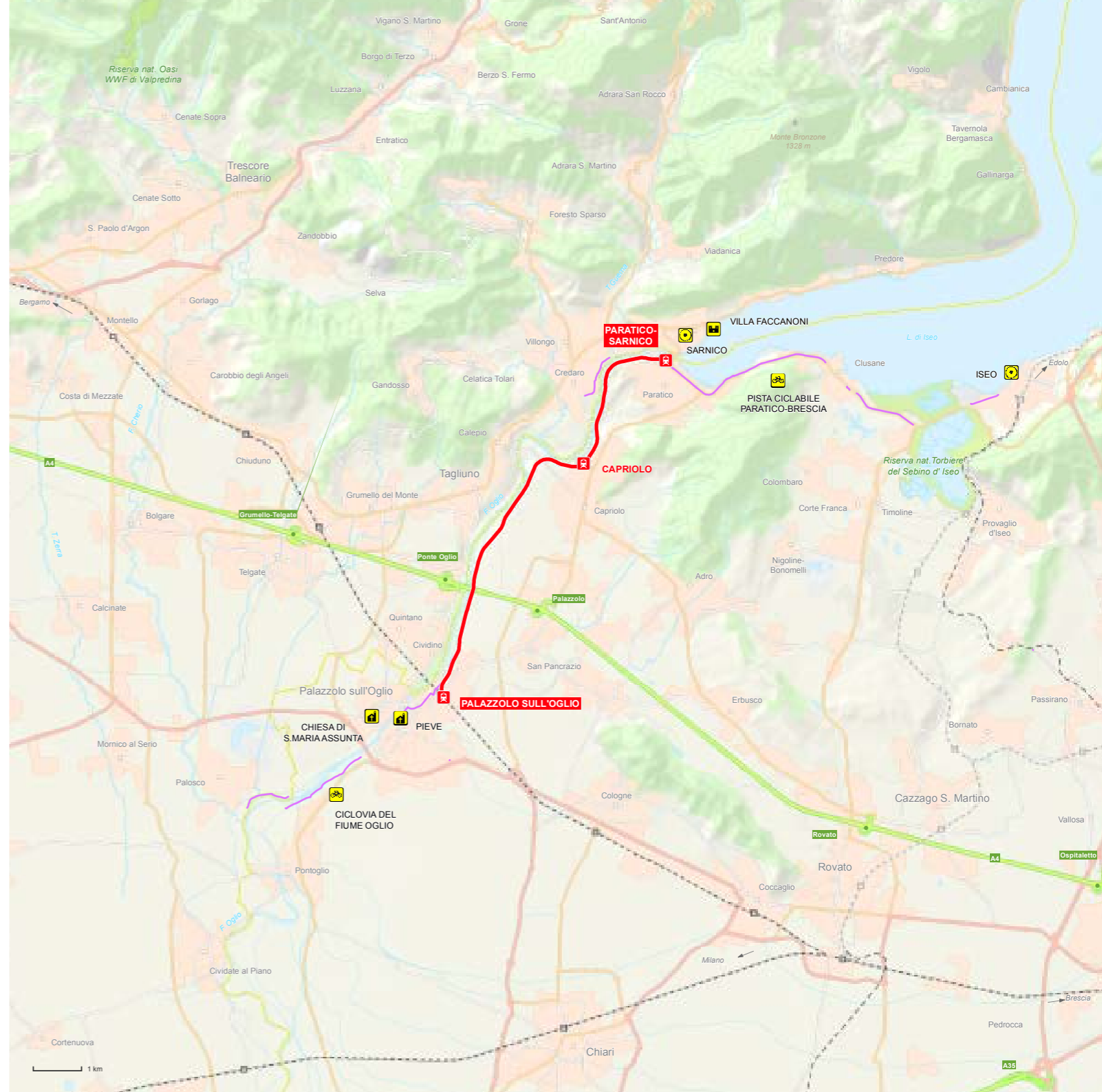
PALAZZOLO SULL'OGLIO

KM 0,0

PARATICO SARNICO

KM 10

CAPRIOLO



IL TERRITORIO

La linea ha inizio a Palazzolo sull'Oglio e dopo 9,7 km termina in corrispondenza del magazzino merci della stazione di Paratico, circa 500 m prima dell'imbarcadero nella frazione di Rivatica. Poco dopo la partenza da Palazzolo è possibile osservare sulla sinistra i resti del raccordo con l'Italcementi, utilizzato un tempo per il carico e scarico merci all'interno delle fornaci. Da qui la linea si snoda nel Parco Regionale del Fiume Oglio affiancata dal canale Fusia sulla sinistra e dalle prime colline della Franciacorta sulla destra.

Dopo aver sottopassato l'autostrada Milano Venezia si passa dalla stazione di Capriolo, il cui fabbricato è stato demolito negli anni '70, per poi entrare nel territorio di Paratico con due ponti che attraversano, prima in un senso e poi nell'altro, il canale Fusia e giungere al magazzino merci della stazione di Paratico.

Il tratto finale fino all'imbarcadero è stato infatti trasformato in una piacevole greenway dove si possono ancora osservare non solo tratti di binari inclusi nella pavimentazione ma anche la piattaforma girevole, un tempo utilizzata per l'inversione di marcia delle locomotive a vapore, e i due pontili necessari al trasbordo dei carri ferroviari sulle chiatte.

Le otto chiatte un tempo presenti venivano agganciate al pontile, tramite un complicato sistema di funi, e consentivano di trasportare ciascuna fino a quattro carri a due assi fino all'imbarcadero di Lovere, dopo un viaggio di circa due ore e mezza.

CENTRI DI INTERESSE

SARNICO

Sulla sponda opposta del fiume Oglio rispetto alla stazione terminale della linea ferroviaria, si trova il paese di Sarnico, porta di accesso al lago e quindi alla valle Camonica. Il centro storico, estremamente compatto, si sviluppa a semicerchio attorno alla chiesa di San Paolo. A Sarnico è possibile ammirare un originale nucleo di costruzioni Liberty a firma dell'architetto milanese Giuseppe Sommaruga che, ad inizio '900, nel piccolo centro lacustre sviluppò un rapporto fiduciario con la famiglia degli imprenditori edili Faccanoni. La famiglia gli affidò la trasformazione di una vecchia filanda in una villa liberty (ora Villa Passeri), la costruzione del locale asilo infantile e del mausoleo di famiglia, la realizzazione di diverse ville: Villa Giuseppe Faccanoni, Villa Surre e un'altra Villa Faccanoni, quest'ultima posta fuori dall'abitato, sulla riva del lago.



APPROFONDIMENTO**LA FRANCIACORTA**

La linea lambisce il territorio della Franciacorta, un'area collinare di circa 200 kmq che comprende 19 comuni della provincia di Brescia, delimitata a nord dalle sponde del lago di Iseo e dalle ultime propaggini delle Alpi retiche, ad ovest dal fiume Oglio.

L'origine morenica di queste colline dona ai terreni una straordinaria ricchezza minerale che costituisce l'elemento distintivo di una viticoltura di qualità; per questo la coltivazione della vite è stata una costante della Franciacorta fin dall'epoca romana.

In quest'area dal periodo tardo-antico fino al pieno medioevo, sono cresciuti i vigneti soprattutto grazie alla presenza di grandi ordini monastici. Ancora oggi filari di viti, colline, borghi, castelli e ville disegnano il territorio di produzione del famoso Franciacorta DOCG prodotto in diverse tipologie di sapore Franciacorta, Franciacorta Satèn e Franciacorta Rosé. In funzione del quantitativo di liqueur di dosage inserito durante la sboccatura si distinguono invece i sapori: Pas Dosé, Extra Brut, Brut, Extra Dry, Dry, Sec e Demisec.

Le 115 cantine associate al Consorzio coltivano 2.902 ettari vitati Franciacorta DOCG e 327 ettari vitati Curtefranca DOC bianco e rosso.

Il paesaggio e i monumenti della Franciacorta possono essere scoperti anche percorrendo uno dei numerosi itinerari ciclabili.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

I TESORI DEL LAGO D'ISEO

Le condizioni climatiche dei laghi lombardi permettono la coltivazione dell'ulivo, con la produzione dell'Olio extravergine d'oliva Laghi Lombardi (DOP); qui individuato dalla sottodenominazione Sebino. Il lago mette a disposizione altri prodotti pregiati quali la sardina essiccata del lago d'Iseo ed il salame di Montisola, salame prodotto con carni nobili del maiale, tagliato a coltello e affumicato con legno d'olivo.

TRENI SULLE CHIATTE

Il trasporto su acqua dei vagoni ferroviari ha visto il suo massimo sviluppo sui laghi del nord Italia nel periodo fra le due guerre mondiali, venendo poi progressivamente sostituito da quello su gomma. Sul lago d'Iseo il sistema prese avvio nel 1906 e rimase in esercizio fino al 1998, ultimo sopravvissuto a livello europeo.

I pontili articolati per il carico sulle chiatte erano due e servivano a caricare fino a 24 carri sulle 8 chiatte. Esse erano poi trasportate da un rimorchiatore fino a Lovere con un viaggio di circa 2 ore e mezza. Grazie a questo utilizzo la linea è stata mantenuta in esercizio fino al 1998 consentendo oggi il suo riutilizzo per i treni turistici.

NORD

LA FERROVIA
PEDEMONTANA



NORD LA FERROVIA PEDEMONTANA



74 KM



1914-1967



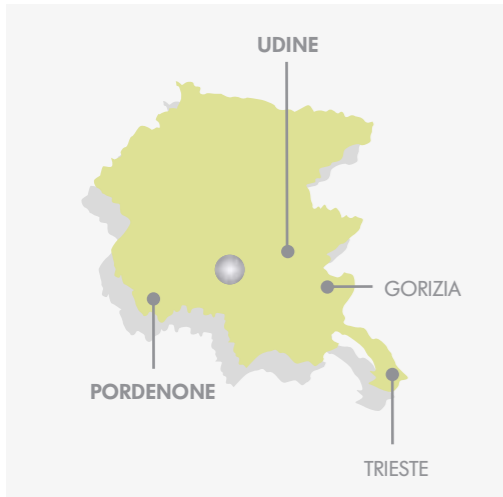
2012



2017

LA LINEA

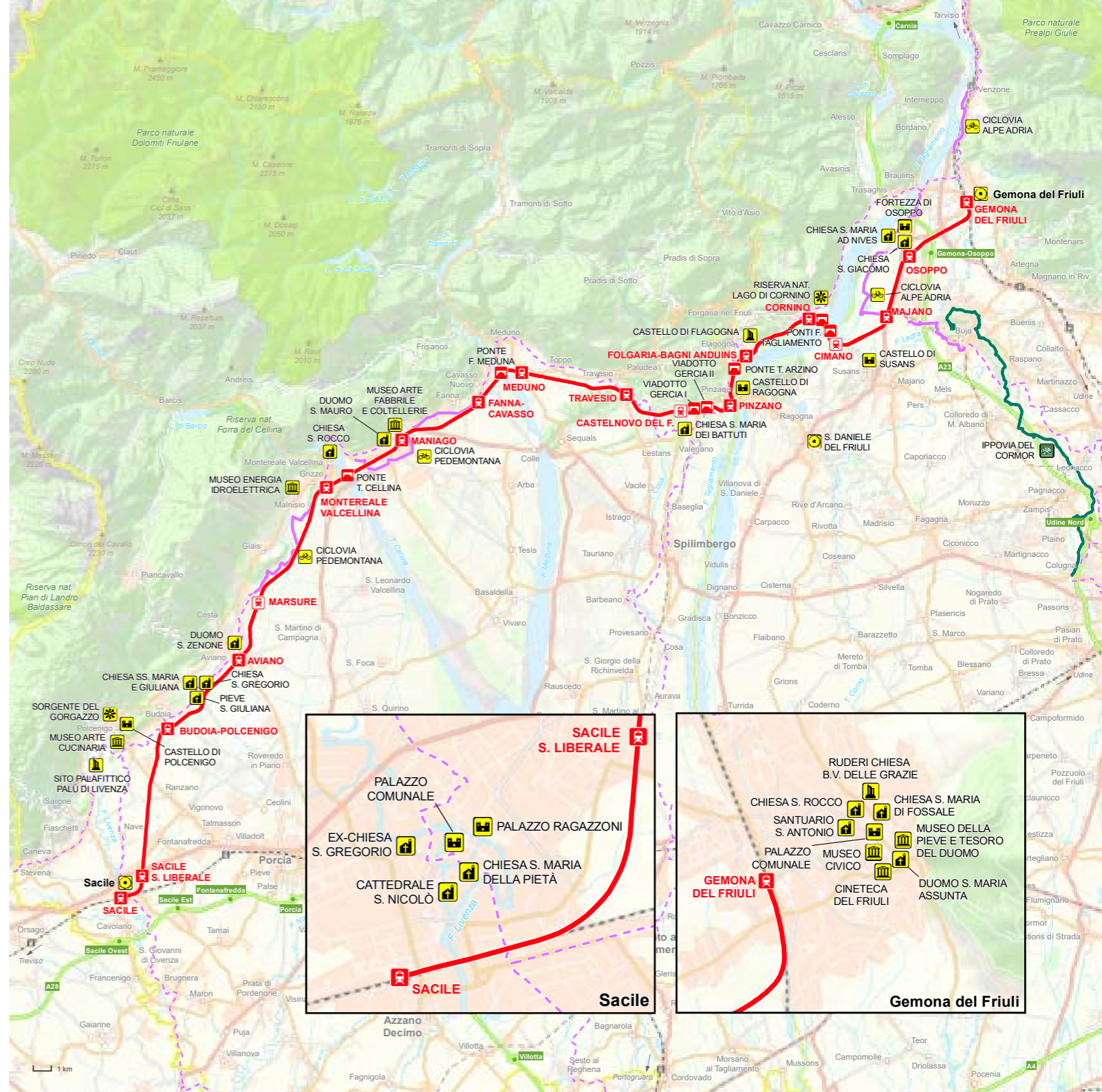
FRIULI VENEZIA GIULIA SACILE-GEMONA



La Ferrovia Pedemontana si sviluppa per 74 km da Sacile a Gemona tra paesaggi ampi e suggestivi: da un lato la cerchia delle Prealpi friulane con gli imbocchi delle valli del Cellina, del Colvera, del Meduna e dell'Arzino, dall'altro la pianura aperta e luminosa, con campi intensamente coltivati alternati a fitti boschi, rigata dai bianchi greti ghiaiosi dei torrenti che scendono al mare.

