

The background of the cover is a photograph of a railway track receding into the distance. The tracks are made of metal rails on wooden sleepers, set on a bed of gravel. The surrounding area is lush with green trees and vegetation under a cloudy sky. Two horizontal red lines are positioned above and below the main title.

ALBANO MARCARINI - ROBERTO ROVELLI

ATLANTE
NAZIONALE
DEL
PATRIMONIO
FERROVIARIO

LINEE IN DISUSO

ISTITUTO GEOGRAFICO MILITARE
FIRENZE

L'Atlante nazionale del patrimonio ferroviario, presentato a Siena nel 2014, vede la luce dopo un intenso lavoro di documentazione, grazie alla collaborazione dell'Istituto geografico militare di Firenze. È la prima opera completa riguardante lo stato del nostro patrimonio ferroviario statale e in concessione con le prospettive per il suo recupero.

Il volume riguarda le linee ferroviarie in disuso, tema di grande attualità e sul quale non era ancora stata condotta un'indagine approfondita.

- 70 schede di linee, complete di testi, immagini e cartografia IGM a scala 1:100.000 con l'indicazione dello stato di conservazione.
- Un repertorio completo di tutte le linee ferroviarie in disuso dal 1871 al 2017.
- Cinque saggi introduttivi dedicati alla dimensione del fenomeno, alle modalità del recupero sottoforma sia di greenways sia di riattivazione del servizio, ai rapporti fra ferrovie e paesaggio e ai metodi di rappresentazione cartografica delle ferrovie, all'apporto del Genio Ferroviario Militare.

