

SARA PUPILLO

111 LUOGHI DELLE FERROVIE TURISTICHE CHE DEVI PROPRIO SCOPRIRE

Fotografie di Natalino Russo



emons:

9__ Ferrovie del Basso Monferrato

Dal Po alle colline

La Ferrovia del Basso Monferrato collega Asti a Chivasso in un percorso che attraversa il Fiume Po e le colline dei paesaggi vitivinicoli riconosciuti Patrimonio Mondiale dell'UNESCO, insieme a quelli delle Langhe e del Roero. Inaugurata nel 1912 per permettere un facile collegamento con la Torino-Milano e con il porto di Genova, la linea è stata sospesa nel 2011. Dal 2022 è di nuovo attiva per l'avvio del progetto della Fondazione FS Italiane, Binari senza Tempo, che grazie ai suoi treni storici e turistici offre l'esperienza di un viaggio nel tempo: lento, sostenibile e denso di fascino. Il punto di partenza è Asti che, tra le stradine del suo centro storico, in passato vantava più di 100 torri medievali: su una soltanto, la Torre Troyana, è possibile salire per godere del panorama e della vista delle altre. Lasciata la città e superati il canale Cavour e il Fiume Po, nell'arco dei suoi 51 chilometri, la Ferrovia del Basso Monferrato incontra una serie di stazioni dall'aspetto originale: fu l'impresa dello svizzero Giacomo Sutter a realizzare sia la ferrovia sia gli edifici delle stazioni, lasciando in eredità costruzioni dall'aria incantata che, a ogni fermata, amplificano la meraviglia dei treni d'epoca.

Fermandosi a Cinaglio si può gustare una delizia della gastronomia piemontese, gli squisiti canestrelli, rigorosamente fatti a mano. Più di 50 meridiane sono protagoniste del paese di Montiglio Monferrato: dipinte sulle facciate di case e edifici pubblici, sono state ideate e realizzate nella seconda metà del Novecento da Mario Tebenghi, artista locale. Arrivati a Villadeati, è una buona idea assaggiare l'acqua oligominerale leggera e diuretica che, filtrata dalle rocce del Bric San Lorenzo, sgorga dalle fontane sparse in tutto il territorio comunale. A Brusasco è intatto il dolce silenzio del Borgo Garibaldi che porta il nome del condottiero che vi fece base con i suoi uomini nel 1859. Infine, giunti a Chivasso, davanti al misterioso *Lapis longus*, si può cercare di immaginare come fosse la città nel VII secolo a.C., all'epoca dei Salassi.



Info La ferrovia fu costruita nei primi anni del Novecento dall'impresa svizzera Sutter e ancor'oggi gli edifici di stazione conservano lo stile architettonico elvetico. La ferrovia congiunge le città di Asti e Chivasso attraversando le Colline Monferrine, un territorio caratterizzato dal verde lussureggiante, dove numerosi eventi enogastronomici e culturali scandiscono l'anno. Di notevole interesse il centro di Monteu da Po, con l'importante sito archeologico di Industria del I sec. a.C. e Cavagnolo, con la vicina Abbazia di Santa Fede.

Piemonte | Asti-Chivasso | 51 km. Mappa a pag. 233

11 Stile svizzero

Le stazioni di Sutter

La progettazione dell'intera linea Asti-Chivasso, stazioni comprese, fu affidata all'ingegnere svizzero Giacomo Sutter, autore anche della Domodossola-Locarno o "Vigezzina" (detta "Centovallina" nella parte oltreconfine). Inevitabilmente influenzato dalle architetture del Canton Ticino e del Nord Europa, Sutter disegnò personalmente tutti gli edifici delle fermate lungo la linea, di estetica e materiali uniformi, decisamente diversi dalle tipiche stazioni italiane.