Quella che oggi appare come una linea unitaria, fu in realtà concepita e realizzata in due periodi ben distinti, principalmente per interessi militari: il tronco da Pinzano a Gemona fu attivato il 30 ottobre 1914, quale parte della linea Casarsa-Pinzano-Gemona, mentre il restante tronco da Sacile a Pinzano entrò in servizio il 28 ottobre 1930. Tale tronco, da cui deriva l'appellativo di Pedemontana, fu inizialmente concepito e gestito come diramazione della linea Casarsa-Gemona; dopo la chiusura, nel 1967, della tratta Casarsa-Pinzano, il servizio sui due tronchi restanti fu unificato dando origine all'attuale linea.

La ferrovia Pedemontana ebbe da sempre una valenza locale, con un traffico modesto. Dopo la sospensione nel 2012 a seguito di una frana nei pressi di Meduno, il servizio ordinario è stato ripristinato tra Sacile e Maniago nel 2017, mentre resta sospeso nella restante tratta.



IL TERRITORIO

Lasciata Sacile, splendida cittadina sulle rive del Livenza, la linea si dirige verso nord in una campagna intensamente coltivata, lambisce l'abitato di Polcenigo, dominato da un castello medievale, e giunge ad Aviano, dove spiccano antiche chiese riccamente decorate. Rasentando le colline e correndo accanto alla Ciclovia Pedemontana (FVG-3) si supera la stazione di Montereale Valcellina, cui segue, attraversato l'ampio alveo del torrente Cellina, Maniago, dove meritano una visita il Duomo di S. Mauro e il museo dedicato all'artigianato dei coltelli.

Si attraversa il torrente Meduna, poi la linea si fa più tortuosa, entrando in una zona ondulata e boscosa. Oltrepassato il bosco di Valeriano, nelle cui vicinanze sorge la bella chiesetta di S. Maria dei Battuti, e la stazione di Pinzano, inizia il tratto più pittoresco della linea, che corre per alcuni chilometri sulla sponda destra del Tagliamento, tra montagne accidentate e l'ampio greto del fiume; dopo la stazione di Folgaria-Bagni Anduins, alla base della collina ove sono i resti del castello di Flagogna, si giunge a Cornino, nei pressi della Riserva naturale che circonda l'omonimo lago.

La ferrovia attraversa con due ponti in ferro i due rami del Tagliamento e arriva alla stazione di Majano, dove incrocia la Ciclovia Alpe-Adria. Proseguendo in rettilineo si avvicina a Osoppo, ubicato ai piedi di un colle roccioso su cui svetta una millenaria fortezza, e, infine, giunge a Gemona.

CENTRI DI INTERESSE

SACILE

Sacile, definita il "Giardino della Serenissima", è un perfetto connubio tra terra ed acqua.

Il centro storico sorge su un'ansa del fiume Livenza, attraversata da canali che formano due isole: una era sede del potere politico, con il Palazzo Comunale e il cinquecentesco palazzo Ragazzoni; l'altra di quello religioso, con il Duomo di S. Nicola e la quattrocentesca chiesa di S. Gregorio, oggi sconosciuta.

GEMONA DEL FRIULI

Gemona è una delle più belle località storiche del Friuli Venezia Giulia, divenuta simbolo della ricostruzione dopo il terremoto del 1976. Il suo centro storico custodisce preziosi tesori, tra cui spiccano il rinascimentale Palazzo Comunale, il maestoso Duomo e il Santuario di Sant'Antonio, per tradizione la prima chiesa al mondo dedicata al Santo, che custodisce i ruderi della chiesetta duecentesca voluta dal Santo stesso in onore della Madonna.



ALTRE RISORSE**LA RISERVA NATURALE DEL LAGO DI CORNINO**

La Riserva naturale del Lago di Cornino si trova al limite tra l'alta pianura friulana e l'area prealpina. Ha una superficie di 487 ettari e include buona parte dell'alveo del fiume Tagliamento tra Peonis e il ponte di Cornino e un ampio anfiteatro di pareti rocciose calcaree e conoidi detritici, che le conferiscono un aspetto aspro e selvaggio.

L'elemento principale è la presenza del lago, dalle acque limpide di un bellissimo colore verde-azzurro, derivante dalle particolari alghe che vivono sul fondale; privo di immissari ed emissari, è alimentato da polle sotterranee. Attorno al lago si svolge un sentiero ad anello di 1,5 km che consente di ammirare i particolari colori delle acque e la vegetazione di tipo mediterraneo che cresce sulle pareti rocciose circostanti.

L'area è importante per la presenza di numerose specie di uccelli rapaci tra cui una colonia di grifoni, maestosi avvoltoi con un'apertura alare di quasi 3 m, che possono essere osservati nei loro nidi, sugli spuntoni di roccia, o mentre si librano in volo, da un punto attrezzato presso il centro visite della riserva.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

NON SOLO SAN DANIELE

Il Prosciutto di San Daniele DOP è l'eccellenza gastronomica del Friuli collinare, prodotto nel territorio di S. Daniele del Friuli dall'unione di tre ingredienti: le cosce di suini italiani, il sale marino e il particolare microclima, con una ventilazione dolce ma costante che crea condizioni ottimali per la stagionatura delle carni. Al prosciutto di San Daniele è dedicata la rassegna gastronomica Aria di Festa, che si svolge nel centro storico della cittadina friulana alla fine di giugno. Oltre al prosciutto, nella pianura è diffusa la produzione del Montasio DOP, un formaggio di mucca che veniva prodotto già nel '700 sul monte Montasio, mentre in Val Cellina e in Val Tramontina si produce la pitina (e le sue varianti petuccia e peta), una polpetta di carne tritata mescolata ad erbe aromatiche, affumicata e stagionata. Dai vigneti della pianura, infine, derivano i vini bianchi e rossi della DOC Friuli Grave, maggior produzione vinicola DOC della Regione.

I GRANDI PONTI DELLA PEDEMONTANA

I principali manufatti della Ferrovia Pedemontana sono costituiti dai grandi ponti che attraversano i greti ghiaiosi dei torrenti che scendono verso la pianura. Tra questi spiccano quelli di 12 e 9 archi sui torrenti Cellina e Meduna, i due viadotti sul vallone Gercia e i due ponti a travate metalliche, di 4 e 8 luci, sui due rami del Tagliamento.

CENTRO

LA FERROVIA DELLA VAL D'ORCIA



CENTRO LA FERROVIA DELLA VAL D'ORCIA



51,2 KM



1865-1872



1994

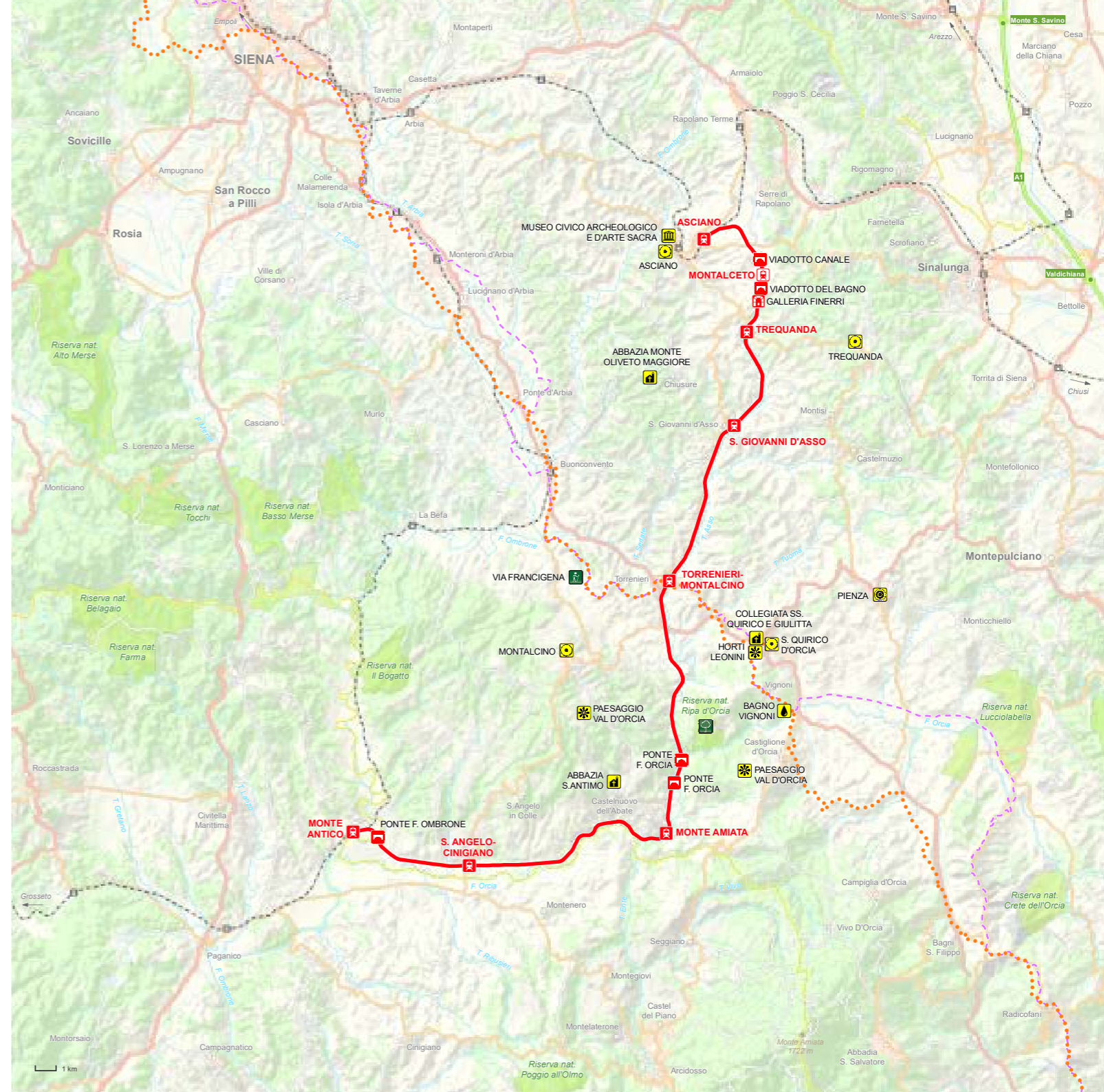
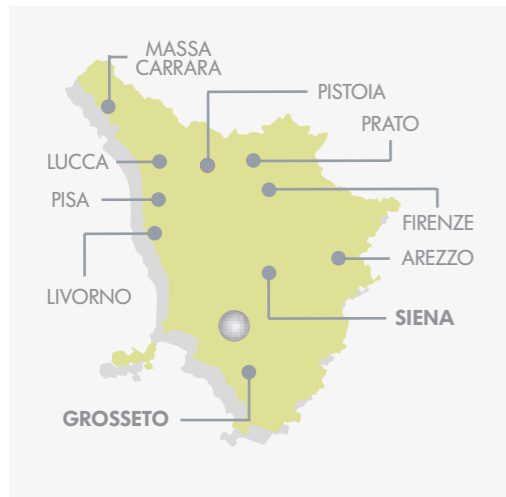


2014

LA LINEA

La Ferrovia della Val d'Orcia attraversa uno dei territori più affascinanti della Toscana, decretato nel 2004 Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO: dai calanchi dall'aspetto lunare alle dolci colline viti-vinicole di Montalcino, dalle dure crete senesi alle pendici settentrionali del Monte Amiata. La Ferrovia della Val d'Orcia, lunga 51,2 km, collega la stazione di Asciano in provincia di Siena (ancora attiva, sulla linea Empoli-Siena-Chiusi) a quella di Monte Antico in provincia di Grosseto (ancora attiva, sulla linea Siena-Grosseto, via Buonconvento). Viene pensata negli anni '50 dell'Ottocento per collegare Siena a Grosseto, attraversando l'interno della Toscana lungo le valli dell'Asso e dell'Orcia, territori importanti dal punto di vista agricolo e minerario (famoso le miniere di mercurio del monte Amiata). La linea, aperta a tratti tra il 1865 e il 1872, durante la seconda guerra mondiale subì gravi danneggiamenti che ne causarono la chiusura per diversi anni. La chiusura delle miniere, lo sviluppo del traffico su gomma e la concorrenza della più diretta linea Siena-Grosseto via Buonconvento, causarono il declino del traffico sulla ferrovia della Val d'Orcia, che, con varie vicissitudini, portò alla chiusura del servizio passeggeri e merci il 27 settembre 1994. Dal 1996 la Ferrovia della Val d'Orcia è utilizzata per la circolazione di treni turistici.