Atlante nazionale del patrimonio ferroviario

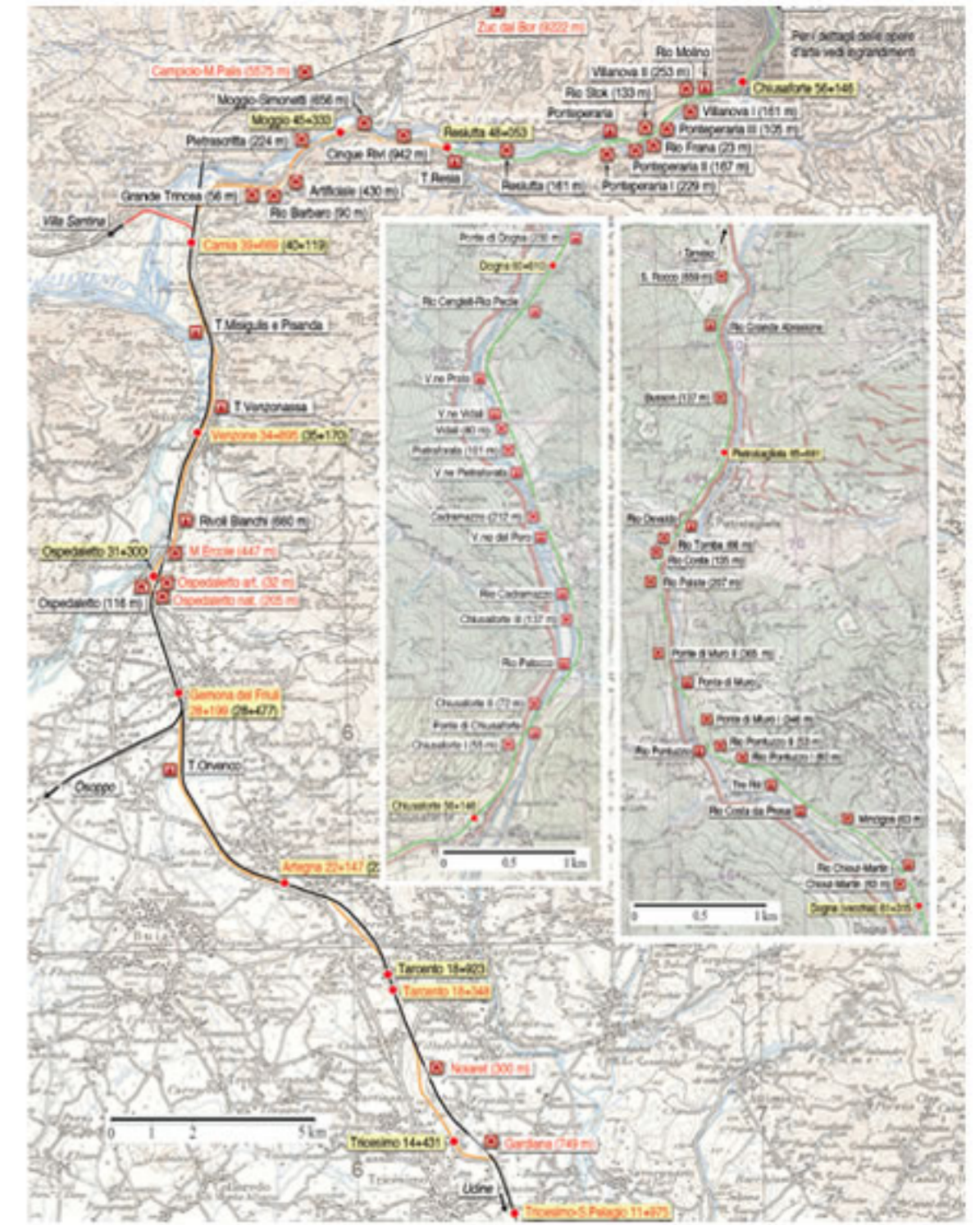
1875/1879 - 1985/2000

Tricesimo - Tarvisio

Tratto dismesso in seguito a variante di tracciato. Fraz. Venezia Giulia, provincia di Udine. 47-637 km, binario unico, scartamento ordinario. Impresa esercente: tratto Tricesimo-Ponterebba: Soc. Ferrovie Alta Italia (1975-1985), Soc. Strade ferrate Meridionali (1885-1905), Ferrovie dello Stato (1905-2000); tratto Ponterebba-Tarvisio: R.A. Eisenwerk-Rudolf-Bahn (1879-1884), K.A. österreichische Staatsbahnen (1884-1918), Ferrovie dello Stato (1918-2000). Stazioni capolinea: Tricesimo-S. Pelagio, m. 178, Tarvisio Centrale, m. 731. Trazione elettrica 3000V CC (dal 1933). Pendenza massima: 27‰. Condizioni del sedime: da Tricesimo a Carnia è stato in parte ammodernato affiancando il secondo binario, in parte dismesso. Da Carnia a Moggio corre in sede propria ed è abbandonato, invaso dalla vegetazione ma in buone condizioni; da Moggio a Tarvisio è stato convertito in pista ciclabile, salvo i tratti di connessione con la linea in esercizio (presso Ponterebba e il confine austriaco). Bibliografia: An. Vv., La strada ferrata della Ponterebba, Udine, Sonzogno, 2006. Cartografia: IGM Carta d'Italia 1:100.000, fogli 14 Ponterebba ed. 1950, 14a Tarvisio ed. 1950, 23 Udine ed. 1991, IGM Carta d'Italia 1:25.000 14 II NO Dogna, ed. 1960, 14 II SO Chiusaforte, ed. 1960.

Dal 1905 la gestione passò alle Ferrovie dello Stato, che dal 1919 acquisirono l'intera linea, poiché il confine fu spostato a nord di Tarvisio, in forza del trattato di St. Germain. Nel 1935 la linea fu elettrificata e sostituite le travate e le strutture reticolari (a via superiore) di ponti e viadotti. Durante la Seconda Guerra Mondiale la linea non fu subito danneggiata poiché difficile da colpire; dal 1944 fino alla ricostruzione rimase il solo collegamento ferroviario attivo tra Italia Austria e Germania. Nel 1968 si riduce, in cemento armato, il viadotto di Dogna collaudato dopo un'alluvione, mentre nel 1969 ammodernamenti interessarono lo scalo di Ponterebba (dogana merci fino al 1993). La ferrovia, fra il 1985 e il 2000, è stata per buona parte sostituita dalla variante che ha reso il collegamento Udine - Tarvisio più rapido (seppure con una differenza di pochi chilometri) e a doppio binario. Il tratto Carnia - Tarvisio è stato costruito ex-novo e corre quasi tutto in galleria. Da qui l'abbandono della ferrovia "storica", opera di pregio storico ed architettonico.