A eccezione di quella iniziale di Asti e di quella finale di Chivasso, dall'architettura moderna, le altre stazioni – variabili per dimensioni e proporzioni – sono graziose strutture in stile svizzero. In particolare, quella di Sessant appare tra il verde e le case, composta da due corpi: un edificio viaggiatori e uno, identico ma in miniatura, per le toilette, con mattoni a vista e tetto inclinato. Quest'ultimo è uno degli elementi comuni del progetto di Sutter, a imitazione dei tetti del Nord Europa (pensati per proteggere le costruzioni dalle nevicate).

Nelle stazioni più grandi, lo stabile principale è arricchito da torrette che movimentano la struttura. Come nella fermata di Serravalle d'Asti, dove, inoltre, l'architettura imita le ville signorili e la porta di ingresso al fabbricato viaggiatori è un arco a tutto sesto. La stazione di Settime-Cinaglio-Mombarone, in posizione leggermente elevata, è unica nel suo genere: più che della villa, ha l'aria della casa di campagna, con un edificio di due altezze diverse. Le stazioni di Chiusano-Cossombrato, di Cunico-Scandeluzza e di Monteu da Po, invece, prive della scritta indicante la località sulla facciata, potrebbero essere scambiate per eleganti villette di provincia del primo Novecento.

La stazione di Montechiaro d'Asti, una delle più grandi, pur conservando i volumi interni e l'atmosfera di inizio secolo, oggi ospita un ristorante al piano terra. Molto simili tra loro, infine, quelle di Montiglio-Murisengo, di Brozolo, di Cavagnolo-Brusasco, di Lauriano e di San Sebastiano Po. Quest'ultima, inoltre – caso forse unico al mondo – custodisce al suo interno la biblioteca comunale.



Un suggerimento Tra le infrastrutture della Ferrovia del Basso Monferrato, sono degne di nota la galleria di Brozolo, lunga più di 2 chilometri, e il massiccio viadotto sul Po, con 17 arcate.

26 Ferrovie del Tanaro

Il treno delle acque

Immersi in un suggestivo paesaggio di montagna, i 35 chilometri della Ferrovia del Tanaro seguono il tortuoso corso del fiume omonimo, tra ponti (il fiume è attraversato da una sponda all'altra ben nove volte), gallerie e tratti che viaggiano a bassa quota, quasi sfiorando l'acqua.

La ferrovia, che venne inaugurata nel 1889 nella tratta Ceva-Priola e completata nel 1893 fino a Ormea, già molti anni prima della sua realizzazione era stata al centro di ambiziosi progetti che la immaginavano come un pezzo del percorso tra la capitale dell'epoca, Torino, e il mare fino a Imperia. La linea che infine vide la luce, invece, copriva soltanto il breve tratto di montagna. Nel 1939 fu elettrificata con il sistema trifase, all'avanguardia a quei tempi, per poi passare, come altre linee, alla corrente continua nel 1973: all'interno del Museo storico della linea ferroviaria Ceva-Ormea, presso la stazione di Nucetto, è conservato un tratto di binario con un esempio di palificazione trifase.

Nel 2012 è stato sospeso il servizio ferroviario ordinario e, dal 2016, la linea del Tanaro è attiva per i viaggi dei treni storici e turistici del progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS Italiane.

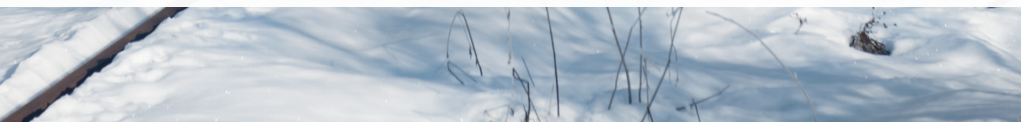
Il percorso della Ferrovia del Tanaro parte da Ceva, dove i celebri cioccolatini al rum del Cuneese prendono i nomi delle città. Prosegue in direzione di Nucetto, la cui ex stazione ospita due musei storici, uno dedicato alla ferrovia e uno al territorio. Qui, all'esterno della miniera di lignite, attiva dal 1838 al 1947, si trova anche un'area attrezzata con pannelli che raccontano la storia del sito.