TOSCANA ASCIANO-MONTE ANTICO



IL TERRITORIO

All'uscita dalla stazione di Asciano, la linea si stacca da quella attiva per Chiusi piegando verso sud. Attraversa (anche grazie a gallerie e viadotti) paesaggi collinari, aspri o vegetati (suggestive le viste sui calanchi), ma comunque lontani dai centri abitati, fino a giungere alla ex fermata di Trequanda. La linea prosegue lungo la valle del torrente Asso fino alla stazione di Torrenieri-Montalcino, che segna di fatto l'entrata nel sito UNESCO *paesaggio della Val d'Orcia*.

A pochi chilometri dalla stazione si può raggiungere San Quirico d'Orcia, splendido borgo perfettamente conservato e ricco di monumenti, e la sua piccola frazione termale Bagno Vignoni, con la vasca rettangolare di origine cinquecentesca.

La linea prosegue sempre fino ad arrivare, dopo circa 34 km dalla partenza, alla stazione di Monte Amiata, alle pendici nord-occidentali dell'omonimo massiccio.

A pochi chilometri dalla stazione, si trova la splendida Abbazia di Sant'Antimo, complesso monastico il cui primo nucleo risale all'VIII secolo, uno degli esempi più importanti del romanico toscano.

Dopo la stazione la linea piega decisamente a ovest seguendo la valle del fiume Orcia. Le colline si fanno sempre più dolci e il paesaggio coltivato è dominato, sulla destra della linea, dai vigneti di Montalcino. La linea prosegue verso ovest e, subito dopo aver attraversato il fiume Ombrone, termina la sua corsa nella stazione di Monte Antico.

CENTRI DI INTERESSE

ASCIANO

Asciano è un antico borgo di origini etrusche e romane da cui è possibile ammirare il susseguirsi di biancane e calanchi delle "lunari" crete senesi (fin dal Medioevo note come deserto di Accona). L'attuale centro storico, di origini medievali, è di grande pregio e conserva diverse chiese e musei di interesse. A pochi chilometri dal centro, si trova la splendida Abbazia di Monte Oliveto Maggiore, uno dei più importanti monumenti della Toscana.

MONTALCINO

Montalcino, la "città del Brunello", è un incantevole borgo medievale, circondato da una cinta muraria del XIII secolo e dominato dalla "fortezza", castello costruito nel punto più alto della città nel 1361. Nel centro medievale si trova il palazzo dei Priori (XII-I-XIV sec.), di scuola senese, con la sua caratteristica torre. Poco lontano dal centro, merita una visita l'Abbazia di Sant'Antimo.



ALTRE RISORSE**LA VAL D'ORCIA**

La Val d'Orcia è uno dei territori più affascinanti della Toscana, decretato nel 2004 Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO, in quanto «eccezionale esempio di come il paesaggio naturale sia stato ridisegnato nel periodo rinascimentale con il fine di riflettere gli ideali del buon governo e al tempo stesso realizzare una apprezzata immagine estetica» e perché «il suo paesaggio è stato celebrato dai pittori della Scuola Senese che fiorì nel periodo rinascimentale. Le immagini della Val d'Orcia e, in particolare, le rappresentazioni dei paesaggi in cui le persone sono raffigurate mentre vivono in armonia con la natura, sono diventate un'icona del Rinascimento che ha influenzato profondamente il pensiero sul paesaggio».

Dolci colline ricoperte di vigneti e oliveti, tratteggiate dai cipressi, con boschi di faggio e castagno, puntinate da antichi borghi e solitari casolari rurali: è questo lo scenario suggestivo ritratto dai maestri Senesi ed ancora oggi osservabile da chi si addentra nel suo territorio. La storia della Val d'Orcia è legata all'antica via romana Cassia, che collegava Roma col nord Italia, e che, per gran parte del suo percorso, ricalca la storica via Francigena. Alla fine degli anni '90 del secolo scorso, i comuni di Castiglione d'Orcia, Montalcino, Pienza, Radicofani e San Quirico d'Orcia hanno dato vita al Parco Artistico, Naturale e Culturale della Val d'Orcia (riconosciuto dalla Regione Toscana come Area Naturale Protetta di Interesse Locale), al fine di tutelare il paesaggio e promuovere uno sviluppo armonico del territorio.





ENOGASTRONOMIA E OPERE D'ARTE

NON SOLO BRUNELLO

I vigneti della zona producono diversi buoni vini doc (il Nobile di Montepulciano, il Vino d'Orcia, il Rosso di Montalcino, per citarne alcuni) ma il più noto a livello mondiale è il Brunello di Montalcino. Il Brunello è prodotto solo nel territorio di Montalcino, da uve Sangiovese in purezza, e prevede un affinamento minimo di 2 anni in legno di rovere e di 4 mesi in bottiglia; può essere immesso al consumo solo dopo un minimo di 5 anni dall'anno della vendemmia. Oltre al vino, un altro prodotto noto a livello internazionale è il Tartufo bianco delle Crete Senesi, protagonista dell'annuale Mostra Mercato che si tiene ad Asciano.

Troviamo poi i salumi di cinta senese (razza suina locale), il pecorino di Pienza (stagionato in barrique di rovere per almeno 90 giorni), il miele della Val d'Orcia e la castagna del Monte Amiata (IGP).

TRA PONTI E GALLERIE LUNGO LA VAL D'ORCIA

Le principali opere d'arte della Ferrovia della Val d'Orcia sono costituite da ponti e gallerie che consentono di attraversare le colline e i fiumi. Tra i ponti più importanti ci sono i ponti viadotto in pietra *Canale*, a 5 archi da 8 m di luce e *Del Bagno*, a 8 archi da 8 m di luce, a tre ordini di arcate; il primo (a 3 archi) e il secondo (a 2 archi) viadotto in cemento armato sul fiume Orcia; il ponte viadotto in pietra sul fiume Ombrone, a 9 archi di cui 7 da 18 m di luce e 2 da 9 m. La galleria più importante è la *Finerri*, lunga 852,8 m.

CENTRO

LA FERROVIA
SUBAPPENNININA
ITALICA



CENTRO LA FERROVIA SUBAPPENNININA ITALICA



31,6 KM



1895



2013

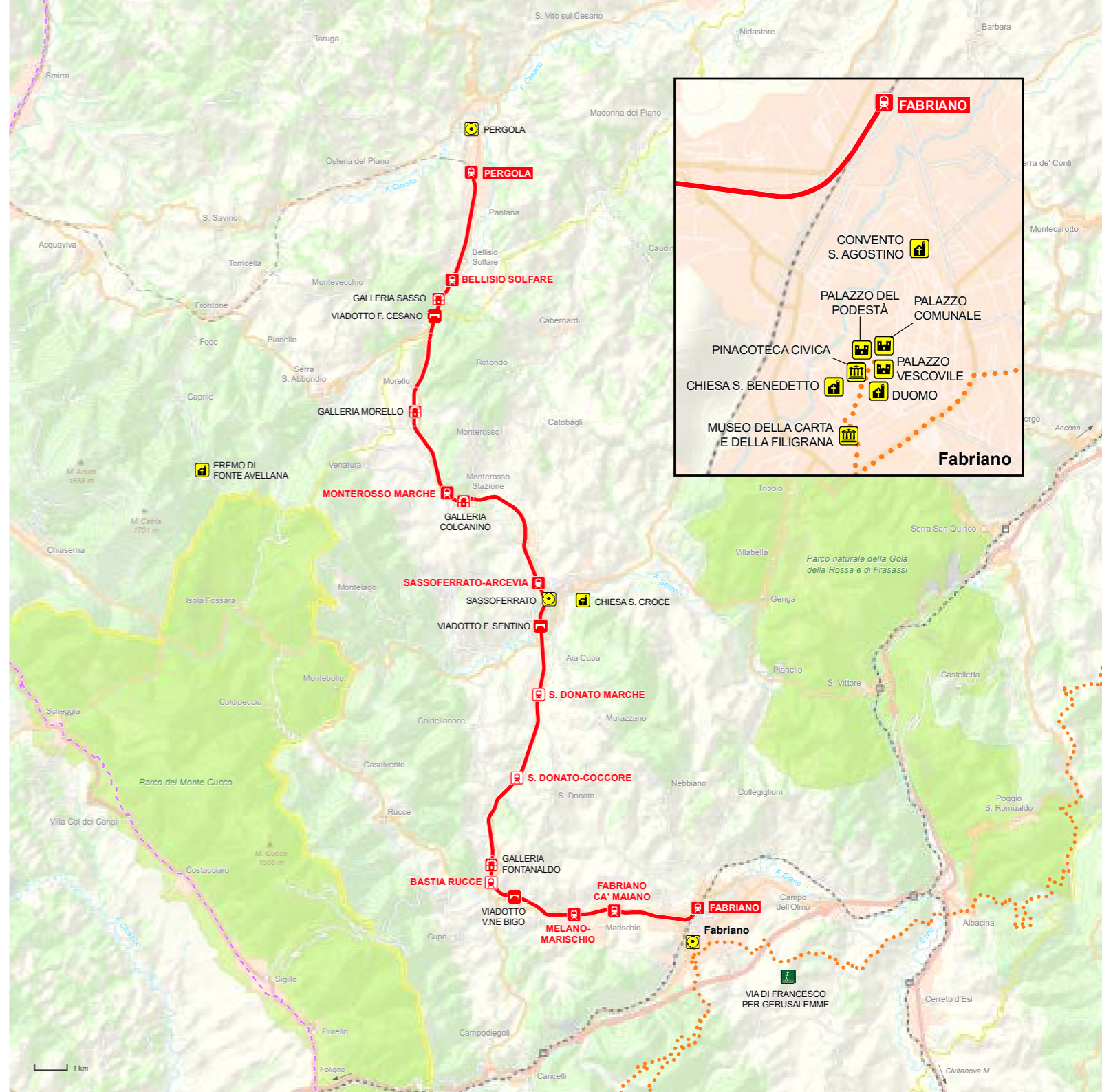
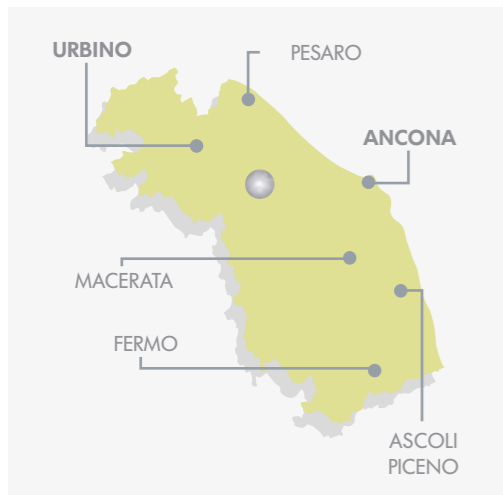


2021

LA LINEA

La linea Fabriano-Pergola, con i suoi oltre 31 km di binari tra la Valle del Cesano e le verdi colline marchigiane, venne progettata sul finire dell'Ottocento nell'ambito di un più ampio disegno ferroviario, che avrebbe creato una comoda linea di comunicazione tra le linee Bologna-Ancona e Roma-Ancona e per dare maggiore impulso alle industrie estrattive della zona, ricca di zolfo. Una linea tra gli Appennini, inoltre, avrebbe acquisito una certa importanza militare in caso di attacco via mare, essendo decisamente più protetta rispetto alla Adriatica. Gli unici due tratti ad essere inaugurati furono tra Pergola e Fabriano, nel 1895, e tra Urbino e Pergola tre anni dopo. I lavori per il collegamento verso la Romagna iniziarono nel 1914 ma, in breve, si arrestarono: già nei primi anni il traffico viaggiatori risultò inferiore alle aspettative e la richiesta di trasporto minerario diminuì drasticamente. La ferrovia subì ingenti danni durante la Seconda guerra mondiale e fu necessario attendere il maggio del 1947 per assistere alla ripresa dell'esercizio tra le stazioni di Fabriano e Pergola, mentre il resto del tracciato fino a Fermignano fu abbandonato e definitivamente dismesso negli anni successivi. Nel 2013 il servizio ferroviario fu interrotto e sostituito da bus a causa di una frana. Nel settembre del 2021 ha inizio la nuova vita della linea, riaperta a scopi turistici nell'ambito del progetto Binari senza Tempo [in corsivo] della Fondazione FS Italiane.