La geografia della linea
Il tratto tra Udine e il Posto Movimento VAT (ovvero all'intersezione nord con la "linea di cultura") e l'unico tratto della linea "storica" tuttora in sede propria, a binario unico, aperto all'esercizio. Successivamente, fino a Tricesimo S. Pelagio la linea è stata raddoppiata affiancando un nuovo binario alla sede originaria, con l'esclusione della ex-stazione Banca del Reale. Il tratto Tricesimo-S. Pelagio - Tarvisio è stato sottoposto a modifiche di tracciato: il fabbricato della fermata San Pelagio è stato ricostruito un centinaio di metri a sud di quello vecchio, ancora esistente; da questo punto il tracciato è stato ricostruito ex-novo in più punti con asportazione di parti della massicciata originale, e visibile un passaggio a livello presso l'ex stazione Tricesimo. Quest'ultima è esistente, mentre la successiva, Tarcento, è stata ricostruita sulla stessa sede, circa 300 m più a sud. Da Tricesimo a Arterga le due sedi sono fuse in alcuni tratti, mentre nei restanti la vecchia massicciata, che correva in rilievo, è stata in molti punti rimossa per far posto a sovrapposti. I due chilometri che precedono la stazione Arterga sono il raddoppio del binario esistente. Da Arterga a Gemona il nuovo tracciato rimane a destra e a quota più bassa rispetto all'antico; a valle e a monte della stazione Gemona i due tracciati coincidono e la stazione è stata ricostruita. La fermata Opedelano, esistente fino al 1960, è stata esclusa dal variante; poi le due linee si intersecano e si snocciolano parallelamente: due viadotti affiancati, "dei rivoli bianchi" precedono la stazione Venzone, il cui fabbricato storico è stato demolito. Fino alla stazione "per la Carnia" i due tracciati parte coincidono e parte corrono paralleli. Da quest'ultima stazione la sezione il tratto più interessante: un'uscita verso Tarvisio si diparte a sinistra la demarcazione per Tolmezzo - Villa