Si oltrepassa Garessio, dove si imbottiglia l'acqua dalle proprietà diuretiche che sgorga a 1.300 metri di quota. Le acque termali sono anche una delle attrattive di Ormea, fermata finale preceduta da uno spettacolare viadotto in curva con 40 arcate: qui, tra la fine dell'Ottocento e i primi decenni del Novecento, i saloni del Grand Hotel ospitavano le numerose feste delle celebrità che lo frequentavano.



Info Due sono i colori che restano impressi nel viaggiatore che percorre la Ferrovia del Tanaro, da Ceva a Ormea: il verde del fondovalle e dei boschi che ricoprono le montagne, tra cui spiccano castelli, terme, pregevoli borghi storici, e l'azzurro delle acque del Fiume Tanaro. Qui la ferrovia corre per lunghi tratti che d'inverno si ricoprono di una soffice coltre di neve bianca. Il treno attraversa paesaggi mozzafiato: autentici gioielli naturali che rivelano un Piemonte nascosto ricco di bellezze e antichi centri urbani legati a una storia millenaria.

Piemonte | Ceva-Ormea | 35 km. Mappa a pag. 235



31—I ponti sul Tanaro

Viaggiare sull'acqua

Tra le montagne delle Alpi Liguri e il Tanaro, i manufatti dell'uomo sono stati progettati e costruiti, adattandosi e intrecciandosi inevitabilmente al paesaggio. L'allineamento delle case, il tracciato della ferrovia e quello parallelo delle strade sono tutti condizionati dall'andamento sinuoso del fiume, la cui vicinanza porta con sé il rischio di alluvioni ed esondazioni, come quella – tragica – che nel 1994 ha causato numerose vittime e danni a tutta la linea, travolgendo i binari nelle tratte più vicine all'acqua.

Al momento della progettazione della ferrovia fu indispensabile identificare nove punti sul fiume in cui costruire i ponti. Da Ceva, dove gli anziani ancora ricordano i panini con la frittata alle erbette che venivano preparati nel bar della stazione e venduti ai passeggeri attraverso i finestrini, sei ponti congiungono le due sponde del fiume precedenti la stazione di Nucetto.

Appena uscito dall'abitato il primo passaggio del treno sul Fiume Tanaro si trova nei pressi della centrale idroelettrica Mazzairelli. Nel suo cammino accanto alla Strada Statale 28, lo supera poi altre cinque volte, con una serie di bei viadotti in muratura fino alle case di Nucetto, dove lo oltrepassa nuovamente subito dopo la fine del paese.

Il modellino di uno di questi viadotti è custodito all'interno del Museo Storico della linea ferroviaria Ceva-Ormea, ospitato nella stazione di Nucetto (vedi n. 29) e dono dell'associazione Arcamodellismo di Torino.

A Garessio i ponti in ferro sono due, uno all'ingresso e uno appena oltrepassato l'abitato, prima della frazione Trappa. Qui nel 2024 è stato inaugurato anche l'avveniristico ponte pedonale progettato da Giorgetto Giugiaro (vedi n. 30).

Il ponte più monumentale è, infine, quello di 40 arcate in curva che precede l'arrivo a Ormea, danneggiato dalle mine tedesche nel 1945 ma rimesso in sesto già due anni dopo.

Un suggerimento Tra le infrastrutture della Ferrovia del Tanaro sono notevoli anche le quattro gallerie scavate sotto la Rocca d'Orse, fra Trappa e Ormea.



33 — Ferrovia del Sebino

Incantevole lago

Pensata per unire i circa 10 chilometri tra le stazioni di Palazzolo sull'Oglio e di Paratico-Sarnico, la Ferrovia del Sebino è una linea dominata dall'acqua, che costeggia il Fiume Oglio e conclude il suo cammino in prossimità del Lago d'Iseo. Completata nel 1876, nacque per accompagnare l'espansione industriale dell'area: a tale scopo venne ideato un sistema di trasporto delle merci che combinava treno e chiatte. Qui, infatti, si concentravano attività di estrazione e trasformazione del cemento, siderurgiche, e delle aziende di Palazzolo sull'Oglio, capitale dei bottoni.