MARCHE FABRIANO-PERGOLA



IL TERRITORIO

I 31.6 km di strada ferrata della Subappennina Italica iniziano dalla stazione di Fabriano, importante centro urbano fin dall'anno Mille. Il centro conobbe il suo massimo sviluppo nel XIV secolo, anche grazie alla scuola artistica fabrianese, un importante gruppo pittorico del Trecento italiano. La ferrovia si snoda attraverso la valle del torrente Riobono, dominata dal Monte Cucco, fino a raggiungere la stazione di Sassoferrato, un grazioso borgo immerso nella natura incontaminata. Da qui la linea imbecca la galleria Fontanaldo, che introduce al punto più alto del percorso (circa 430 metri s.l.m), per poi dirigersi verso la stazione di Bellisio-Solfare, nel Parco Museo delle miniere dello zolfo delle Marche, località nota tra gli appassionati della bicicletta per i numerosi percorsi dedicati. Prima di giungere a destinazione, a Pergola, la ferrovia lambisce il magnifico Santuario della Madonna del Sasso, pregevole opera architettonica della metà del XVIII secolo, collocato su uno sperone roccioso che domina il lago d'Orta e la gola omonima, scavata dal fiume Cesano, proprio sul confine tra le province di Pesaro-Urbino e Ancona.

CENTRI DI INTERESSE

FABRIANO

La città di Fabriano conobbe nel XIV secolo il suo massimo sviluppo economico e sociale, grazie alla famiglia nobile ghibellina dei Chiavelli e all'affermarsi della scuola pittorica fabrianese. Le opere di artisti del calibro di Gentile da Fabriano e Allegretto di Nuzio costituiscono un'eredità pittorica importante, che può essere ammirata nella Cattedrale di San Venanzio, nella Chiesa di Santa Maria Madalena, o semplicemente passeggiando per le vie del centro.

PERGOLA

L'antico borgo di Pergola, al centro della Valle del Cesano, è conosciuto come la città delle cento chiese, dati i numerosi edifici religiosi custodi di importanti opere del Quattrocento marchigiano. Passeggiando nel centro è possibile individuare le antiche porte del morto: usci molto stretti e rialzati dal piano stradale, pensati per una funzione difensiva. Le porte vennero progressivamente murate, ma potevano essere riaperte dopo la morte del proprietario, per permettere l'uscita della cassa del defunto.



APPROFONDIMENTO

LA VALLE DEL CESANO ED IL PARCO MINERARIO DELLO ZOLFO

La Valle del Cesano unisce l'Appennino con il mare Adriatico, offrendo ai viaggiatori una commistione paesaggistica unica, grazie all'avvicinarsi di panorami litoranei, collinari e appenninici. Si tratta di un vero polmone verde del centro Italia e offre numerose opportunità turistiche, che spaziano dalle attività sportive (escursioni, biking, hiking), a quelle culturali, grazie alla presenza di notevoli testimonianze architettoniche religiose e borghi medievali perfettamente conservati. I castelli di San Costanzo, di Monte Porzio e di Castelvechio ancora oggi testimoniano la posizione strategica della valle. Il fiume Cesano, che oggi traccia parte del confine tra le provincie di Pesaro-Urbino e di Ancona, in epoca longobarda divideva l'Esarcato bizantino di Ravenna e il Ducato di Spoleto.

Nei pressi della stazione di Bellisio-Solfare è presente il Parco Museo delle miniere dello zolfo delle Marche, che racchiude i principali poli estrattivi un tempo attivi nella zona. Il Parco Museo, unico del suo genere in Italia, ha la finalità di conservare le importanti testimonianze della cultura mineraria italiana dalla metà dell'Ottocento fino all'immediato secondo Dopoguerra, quando lo zolfo progressivamente iniziò a perdere importanza, portando anche al definitivo declassamento della linea ferroviaria.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

I PRODOTTI DELL'APPENNINO MARCHIGIANO

È ricchissimo e gustoso il paniere di prodotti enogastronomici tipici della zona dell'appennino centrale marchigiano. Una vera oasi felice del mangiare sano e del buon bere, che abbraccia prodotti celebri, come il salame di Fabriano e il Verdicchio di Matelica, e alcune tipicità locali, come le cipolle di Castellone di Suasa, la crescita di San Lorenzo in Campo e Frontone ed i tartufi pregiati. Menzione speciale per il panorama enologico della zona, con il Pergola DOC, dal colore rosso rubino brillante, ed il vino di visciole: una bevanda da dessert ottenuta da uve Montepulciano e Sangiovese, che vengono poi fatte rifermentare con le visciole selvatiche e lo zucchero.

TRA GALLERIE E VIADOTTI SEGUENDO IL CORSO DEI FIUMI

La ferrovia a singolo binario non elettrificato ed a scartamento ordinario incontra sul proprio tragitto una serie di opere d'arte come la galleria della Madonna del Sasso ed i viadotti sul torrente Sentino e sul fiume Cesano. I corsi d'acqua spesso accompagnano il percorso della strada ferrata senza incontrarla mai, come nel caso dei torrenti Sanguerone, Marena e Riobono. Il punto più alto del percorso è introdotto dalla galleria di Fontanaldo e dalla galleria Morello; quest'ultima è la più lunga dell'intero percorso, coi suoi 1.087 metri.

CENTRO

LA TRANSIBERIANA D'ITALIA



CENTRO LA TRANSIBERIANA D'ITALIA



118 KM



1892-1897



2011

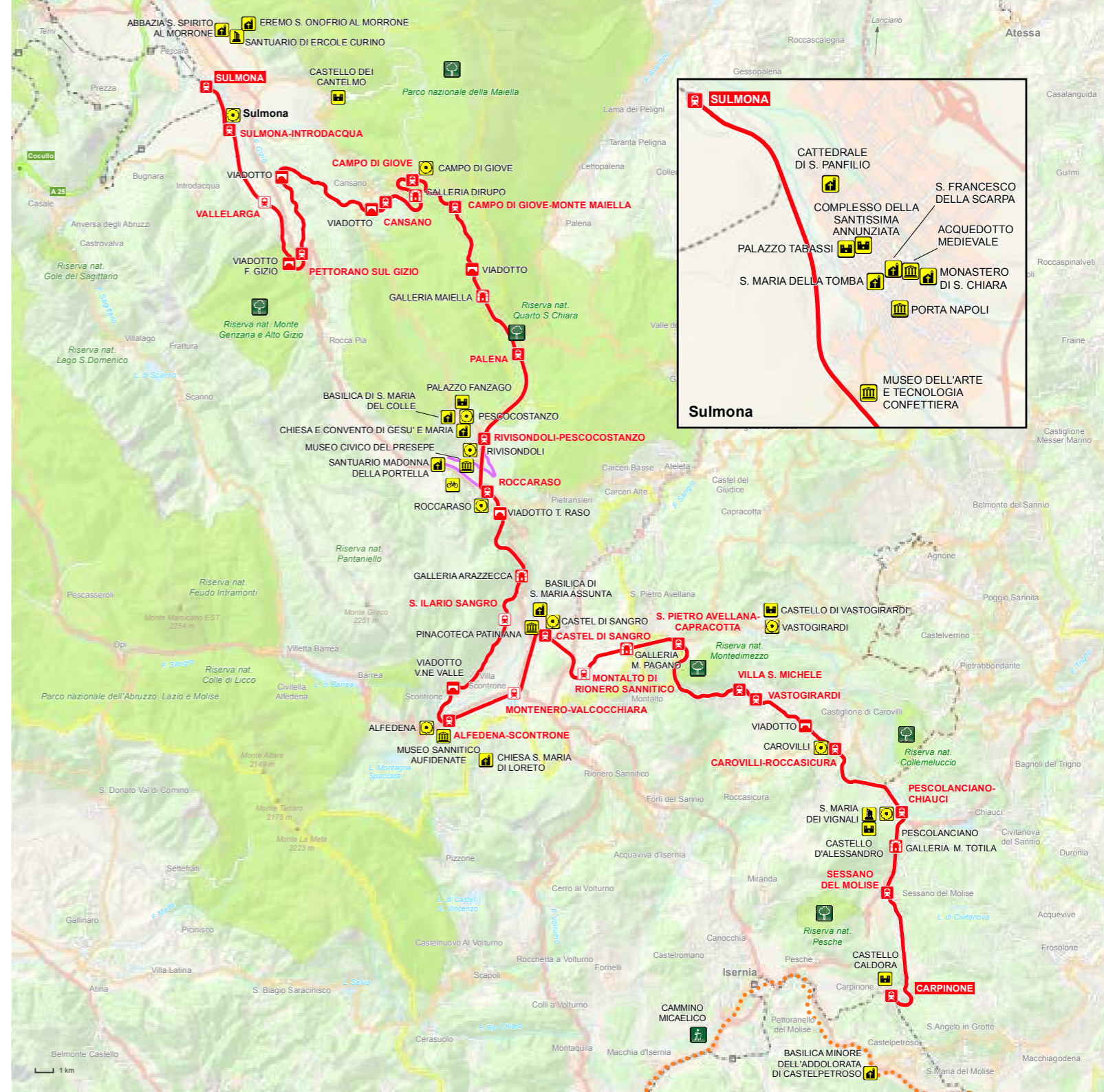
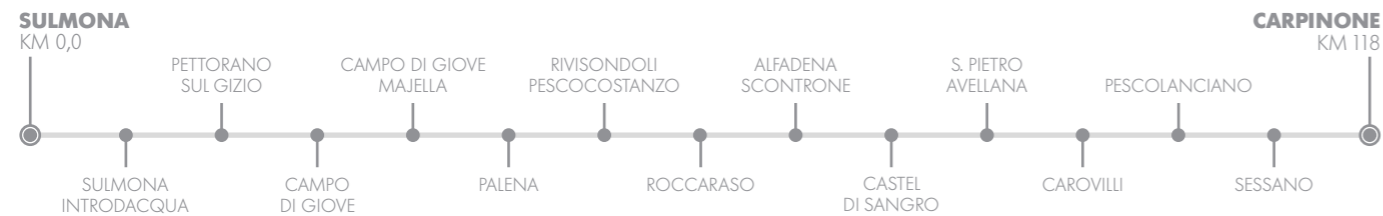
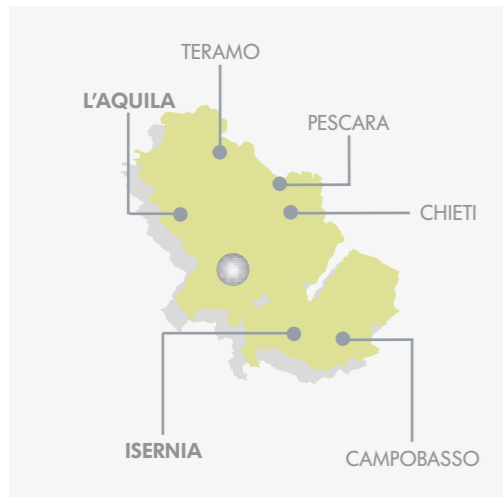


2014

LA LINEA

“Transiberiana d'Italia”, così è soprannominata la ferrovia Sulmona-Carpinone, seconda linea a scartamento ordinario più alta d'Italia e anche detta la Ferrovia dei Parchi, che si sviluppa per un lungo tratto oltre i 1.000 m di altitudine attraversando i boschi del Parco Nazionale della Majella e i rinomati altipiani d'Abruzzo, che d'estate appaiono come verdi praterie con animali al pascolo mentre d'inverno ricordano le bianche distese di neve sferzate da venti gelidi della Siberia. Prevista dalla legge Baccarini del 1879, la Sulmona-Carpinone fu attivata in due fasi, dopo complessi lavori di costruzione condizionati dall'aspra orografia del territorio e dalla mancanza di strade per il trasporto dei materiali: nel 1892 fu aperto il tronco Sulmona-Cansano e il 18 settembre 1897 i treni arrivarono a Carpinone. La linea, lunga 118 km, ha un tracciato tortuoso e spettacolare, con pendenze fino al 28‰: dai 328 m di Sulmona sale ai 1.268 m della stazione di Rivisondoli-Pescocostanzo (superando un dislivello di quasi 1.000 m!), ridiscende ai 793 m di Castel di Sangro, risale nuovamente a 923 m a S. Pietro Avellana e, infine, scende a 631 m a Carpinone. Pesantemente danneggiata durante la seconda guerra mondiale, fu interamente riattivata solo nel 1960, ma i passeggeri iniziarono presto a calare, a causa dei lunghi tempi di percorrenza, portando alla sospensione del servizio ordinario tra il 2010 e il 2011.

ABRUZZO-MOLISE SULMONA-CARPINONE



IL TERRITORIO

Lasciata Sulmona la linea inizia a risalire la valle del Gizio, sottopassa con un tornante in galleria il borgo di Pettorano, e sale lungo le brulle pendici del Colle Mitra, tra viadotti e brevi gallerie. Sottopassato lo sperone del colle si attraversa un altipiano ondulato; a Campo di Giove la linea entra nel Parco Nazionale della Majella e prosegue in salita tra i boschi lungo le ripide pendici del Monte Porrara. Usciti dalla galleria della Majella si attraversano gli altipiani d'Abruzzo, praterie prive di alberi circondate da pendii boscosi; a destra appare il borgo di Pescocostanzo e si giunge alla stazione Rivisondoli-Pescocostanzo (1.268 m s.l.m.), seconda stazione più alta d'Italia.

La linea inizia a scendere, supera Roccaraso, rinomata località turistica della montagna abruzzese, e aggira il Monte Arazzeca; a sinistra il panorama si apre sulla valle del Sangro e il paese di Castel di Sangro, dove si arriva dopo aver percorso una lunga ansa verso sud-ovest e aver lambito Alfedena.