Atlante nazionale del patrimonio ferroviario

1894/1928 - 1994

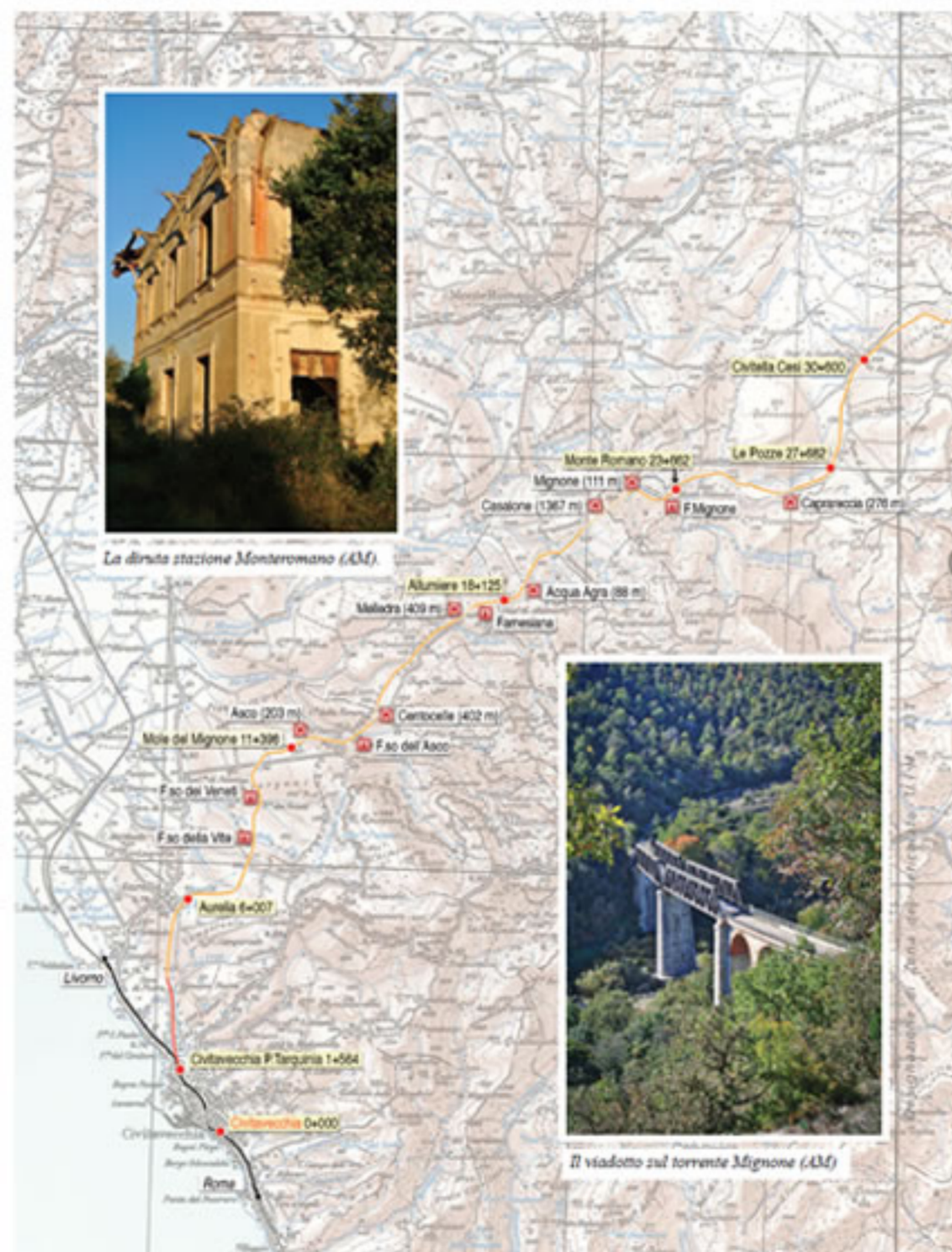
Civitavecchia - Orte

Ferrovia dismessa (Civitavecchia-Capranica) / Ferrovia con servizio sospeso (Capranica-Orte). 85,65 km, binario unico, scartamento ordinario. Regione Lazio, Province: Roma, Ilerbo. Impresa esercente: Ferrovie dello Stato. Stazioni capolinea: Civitavecchia, m. 9, Orte, m. 51. Pendenza massima: 25‰. Condizioni del sedime: in gran parte recuperabile, nonazionata presenza di vegetazione e zionamenti tra Civitavecchia e Capranica (tra Migione e Capranica ponti viadotti e gallerie rinnovate a seguito di lavori di rifacimento tra il 1986 ed il 1993 non portati a termine); tra Capranica e Orte la strada ferrata è agghiata. Fonti: RFI "Fascicolo Linea 113" 2001; Michele Lattio "La ferrovia Civitavecchia-Orte Un caso di studio" DadaLibreria Editrice, 2001. Cartografia: IGM Carta d'Italia 1:100.000 fogli 137 Ilerbo ed. 1953, 142 Civitavecchia ed. 1953, 143 Bracciano ed. 1953.

La storia della linea
La ferrovia Civitavecchia-Orte ha una genesi tranquilla. Benché le prime intenzioni di realizzare questo collegamento risalgano al 1860, quando ancora il territorio faceva parte dello Stato Pontificio, per l'unificazione bisognerà attendere 60 anni. Lo scopo era quello di costituire una traversale tra l'Adriatico ed il Tirreno, tra i porti di Ancona e di Civitavecchia, che si sviluppasse a nord di Roma. Ma la trattazione esercitata dalla capitale del Regno, divenuta tale dopo la Brev-

cia di Porta Pia nel 1870, finirà con il condizionare il destino della linea. Infatti, ad essere costruita prioritariamente fu la linea Ancona-Orte, concepita però verso Roma e non verso il porto di Civitavecchia. Per di più i progetti stesi alla fine dell'Ottocento erano pensati in funzione delle esigenze entranti delle cave di ferro e all'uso pensato nei macchinari della Toffi, senza un disegno di più ampio respiro. I lavori di costruzione iniziarono nei primi mesi del 1922 e furono completati in sei anni, in anticipo sui termini previsti. In concomitanza con le esigenze celebrative del regime fascista, l'inaugurazione ebbe luogo il 28 ottobre 1928, sotto auspicio della marcia su Roma, l'esercizio per viaggiatori e merci prese avvio un anno dopo, il 28 ottobre 1929. Debuttando all'inizio della Grande Crisi, la Civitavecchia-Orte conobbe un avvio stentato. Il traffico ebbe caratteristiche prevalentemente locali e fu espletato da tre coppie di omnibus misti, sostituiti nel 1935 da treni leggeri a vapore, emanando il servizio di prima classe, segno evidente di assenza di passeggeri in transito su più lunghe distanze. Nel 1937 furono introdotte automotrici diesel e fu lanciato un collegamento diretto tra Viterbo e Civitavecchia che consentiva di raggiungere le spiagge del litorale in un paio d'ore. Nello stesso anno fu elettrificato il primo tratto della linea tra Civitavecchia e la stazione Anetia, distante 6 km, in prossimità della quale vi era uno stabilimento chimico. Ciò permise l'avvio di una corsa pendolare da Roma ad Anetia. L'elettrificazione, che avrebbe consentito l'ingresso di treni diretti da Ancona e dalle accarezze di Terni fino a Civitavecchia, senza cambio di trazione ad Orte non fu mai portata a termine, anche per lo scoppio del secondo conflitto mondiale. C'è da dire che le limitazioni del peso assa-

Un dettaglio del piano visibile del viadotto sul torrente Migione (AM).



Un volume di grande formato di 280 pagine con centinaia di immagini e grandi carte a colori.

L'Atlante nazionale del patrimonio ferroviario sarà disponibile nel 2018 in edizione limitata come supplemento alla rivista Universo dell'Istituto geografico militare.

Sono interessato e, senza impegno di acquisto, desidero conoscere tempi e modalità di vendita dell'Atlante nazionale del patrimonio ferroviario:

Nome Cognome

Mail

oppure invii lei stesso una e-mail a info@guidedautore.it o greenways@unimi.it per essere aggiornato su tutti i dettagli.