Date le premesse, oltre che per la brevità del percorso, fin dall'avvio della linea il trasporto dei passeggeri è sempre stato di secondaria importanza, tanto da essere sospeso nel 1966; nel 1998 venne sospeso anche il traffico merci. Dal 2014 i treni storici e turistici del progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS Italiane hanno iniziato a trasportare passeggeri lungo questo percorso affascinante che si snoda nel territorio del Parco Oglio Nord e ha il vantaggio di connettersi all'importante direttrice Lecco-Brescia, con collegamenti diretti verso Milano e Venezia.

A Paratico sono ancora presenti l'antica piattaforma girevole che permetteva alle locomotive di invertire la marcia e i pontili creati per il trasbordo dei carri merci sulle chiatte, oggi inseriti lungo un percorso ciclo-pedonale. Sono stati restaurati il grazioso edificio del fabbricato viaggiatori e, poco distante, l'antica rimessa locomotive, riconvertita a hub per i nuovi carri panoramici della Fondazione FS.

Viaggiando lungo la Ferrovia del Sebino si può accedere ai tanti mondi del Lago d'Iseo: le incantevoli ville liberty di Sarnico con vista sul lago; le aziende vinicole della Franciacorta; i prodigi della natura come le piramidi di Zone e Monte Isola, quest'ultimo assorto a fama internazionale grazie ai *Floating Piers* di Christo e Jeanne-Claude nel 2016; la ciclovia del Fiume Oglio, che costeggia tutta la sponda orientale; fino alle preziose collezioni d'arte dell'Accademia Tadini a Lovere.

Info Inaugurata nel 1876, la ferrovia svolgeva una funzione di raccordo tra le industrie siderurgiche del Lago d'Iseo e la direttrice Milano-Venezia. Una linea unica con un sistema di trasporto merci combinato di treno e chiatte. A Paratico-Sarnico l'imbarcadere, ancora oggi esistente, un tempo permetteva il trasbordo dei carri ferroviari su chiatte a motore. Qui è possibile vivere una giornata all'insegna della natura passeggiando sulle sponde del lago o visitando i vigneti e le cantine dove si produce il famoso Franciacorta DOCG.

Lombardia | Palazzolo sull'Oglio-Paratico/Sarnico | 10 km. Mappa a pag. 236



37 Carrozze panoramiche

In treno en plein air

Lungo la Ferrovia del Sebino è possibile vivere un'originale esperienza di viaggio: dal recupero di vecchi carri merci dismessi è nata l'idea di un treno scoperto, non un semplice "cabrio" ma una struttura completamente panoramica, a bordo della quale attraversare i suggestivi paesaggi del percorso da Palazzolo sull'Oglio a Paratico-Sarnico.

La Fondazione FS Italiane, oltre a occuparsi della conservazione, del restauro e della manutenzione dei treni d'epoca, patrimonio delle Ferrovie dello Stato, è costantemente attiva anche nel recupero di mezzi storici che stazionano abbandonati sui binari di tutta Italia. Nasce così l'investimento della Fondazione e della società FS Treni Turistici Italiani, in collaborazione con Trenitalia e Hitachi Rail Italy, per la realizzazione di un innovativo treno composto da vagoni panoramici. Ai carri merci di tipo K, ex carri pianali destinati alla demolizione, è stata aggiunta una sovrastruttura aperta su tre lati, senza vetrate, che permette un'esperienza di viaggio *en plein air*; le sedute (52 per vagone) sono state studiate in modo che lo schienale sia orientabile a seconda del senso di marcia, permettendo a tutti i passeggeri di godere sempre del miglior paesaggio. Il risultato è il primo treno panoramico italiano, ispirato alle più celebri ferrovie turistiche internazionali.