Si sottopassa con una lunga galleria il Monte Pagano e si entra in Molise, alternando paesaggi boscosi e mossi con altri più aperti; superate le stazioni di S. Pietro Avellana-Capracotta, Vastogirardi e Carovilli si giunge a Pescocostanzo-Chiauci, ai piedi della rupe su cui sorge il castello d'Alessandro. Sottopassato in galleria il monte Totila la linea attraversa il piano di Sessano, per poi entrare in una stretta gola e giungere a Carpinone.

CENTRI DI INTERESSE

SULMONA

Sulmona, città famosa per i confetti, vanta un consistente patrimonio monumentale, tra cui spiccano edifici religiosi quali la cattedrale, il complesso della SS. Annunziata e la chiesa di S. Francesco della Scarpa.

A nord del centro meritano una visita l'Abbazia di S. Spirito e, sulle pareti rocciose del monte Morrone, l'Eremo di Sant'Onofrio, legati alla vita di papa Celestino V.

PESCOCOSTANZO

Pescocostanzo è una delle più interessanti città d'arte dell'Abruzzo. Palazzi, monumenti rinascimentali e barocchi e case con "vignale" (la tipica scala esterna) si abbinano ad una tradizione artigianale dell'oreficeria, della lavorazione del ferro e del merletto a tombolo. Da visitare la Basilica di S. Maria del Colle, il Museo del Merletto a Tombolo e il complesso della chiesa e del convento di Gesù e Maria.



APPROFONDIMENTO

IL PARCO NAZIONALE DELLA MAJELLA E GLI ALTIPIANI MAGGIORI D'ABRUZZO

Il Parco Nazionale della Majella si estende per circa 74mila ettari attorno al massiccio calcareo della Majella, arrivando fino ai 2.793 m del monte Amaro. L'ampia varietà morfologica ed altitudinale della sua area, unitamente al clima rigido ma mitigato dall'influsso del mare, hanno contribuito a creare habitat diversificati ideali per numerose specie viventi, che ne fanno uno scrigno della più pregevole e rara biodiversità italiana. All'interno dei suoi boschi trovano rifugio numerose specie animali, dal lupo appenninico all'orso bruno marsicano, dal gatto selvatico alla martora, dal piviere tortolino al gracchio corallino, e più di 2.100 entità vegetali, tra cui la soldanella del calcare. Nell'area sud-occidentale del Parco si estendono le verdi praterie degli Altipiani Maggiori d'Abruzzo, sistema di vaste pianure carsiche in quota (dai 1200 ai 1500 m s.l.m.), tre delle quali sono attraversate dalla ferrovia Sulmona-Carpinone: il Quarto di Santa Chiara, il Quarto del Barone e il Quarto Grande. Anticamente erano veri e propri laghi, che si sono svuotati grazie al fenomeno del carsismo; a primavera con il disgelo le acque allagano i prati fino a mutarne del tutto l'aspetto, che diventa simile a quello di habitat lacustri, per poi defluire in inghiottitoi e riaffiorare più a valle. I paesaggi e le atmosfere del parco possono essere esplorati con decine di sentieri, ippovie e percorsi per mountain bike.





ENOGASTRONOMIA E OPERE D'ARTE

FORMAGGI, CARNI E CONFETTI

L'economia della montagna abruzzese e molisana è tradizionalmente legata alla pastorizia, da cui derivano i principali prodotti agroalimentari, costituiti da formaggi e piatti di carne di pecora e agnello: tra i primi, tipico degli altipiani abruzzesi è il caciocavallo, mentre nell'Alto Molise ottima è la mozzarella vaccina molisana; tra i secondi vi sono gli arrosticini, spiedini di carne di castrato o di pecora arrostiti lentamente alla brace.

Sulmona, invece, è famosa per i confetti, che secondo la tradizione sono nati qui nel medioevo e che vengono prodotti in tantissime varianti e colori. Nella sede della fabbrica Mario Pelino ad Introdacqua ha sede il Museo dell'Arte e della Tecnologia confettiera, dove sono in mostra cimeli storici ed è riprodotto un laboratorio settecentesco.

UNA SPETTACOLARE SEQUENZA DI OPERE D'ARTE

Lungo il tracciato della "Transiberiana d'Italia" si contano ben 50 gallerie e un centinaio di ponti e viadotti. Tra i più spettacolari vi sono il viadotto sul Gizio a Pettorano, la sequenza di viadotti lungo il fianco del Colle Mitra, il viadotto al km 37 lungo le pareti del monte Porrara, il viadotto sul torrente Raso a Roccaraso, quello sul vallone Valle nei pressi di Scontrone e quello di Carovilli. Tra le gallerie, le più lunghe sono quelle della Majella (2.485 m), di Monte Pagano (3.110 m) e di Monte Totila (2.175 m), che attraversano gli omonimi rilievi.

SUD

LA FERROVIA
DEL
SANNIO



SUD LA FERROVIA DEL SANNIO



66,2 KM



1870-1883



2013

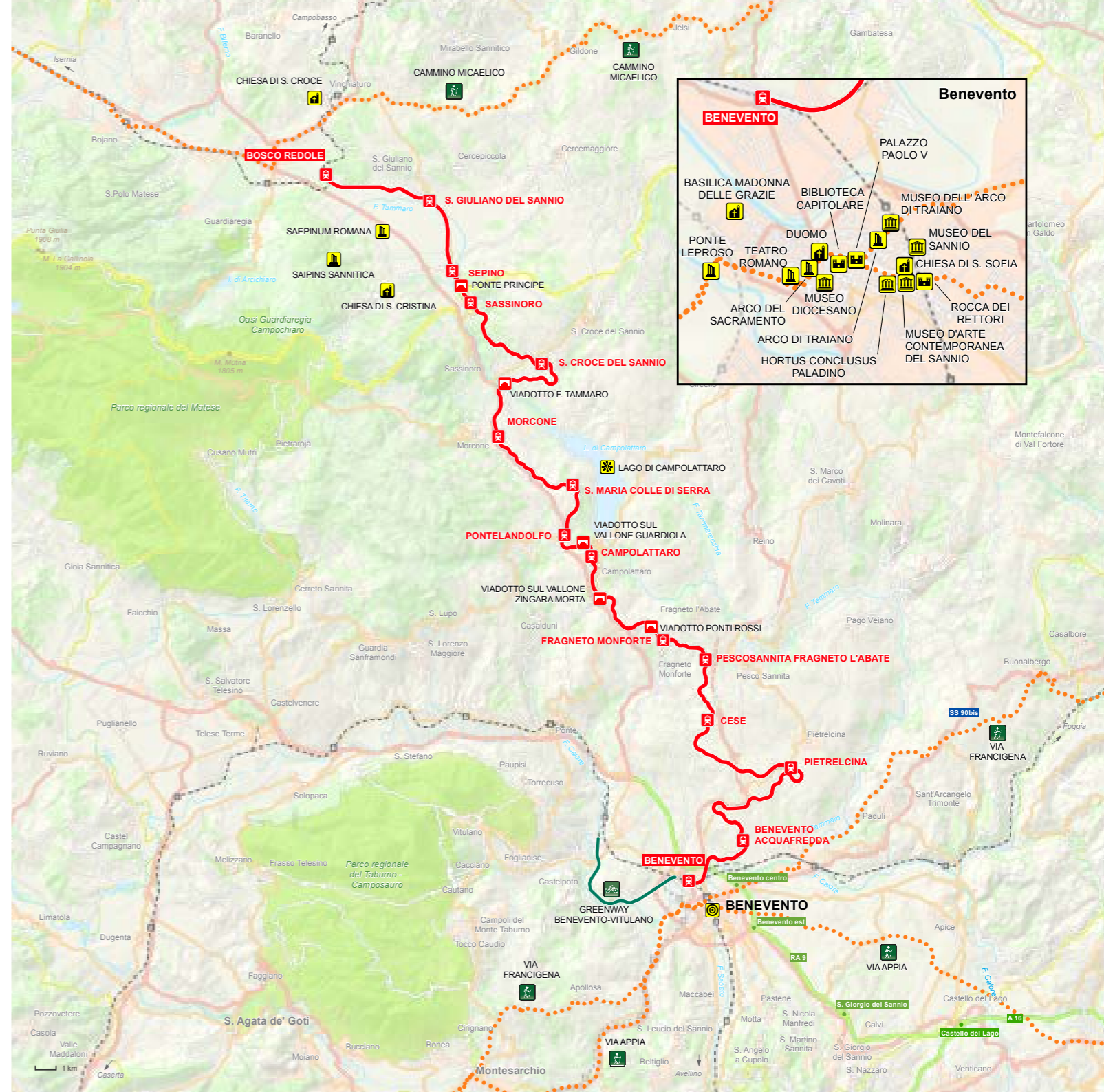
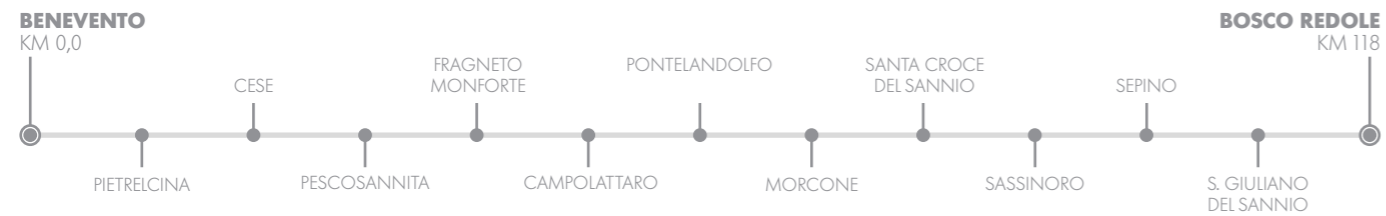


2016

LA LINEA

Immersa nell'appennino meridionale, la Ferrovia Benevento-Bosco Redole è parte del più lungo tracciato Benevento-Campobasso, realizzato per il collegamento dei territori interni di Campania e Molise. Si cominciò a discutere di questa linea attorno al 1870 e nel settembre 1881 venne inaugurato il primo tratto fra Benevento e Pietrelcina e dopo due anni venne completato il tracciato ed iniziò il servizio. Il traffico passeggeri su questa linea è sempre stato ridotto a causa di un percorso tortuoso e quindi lento e della lontananza delle stazioni dai centri abitati. Il servizio migliorò con la sostituzione delle locomotive a vapore con quelle diesel e con l'introduzione di collegamenti diretti con Napoli e Termoli, anche se la trasversale Napoli-Benevento-Campobasso-Termoli non funzionò mai e la linea rimase di importanza esclusivamente locale. La ferrovia ha continuato a sopravvivere fino al febbraio 2013 quando è stata chiusa al traffico per movimenti franosi presso Santa Croce del Sannio. Il tratto da Bosco Redole a Campobasso continua ad essere utilizzato dai treni che collegano Isernia a Campobasso. Dal 2013 la Fondazione FS ha istituito i primi collegamenti diretti tra Napoli e Pietrelcina (vedi box) avviando il riutilizzo della linea a scopi turistici.

CAMPANIA-MOLISE BENEVENTO-BOSCO REDOLE



IL TERRITORIO

La linea Benevento-Bosco Redole ha una lunghezza di 66,234 km e si sviluppa in direzione sud est-nord ovest. Esce dalla stazione di Benevento e risale il versante destro della valle del fiume Calore che si può ammirare a scorci sulla destra mentre dal lato sinistro si vede, in lontananza, il centro storico di Benevento.

Dopo un tratto in trincea sulla destra compare il centro di Paduli e la linea, con un tracciato tortuoso, risale fino alla stazione di Pietrelcina. Quindi il percorso si dirige verso ovest e prosegue per Cese, Pescosannita e Frangeto Monforte, visibile sulla sinistra passando sopra il viadotto dei Ponti Rossi. Si tratta di un antico borgo conosciuto per il raduno annuale delle mongolfiere.

Il percorso continua fra le colline con il fiume Tammaro sulla destra, fino alla stazione di Campolattaro.

Fra Campolattaro e Morcone la linea si affianca al lago di Campolattaro, sito di importanza comunitaria con un'importante zona umida formata dallo sbarramento artificiale del fiume Tammaro.

Dopo la stazione di Morcone si attraversa il fiume per arrivare alla stazione di Santa Croce del Sannio e lo si ripassa dopo Sassinoro. Da Sassinoro si entra in Molise e nella campagna del piccolo borgo di Sepino. Qui sono racchiusi la Saipins sannitica del IV sec a.c., con le mura megalitiche, e la Saepinum romana, città a pianta romboidale molto ben conservata. Ripassato il Tammaro a san Giuliano del Sannio si arriva infine a Bosco Redole.

CENTRI DI INTERESSE

BENEVENTO

Circondata da montagne, la città sorge sopra un colle, ai cui piedi vi è la confluenza dei fiumi Sabato e Calore. Sebbene vi siano testimonianze anche del periodo Sannita, è ai romani che Benevento deve fortuna e nome. Dopo la vittoria romana su Pirro del 275 a.C., venne infatti insediata una colonia romana nel 268 a.C., in un luogo strategico lungo la via Appia; ne sono testimonianza il teatro, il ponte Leproso sul fiume Sabato per il collegamento con la via Appia e l'arco di Traiano, probabilmente il più bello degli archi trionfali romani. Si ricordano poi il Duomo con l'annessa Biblioteca Capitolare, la Basilica della Madonna delle Grazie e Santa Sofia, che assieme ad altri sei comuni e cinque importanti siti longobardi del nord Italia costituisce il sito seriale *I Longobardi in Italia. I luoghi del potere (568-774 d.C.)*, nella lista del Patrimonio dell'UNESCO.



APPROFONDIMENTO**I LUOGHI NATALI DI PADRE PIO**

Il piccolo borgo di Pietrelcina è famoso soprattutto per aver dato i natali a Francesco Forgione, meglio conosciuto come Padre Pio, frate santificato nel 2002 e festeggiato il 23 settembre.

Assieme alla più famosa cittadina di San Giovanni Rotondo dove il padre visse e morì, anche Pietrelcina è meta di turismo religioso.

Nel centro del paese si possono visitare la casa natale di Padre Pio e il convento dei Frati Minori con il piccolo museo degli oggetti di Padre Pio.

La visita ai luoghi del santo si può completare in località Piana Romana dove la famiglia Forgione aveva un piccolo possedimento: una vigna, un pezzo di terra per varie colture e una piccola casa colonica.

I luoghi natali di Padre Pio possono essere visitati utilizzando i treni turistici organizzati periodicamente da Fondazione FS con partenza da Napoli e da Salerno.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

LIQUORI E DOLCI

Oltre ai vini, prodotti prevalentemente nei terreni limosi della valle del fiume Calore, il Sannio offre altri prodotti a partire dal famoso liquore Strega. Il liquore, che deve il suo nome alle numerose legende che legano Benevento alle storie sulle streghe, è prodotto dal 1860. Il suo colore giallo sembra dovuto allo zafferano mentre fra le circa 70 erbe si distinguono menta e finocchio. Nella città di Benevento può essere visitato il piccolo museo Strega con la sala dedicata al famoso Premio Strega, in cui viene raccontata la storia del premio letterario con una raccolta di immagini storiche. Il comune di San Marco dei Cavoti è invece noto per la produzione artigianale di torroncini e croccantini, specialità celebrate anche con l'annuale festa del torrone che si tiene nel mese di dicembre.

I PONTI E I VIADOTTI

La linea è caratterizzata da cambi di pendenza e curve ad ampio raggio che seguono l'andamento sinuoso del paesaggio. Numerosi sono i ponti e i viadotti sul fiume Tammaro, incrociato diverse volte dal tracciato ferroviario:

- il viadotto dei Ponti Rossi, dal colore dei mattoni, subito dopo la stazione di Fragneto Monforte;
- il viadotto sul Vallone Zingara Morta con 8 archi fra Fragneto Monforte e Campolattaro;
- il viadotto sul Vallone Guardiola di 9 archi poco dopo la stazione di Campolattaro.

SUD

LA FERROVIA
DELL'IRPINIA



SUD LA FERROVIA DELL'IRPINIA



119 KM



1892-1895



2010



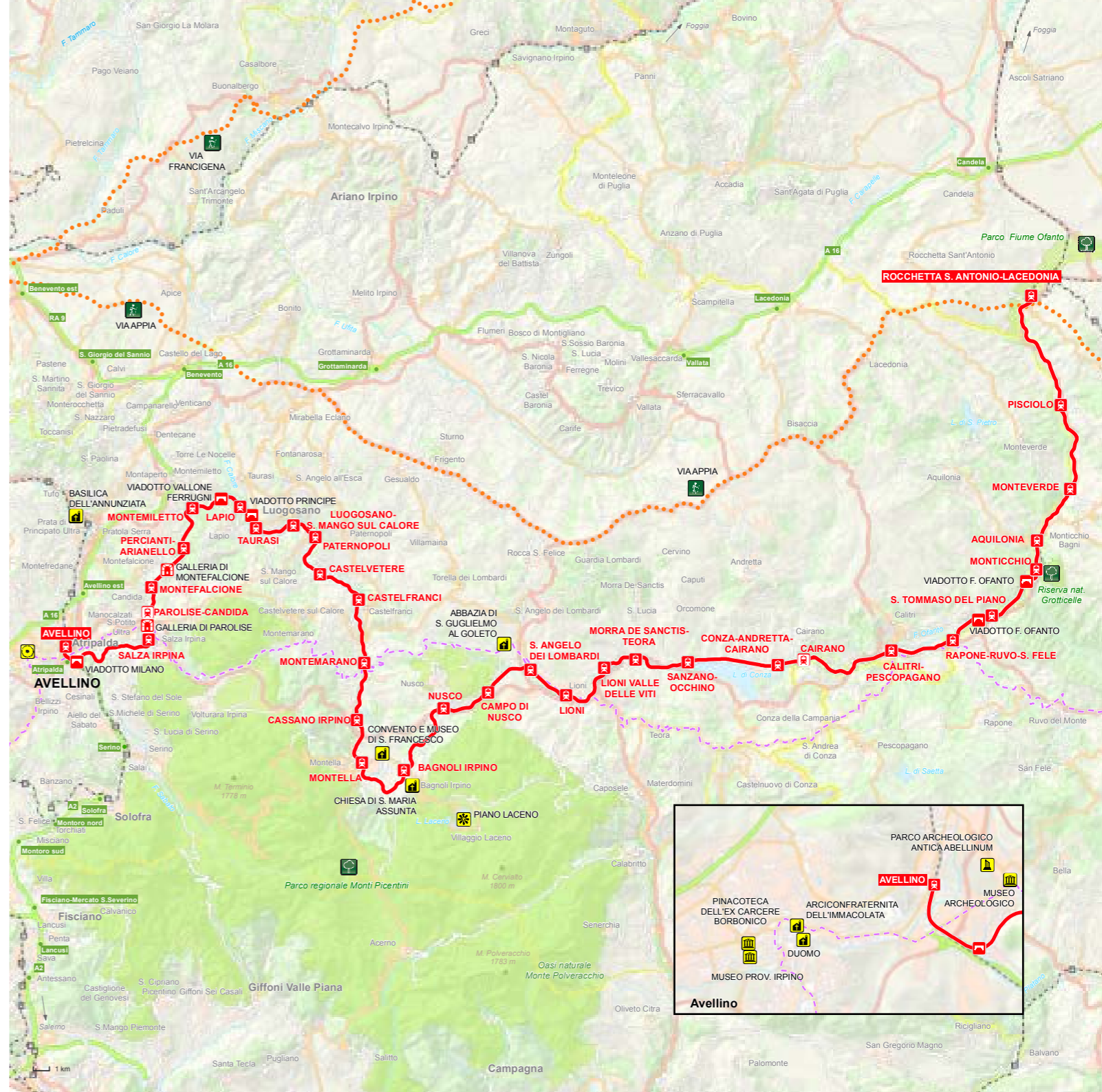
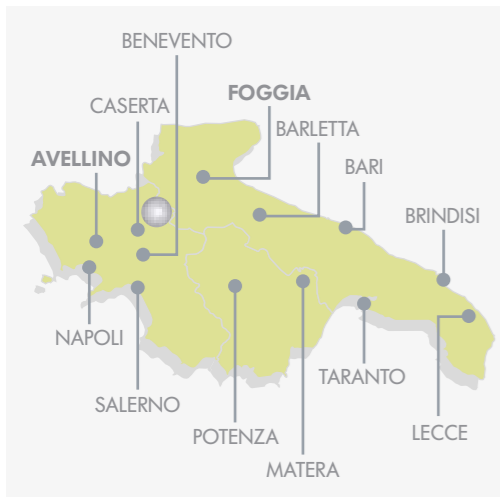
2016

LA LINEA

Un'ardita opera ingegneristica che rappresenta la principale linea interna della Campania, costruita per l'attraversamento dell'Appennino. La progettazione della Ferrovia dell'Irpinia venne realizzata dalla Società per le strade Ferrate del Mediterraneo in tre tempi: il primo tratto inaugurato fu quello fra Rocchetta e Monteverde nel 1892, seguì il tratto da Avellino a Paternopoli nel 1893 e il completamento del tratto centrale nel 1895. Avviata con una percorrenza giornaliera di 3 treni la linea è sempre rimasta confinata al trasporto locale con un modesto numero di viaggiatori sia per i lunghi tempi di percorrenza sia per la mancanza di collegamenti con gli abitati distanti dalle stazioni. Oltre a ciò si devono ricordare i danneggiamenti provocati dai bombardamenti alleati nel corso della seconda guerra mondiale e dal terremoto che colpì l'Irpinia nel 1980.

Dopo gli ultimi interventi di manutenzione del 2003, il servizio venne sospeso con l'entrata in vigore dell'orario invernale il 12 dicembre 2010. Il primo treno turistico percorse la linea da Avellino a Calitri nel novembre del 1995 in occasione del suo centenario e da allora altri eventi si sono succeduti. Dopo la chiusura dal servizio sono stati attivati treni turistici da Foggia, via Rocchetta, fino a Conza nel 2016, a Lioni nel 2017 per arrivare nel maggio del 2018 alla riapertura dell'intero tracciato.

CAMPANIA-BASILICATA-PUGLIA AVELLINO-ROCCHETTA



IL TERRITORIO

La Ferrovia dell'Irpinia attraversa il cuore della Campania con paesi arroccati sui monti come in un presepe e paesaggi verdi solcati dai fiumi. La linea lunga 119 km esce da Avellino con la curva del viadotto Milano e prosegue verso nord per immettersi dopo la stazione di Montefalcione nella valle del Calore.

Con una lieve discesa piega verso est dopo la stazione di Montemiletto per attraversare il Calore sul Ponte Principe e seguirne il corso attraversandolo più volte.

Con tratti in salita e viadotti si arriva alle fermate di Castelvetere e Castelfranci, con viste sui monti Picentini.

Da qui prosegue verso sud con le fermate di Cassano Irpino e Montella, piega a nord in direzione di Bagnoli Irpino per arrivare al culmine del tracciato a 672m presso la stazione di Nusco.

Da qui la linea inizia la sua discesa verso Rocchetta in direzione est attraversando più volte il fiume Ofanto e incontrando le stazioni di Campo di Nusco, Sant'Angelo dei Lombardi e Lioni. Aggira quindi il lago di Conza con una variante aperta nel 1982 dopo la costruzione della diga di Conza. Dopo la stazione di Cairano la linea attraversa più volte il confine fra Campania e Basilicata lungo il fiume Ofanto. Dopo la fermata di San Tommaso del Piano la linea punta verso nord passando dalle stazioni di Monticchio e Aquilonia per arrivare in Puglia alla stazione di Rocchetta Sant'Antonio.

CENTRI DI INTERESSE

AVELLINO

Avellino sorge in una verde conca protetta dal monte Partenio a nord-ovest e dai monti Picentini a sud-est, separata quindi dalle città della costa. È una città moderna con poche testimonianze del passato scampate ai ripetuti terremoti e ai bombardamenti della seconda guerra mondiale. La città romana di Abellinum sorgeva infatti più ad est, in prossimità della stazione ferroviaria, dove è possibile visitare l'area archeologica e il museo allestito nella ex Dogana dei Grani.

Ad ovest del centro storico è invece ben visibile sulla propaggine sud del Partenio, il Santuario di Montevergine con la grande tavola della Madonna di Montevergine, popolarmente riconosciuta come Mamma Schiavona, una madonna nera protettrice degli ultimi, dei poveri e degli emarginati. Sempre a Mercogliano merita una visita la farmacia dell'Abbazia di Loreto con la sua collezione di vasi di maiolica.



APPROFONDIMENTO

IL CARNEVALE DI MONTEMARANO

Il Carnevale di Montemarano è una festa antica, a memoria d'uomo sempre esistita in paese, che ricorda antichi riti pagani di celebrazione del passaggio dal buio dell'inverno al risveglio e alla fioritura della primavera. E' una festa partecipata in cui non ci sono spettatori: tutti i presenti, in maschera, girano il paese in una specie di processione laica al ritmo della tarantella dettato dal bastone del "caporabballo".

Durante la festa vengono lanciati i confetti, simbolo di abbondanza e prosperità, quale auspicio di un ricco raccolto nella stagione che sta per cominciare e nella sfilata della prima domenica di Quaresima si celebra il funerale del carnevale. In occasione del carnevale la Fondazione FS organizza treni speciali da Foggia a Montemarano, via Rocchetta, per la partecipazione ai festeggiamenti e la visita della cittadina.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

VINI E CIBI IRPINI

L'Irpinia è ricca di ottimi vini e di cibi altrettanto buoni. L'eccellenza dei vini è riconosciuta dalle tre DOCG assegnate ai vini irpini: il Fiano di Avellino, il Taurasi e il Greco di Tufo; tre vini bianchi conosciuti ed apprezzati anche al di fuori della zona di produzione. Non così noti sono invece i prodotti alimentari tra cui occorre citare almeno la Castagna di Montella (IGP), il Pecorino Carmasciano (straordinario formaggio prodotto solo in 2000 forme all'anno da cinque casari della Valle dell'Ofanto e del Sele) e il tartufo nero di Bagnoli.

PONTI, VIADOTTI E GALLERIE

Elevato è il numero delle opere d'arte realizzate per superare le asperità del terreno e attraversare più volte il corso dei fiumi Sabato, Calore e Ofanto: si contano 58 fra ponti e viadotti, 15 dei quali in muratura con una lunghezza superiore ai 50 m, e 19 gallerie. Citiamo:

- il viadotto Milano sul fiume Sabato poco fuori l'abitato di Avellino, viadotto curvilineo in muratura e in pendenza a 16 archi di 11 m;
- il Ponte Principe, viadotto a tre travate in acciaio di 95 m di lunghezza per 35 m di altezza che consente di attraversare il fiume Calore poco prima della stazione di Taurasi;
- le gallerie, due di lunghezza superiore ai 1000 m (la galleria Parolise, 1302 m e la galleria Montefalcione, 2595 m) e quattro di lunghezza compresa fra i 500 e i 1000 m.

SUD

LA FERROVIA
DELLE MURGE



SUD LA FERROVIA DELLE MURGE



139,2 KM



1892



2016



2022

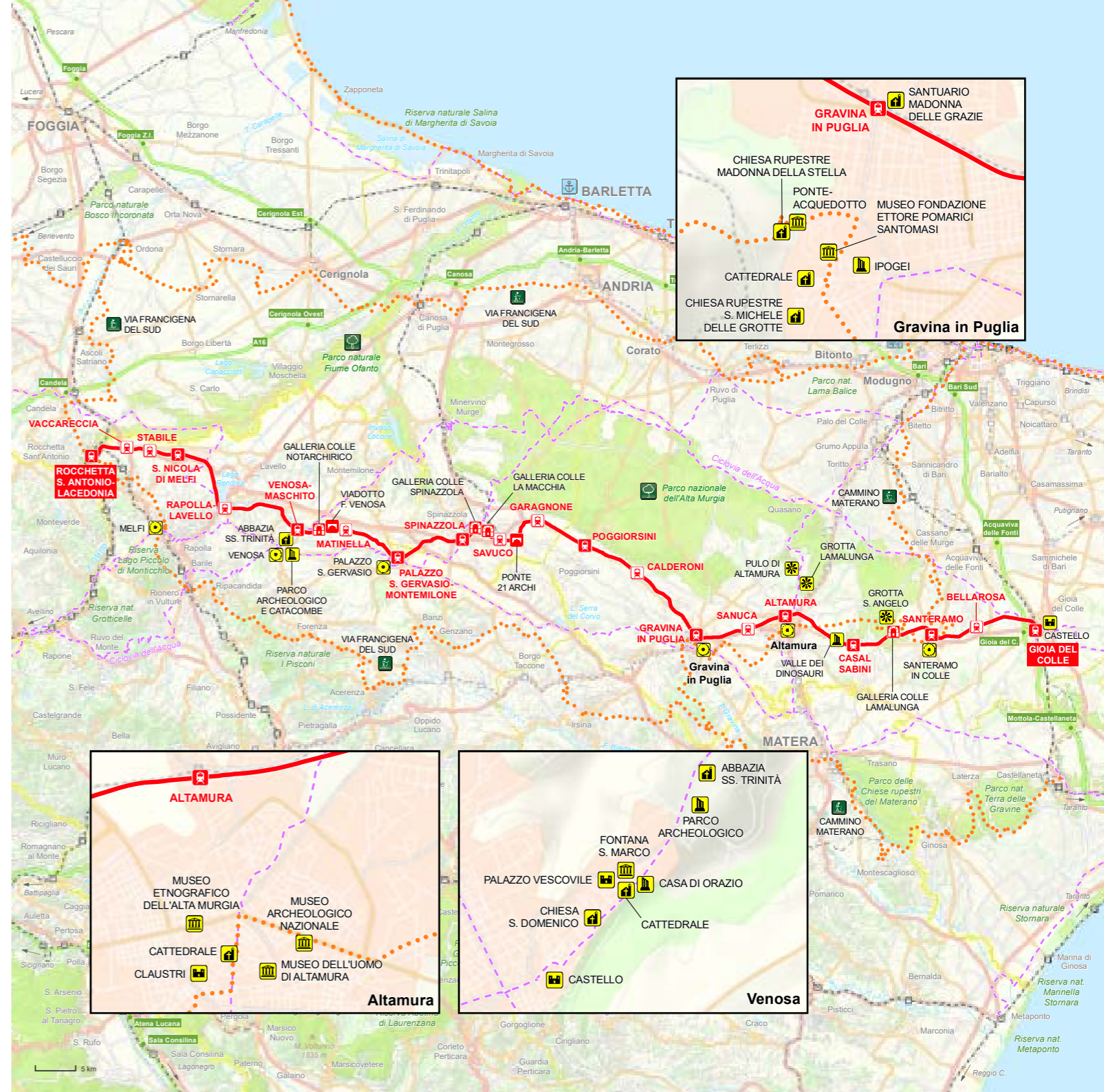
LA LINEA

Tra i colori caldi della terra delle Murge si estendono i 139,2 km che collegano Rocchetta Sant'Antonio a Gioia del Colle. La linea, a semplice binario non elettrificata, venne attivata tra il 1891 e il 1892 con l'inaugurazione del primo tratto tra Rocchetta Sant'Antonio e Rapolla il 1° agosto 1891 e di quello tra Rapolla e Gioia del Colle l'anno successivo. Nel 1938 fu inaugurata una breve diramazione di 2 km, che collegava la linea al centro di Spinazzola. Il servizio "a spola" su questa diramazione non ebbe fortuna, tanto che già nel 1987 la linea fu smantellata: oggi il sedime ferroviario è stato sostituito da una pista ciclabile.

A causa delle lunghe distanze tra le stazioni e dei pochi centri urbani presenti sulla linea, il traffico viaggiatori non fu mai particolarmente vivace. Nel 2005 fu interrotto il servizio tra San Nicola di Melfi, Spinazzola e Gravina, poi, nel 2016, l'interruzione del contratto di servizio da parte della Regione Puglia portò anche alla sospensione tra Gravina, Altamura, Santeramo e Gioia del Colle.

Nel giugno del 2022 la linea Gioia del Colle-Rocchetta Sant'Antonio è entrata a far parte del progetto *Binari senza tempo* della Fondazione FS Italiane per restituire alla collettività un'importante testimonianza della storia delle Murge.

CAMPANIA-BASILICATA-PUGLIA GIOIA DEL COLLE-ROCCHETTA S.A.



IL TERRITORIO

Panorami unici attraverso l'Alta Murgia barese e parte della Murgia lucana si incontrano lungo la linea che collega Rocchetta a Gioia del Colle, importante nodo di interscambio con la ferrovia Bari-Taranto. Le ampie zone collinari intervallate dalle aree industriali introducono all'incantevole Valle del Vulture, nella zona di Venosa, città del poeta latino Orazio. Luoghi di spiccata vocazione turistica. La stazione di interscambio di Spinazzola, piccola cittadina di poco più di 7.000 abitanti, rappresenta una sorta di museo ferroviario a cielo aperto, dove è possibile ammirare, la piattaforma girevole e gli storici segnali ferroviari ad ala. La linea prosegue poi verso Poggiorsini, attraversando il Ponte dei 21 archi, un'imponente opera ferroviaria, che tra curve e avvallamenti attraversa l'altopiano delle Murge. Passando per Gravina, terra di ricchezze ipogee che nasconde un incredibile mondo sotterraneo, si giunge ad Altamura, la città federiciana per eccellenza e nodo di interscambio con le Ferrovie Appulo-Lucane. In questo punto la strada ferrata costeggia la Cava dei Dinosauri. A Castel Sabini una diramazione a raccordo privato si inoltra nella zona industriale, e conduce alla masseria Jesce, set cinematografico del film "Pinocchio" di Matteo Garrone. L'ultimo tratto della linea è quasi un viaggio nel gusto, Santeramo e Gioia del Colle sono infatti cittadine note per le eccellenze casearie.

CENTRI DI INTERESSE

GRAVINA

Definita il "giardino di delizie" da Federico II di Svevia, vanta una storia antichissima. Il suo nome deriva dalle Gravine, profonde incisioni calcaree che, caratterizzano la zona con antichi insediamenti rupestri. Ipogei, camminatoi, chiese medievali, passaggi sotterranei sono alcune delle bellezze che questa città riesce ad offrire al visitatore. Ulteriori siti di interesse sono la Cattedrale di Gravina e la Gravina sotterranea.

ALTAMURA

La cosiddetta Città del Pane vanta un patrimonio archeologico di prim'ordine, con le bellezze dell'antico centro storico, dove si trova la cattedrale in stile romanico costruita da Federico II di Svevia. La città è famosa anche per l'Uomo di Altamura (Uomo di Neanderthal), il Pulo (la più grande dolina carsica dell'altopiano delle Murge), il Museo Etnografico della civiltà contadina, la cava Pontrelli e le Mura Megalitiche.



APPROFONDIMENTO

PARCO NATURALE REGIONALE FIUME OFANTO

Il Parco Naturale Regionale fiume Ofanto è un luogo magico, dove numerose specie di uccelli e una ricca vegetazione composta da boschi di olmi, querce, frassini, pioppi e salici, convivono con importanti testimonianze storiche. La via Traiana e il Ponte romano sull'Ofanto tra Cerignola e Canosa sono le più importanti eredità del passato presenti nell'area naturale protetta. Istituito nel 2003 dalla regione Puglia, il Parco abbraccia i comuni di Rocchetta Sant'Antonio, Canosa di Puglia, Minervino Murge, Spinazzola, Trinitapoli San Ferdinando di Puglia, Candela, Ascoli Satriano, Cerignola, Margherita di Savoia e Barletta.

Una cava dismessa in rocce carbonatiche dalla superficie di circa 15.000 metri quadrati, dove è stato rinvenuto un gran numero di orme di dinosauro. Questa è la Cava dei Dinosauri di Altamura, dove è possibile ammirare oltre 4.000 impronte attribuibili a specie erbivore di almeno cinque diverse specie vissute fino a 90 milioni di anni fa. Si tratta del più importante giacimento italiano, che ha permesso di conoscere l'aspetto paleogeografico della Puglia di 70 milioni di anni fa.





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

I PRODOTTI DELLE MURGE

Un territorio ricco di biodiversità, che offre un gran numero di prodotti tipici. All'olio extravergine d'oliva DOP, al pane di Altamura ed ai vini, noti in tutto il mondo, si affiancano i numerosi prodotti da forno dolci e salati, come la cotognata o la focaccia alla barese, le friselle ed i taralli. Da provare la muschiska, carne di pecora condita ed essiccata e la celebre carne di cavallo con cui si preparano le bragiule. I prodotti caseari offerti dalla zona sono di prim'ordine: la burrata, le mozzarelle, il caciocavallo e la giuncata. Il tutto compreso in una cucina regionale legata visceralmente coi prodotti del territorio, come le cime di rapa, i cardi, i carciofi ed il cavolo verde.

UN PONTE NEL PANORAMA

Il Ponte dei 21 archi è un viadotto, che sorge in Contrada Macchia, nei pressi di Spinazzola, e non più in uso dal 2011. Edificato tra il 1889 e il 1891 per consentire il collegamento tra Gioia del Colle e Rocchetta, è un'imponente struttura lunga 250 metri e costituita da colonne di 15 metri e arcate a tutto sesto. Il ponte s'integra perfettamente con il paesaggio: il verde dei campi e lo sfondo montuoso sono infatti impreziositi dalle sue forme geometriche e regolari, che donano al panorama un senso di dinamismo.

ISOLE

LA FERROVIA
DEI
TEMPLI



ISOLE LA FERROVIA DEI TEMPLI



10,1 KM



1836-1876



1976



2014

LA LINEA

La Ferrovia dei Templi, rappresenta il modo migliore per poter accedere alla Valle dei templi e ammirare un paesaggio unico al mondo, riconosciuto dal 1997 Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO e tutelato, dal 2000, dal Parco Archeologico e Paesaggistico della Valle dei Templi di Agrigento. La linea, lunga 10,1 km, collega la stazione di Agrigento Bassa (ancora attiva, sulla linea Palermo-Agrigento Centrale) a quella di Porto Empedocle Succursale (in passato comune con la ferrovia a scartamento ridotto Castelvetro-Porto Empedocle, chiusa nel tratto tra Porto Empedocle e Ribera nel 1978). Rappresenta il tratto terminale della linea attiva Palermo-Agrigento, aperta tra il 1863 e il 1876, che originariamente terminava a Porto Empedocle. Nel 1933 venne aperto il tratto urbano che collega, attraverso la galleria San Gerlando, la stazione di Agrigento Bassa con la nuova stazione di Agrigento Centrale, che divenne il nuovo capolinea. Il tratto Agrigento Bassa-Porto Empedocle rimase come diramazione di interesse locale, utile per proseguire sulla linea a scartamento ridotto per Castelvetro (attiva dal 1923). Nel 2001 venne attivato in via sperimentale un servizio viaggiatori urbano, solo festivo, con fermata al Tempio di Vulcano. La linea ha riaperto definitivamente l'8 giugno 2014 a cura di Fondazione FS Italiane per solo servizio turistico.

SICILIA AGRIGENTO BASSA-PORTO EMPEDOCLE SUCCURSALE

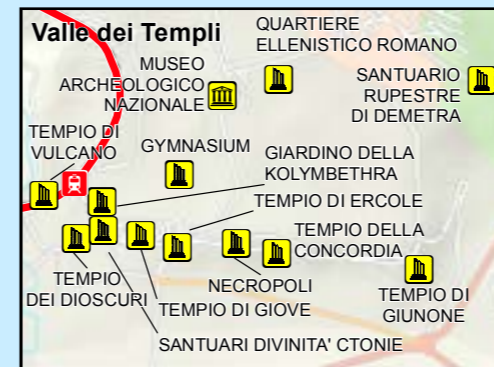
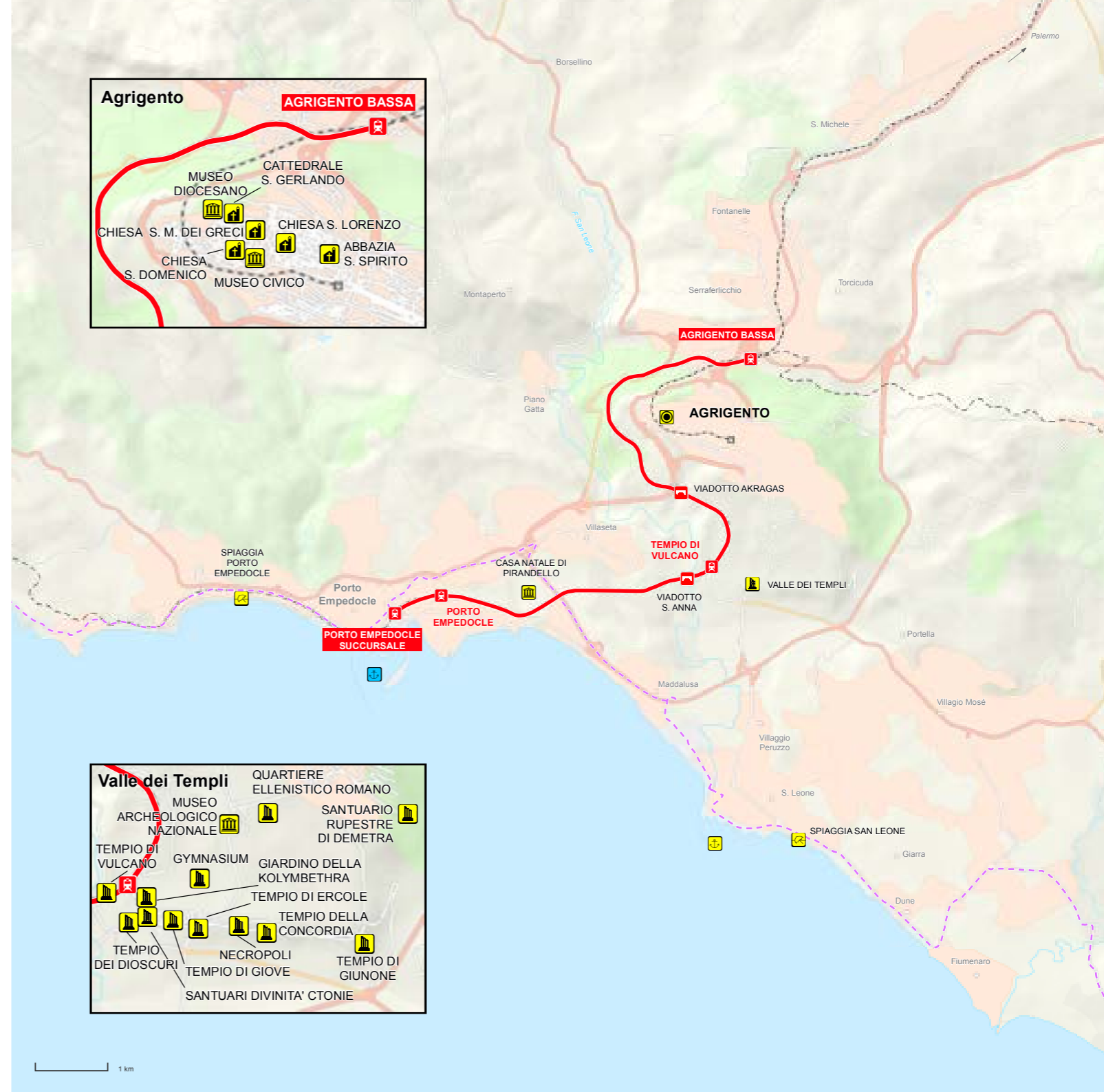


AGRIGENTO BASSA
KM 0,0

PORTO EMPEDOCLE
SUCCURSALE
KM 10,1

TEMPIO
VULCANO

PORTO EMPEDOCLE
CENTRALE



IL TERRITORIO

La Ferrovia dei Templi parte dalla stazione di Agrigento Bassa, dove la linea si stacca, sottopassandola, da quella che va ad Agrigento Centrale, piegando sulla destra e attraversando in galleria il quartiere periferico di Quadrivio Spinasanta. La linea prosegue la discesa a valle con un ampio tornante e sottopassa il fianco sud-occidentale del colle di San Gerlando attraverso la galleria Mulino a Vento.

Il paesaggio comincia ad aprirsi e la linea, dopo aver sottopassato il viadotto della SS 115, attraversa un vallone laterale del fiume San Leone con un primo viadotto in parte in pietra e in parte in ferro.

La linea continua la discesa piegando con un secondo ampio tornante verso ovest: attraversata una terza breve galleria si giunge, dopo poco più di 5 km dalla partenza, alla fermata di Tempio di Vulcano (proprio di fronte all'omonimo tempio), godendo di una splendida vista della valle e del Giardino della Kolymbetra sulla sinistra.

Essa attraversa poi il fiume San Leone con il viadotto Sant'Anna e si dirige decisamente verso il mare con la galleria Kaos, che passa sotto la zona della casa natale di Luigi Pirandello, sbucando finalmente sul mare, che si raggiunge con una discesa del 30 per mille fino alla stazione di Porto Empedocle Centrale.

La ferrovia prosegue per altri 800 metri fino alla stazione di Porto Empedocle Succursale, nei pressi della zona portuale.

CENTRI DI INTERESSE

AGRIGENTO

Città natale di Luigi Pirandello, fu fondata intorno al VI secolo a.C. ed ha conosciuto nel corso dei secoli diversi nomi sotto le diverse dominazioni: dalla Akragas dei Greci all'Agrigentum dei Romani, dalla Kerkent sotto gli Arabi, alla Girgenti dei Normanni. Nel 1927 venne ribattezzata Agrigento, "italianizzando" il nome latino. Il centro storico di origine medievale si trova sulla sommità occidentale della collina dell'antica Girgenti e conserva ancora oggi l'antico impianto (segnato dalle porte della cinta muraria) e diverse testimonianze dell'arte arabo-normanna.

Tra gli edifici degni di nota si segnalano l'abbazia di Santo Spirito, la chiesa di San Lorenzo e quella di San Domenico, la chiesa medievale di Santa Maria dei Greci, la cattedrale di San Gerlando. Degni di nota anche il Museo Civico e quello Diocesano, per le importanti opere d'arte che custodiscono.



APPROFONDIMENTO

LA VALLE DEI TEMPLI

Per Pindaro "la più bella città dei mortali", la Valle dei Templi ha reso famosa Agrigento e con i suoi circa 600.000 visitatori l'anno contribuisce a diffonderne l'immagine in tutto il mondo. Nel 1997 l'UNESCO l'ha dichiarata Patrimonio Mondiale dell'Umanità. La legge regionale 20/2000 ha istituito il Parco Archeologico e Paesaggistico della Valle dei Templi di Agrigento con la finalità di tutelare e valorizzare i beni archeologici, ambientali e paesaggistici della "Valle dei Templi".

Il Parco, attraversato dalla viabilità ordinaria che collega la città al mare, si articola in diverse aree: nella parte orientale, troviamo il tempio di Giunone, quello della Concordia (il tempio meglio conservato tra quelli agrigentini), quello di Ercole e le necropoli (tra cui quella ipogeica di Grotta Frangipane, il più importante complesso catacombale agrigentino); nella parte occidentale, il colossale Tempio di Giove, quello dei Dioscuri, il gymnasium, l'area dei santuari delle Divinità Ctonie (il più importante complesso di edifici sacri dedicati al culto di Demetra e Kore), il Giardino della Kolymbethra (recentemente affidato al FAI e restituito alla fruizione pubblica) e il Tempio di Vulcano (vicino alla fermata della ferrovia).





PRODOTTI TIPICI E OPERE D'ARTE

UNA VARIETÀ DI PRODOTTI

La zona è ricca di una grande varietà di prodotti: frutta, mandorle (che nella pasticceria spiccano insieme alla ricotta), olive e olio, carni e formaggi, e una produzione vinicola che negli ultimi anni si è diffusa sempre più. Tra la frutta spicca certamente l'Arancia di Ribera D.O.P., ma importanti sono anche la Pesca di Bivona I.G.P. e l'Uva Italia di Canicattì I.G.P. Tra i prodotti ricordiamo l'Olio Val di Mazara D.O.P., e il vino Sicilia I.G.T., mentre tra i formaggi il Pecorino Siciliano D.O.P. e la Vastedda della valle del Belice D.O.P., unico formaggio di pecora a pasta filata, ottenuto con latte crudo da animali alimentati solo con pascolo naturale.

GALLERIE E PONTI

Nei suoi 10 km, la ferrovia dei Templi presenta 4 gallerie (la galleria Kaos è la più lunga con i suoi 476 m) e 2 viadotti, entrambi in pietra e ferro:

- viadotto Akragas, con 3 arcate laterali in pietra e due travate centrali in ferro,
- viadotto Sant'Anna, con 5 arcate laterali in pietra e due travate centrali in ferro.

LEGENDA CARTOGRAFIA

	CENTRO STORICO DI NOTEVOLE INTERESSE
	CENTRO STORICO MOLTO INTERESSE
	CENTRO STORICO INTERESSANTE
	CASTELLO/TORRE/PALAZZO STORICO
	SANTUARIO/CHIESA/COMPLESSO RELIGIOSO
	MUSEO/MONUMENTO
	RUDERI/SCAVI ARCHEOLOGICI/AREA ARCHEOLOGICA
	ELEMENTO DI INTERESSE NATURALISTICO
	SPIAGGIA/AREA BALNEABILE
	TERME
	PORTO TURISTICO
	PISTA CICLOPEDONALE
	GREENWAY
	CAMMINO
	ITINERARIO BICITALIA
	PARCO NATURALE/RISERVA/OASI PROTETTA

	STAZIONE/FERMATA SU LINEA FERROVIARIA TURISTICA
	STAZIONE/FERMATA SOPPRESSA SU LINEA FERROVIARIA TURISTICA
	PONTE/VIADOTTO
	GALLERIA
	STAZIONE RFI IN ESERCIZIO
	STAZIONE SU LINEA CONCESSA IN ESERCIZIO
	PORTO COMMERCIALE PASSEGGERI
	LINEA FERROVIARIA TURISTICA
	LINEA FERROVIARIA RFI IN ESERCIZIO
	LINEA FERROVIARIA CONCESSA IN ESERCIZIO
	LINEA FERROVIARIA DISMESSA

LEGENDA PITTOGRAMMI

	LUNGHEZZA		ANNO DI SOSPENSIONE ALL'ESERCIZIO COMMERCIALE
	ANNO DI COSTRUZIONE		ANNO DI RIAPERTURA A SCOPI TURISTICI A CURA DELLA FONDAZIONE FS



Cartografia e testi

© Tutti i diritti riservati

© Giulio Senes

Fotografie

© Archivio Fondazione FS Italiane

Copertina - Alessio Cecconi

pagg. 4, 20, 21, 38, 39, 40, 41, 44, 46, 47, 48, 49, 78, 79, 86, 87, 96, 97, 98, 99,
104, 106, 107, 120, 121, 124, 126, 127, 128, 129, 136, 137 – Alessio Cecconi;
pagg. 10, 11 – Lorenzo Cavallo; pagg. 14, 16, 17 – Andrea Richermo;
pagg. 18, 19, 54, 58, 59, 114 – Francesco Valerio; pagg. 24, 26, 27 – Ambrogio Mortarino;
pagg. 28, 29, 30, 31, 34, 50, 51, 94 – Luca Catasta; pagg. 36, 37 – Michele Cerutti;
pagg. 56, 57 – Emiliano Maldini; pagg. 60, 61 – Moreno Orlando;
pagg. 64, 66, 67 – Ezio Dal Cin; pagg. 68, 69 – Daniele Fabbro;
pagg. 70, 71, 74 – Giuliano Sodi; pagg. 76, 77 – Ellis Barazzuol;
pagg. 80, 81, 84, 88, 89 – Alessandro Cirillo; pagg. 90, 91 – Nicola Malcangio;
pagg. 100, 101 – Gabriele Luongo; pagg. 108, 109 – Simone di Leva;
pagg. 110, 111 – Giorgio Iannelli; pagg. 116, 117, 118, 119 – Giuseppe Colella;
pagg. 130, 131, 134, 138, 139 – Giuseppe Pastorello.

CODICE ISBN 9788894063851

A cura di

Servizio Archivi, Editoria e Prodotti Digitali

Servizio Rapporti con i Media e Attività Redazionali

FONDAZIONE



Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Coordinamento editoriale e creativo

Communication - Prodotti editoriali



Piazza della Croce Rossa 1 - 00161 Roma

Realizzazione e progetto grafico



Via A. Gramsci, 19 - 81031 Aversa (CE)

Edizione Ottobre 2022



fondazionefs.it
fsitaliane.it