L'attività di recupero delle nuove carrozze panoramiche si è svolta nell'Officina Grandi Riparazioni di Rimini, storico spazio inaugurato nel 1912 e oggi centro di eccellenza nel settore, così come il Deposito Rotabili Storici di Pistoia e lo straordinario Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, quest'ultimo affacciato sul Golfo di Napoli.

Nella realizzazione di questo singolare mezzo turistico, è stato predisposto anche un accesso per passeggeri a mobilità ridotta, così come nella maggior parte dei convogli storici che percorrono le meravigliose linee ferroviarie del progetto Binari senza Tempo.

Indirizzo I treni panoramici saranno a breve disponibili sulla tratta della Ferrovia del Sebino (per aggiornamenti: www.fondazionefs.it) | **Un suggerimento** A breve distanza dalla stazione di Paratico-Sarnico, il Bosco dei Tassodi (o Taxodi, via Roma 24) è un'oasi naturalistica dove piante acquatiche accolgono numerose specie di uccelli: è attraversabile solo mediante un suggestivo percorso pedonale su passerelle in legno.



61 Ferrovie Transiberiana d'Italia

Aria di montagna

Da Sulmona a Carpinone, la Transiberiana d'Italia attraversa aree montuose tra Abruzzo e Molise. Inaugurata nel 1892 nel breve tratto Sulmona-Cansano, fu completata nel 1897. È facile immaginare quanto abbia contribuito all'emancipazione della popolazione che abitava isolata tra le montagne: proseguendo dalla fermata finale era possibile raggiungere Isernia, e poi Napoli. Negli ultimi decenni del Novecento, la linea ha sempre più ridotto le sue corse fino al 2011, quando era percorsa unicamente da treni merci.

Il progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS Italiane ha preso avvio, nel 2014, proprio con la Transiberiana. Lasciata Sulmona e superata la piccola Introdacqua, il percorso inizia a salire in direzione di Pettorano sul Gizio. Dopo Campo di Giove, il treno arriva alla stazione di Palena, dove si inoltra nel selvaggio altopiano di Quarto Santa Chiara, verso la seconda stazione ferroviaria più alta d'Italia, quella di Rivisondoli-Pescocostanzo (1.200 metri). Nelle botteghe di Pescocostanzo, si alternano la tradizione del ferro battuto e quella del tombolo. Le piste da sci di Roccaraso lasciano spazio alla natura incontaminata del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise ad Alfedena-Scontrone, a cui segue Castel di Sangro, ultima meta abruzzese. Si entra quindi in terra molisana, dove si respira profumo di tartufo: dopo San Pietro Avellana-Capracotta, Vastogirardi e Carovilli-Roccasicura, a Pescocostanzo si incontra uno dei numerosi castelli della regione. Superata Sessano del Molise, si raggiunge la tappa finale a Carpinone.

Oltre che con il suo nome, ispirato ai panorami della celebre ferrovia russa, l'itinerario è conosciuto anche come Ferrovia dei Parchi, perché nei suoi 118 chilometri, tra viadotti (più di 100) e gallerie (58), scorrono i panorami silenziosi della Riserva Naturale Regionale Monte Genzana Alto Gizio e del Parco Nazionale della Maiella, oltre a una porzione del Parco Nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise.

Info Un'escursione in treno lungo i boschi del Parco Nazionale della Maiella e gli altipiani d'Abruzzo. Pascoli erbosi che d'inverno ricordano le bianche distese di neve della Siberia: un paradiso per escursionisti e amanti della *wilderness*. Ogni stazione è un appuntamento con un antico borgo dove rivivono tradizioni ed eccellenze enogastronomiche. Durante il viaggio, a bordo, sono presenti guide che descrivono la storia della ferrovia e la geografia del territorio e gruppi musicali che offrono intrattenimenti con canzoni popolari tra le carrozze. [Abruzzo-Molise | Sulmona-Carpinone | 118 km. Mappa a pag. 240](#)



66 — Quarto Santa Chiara

Wilderness d'Abruzzo

L'altopiano tettonico-carsico di Quarto Santa Chiara è una spettacolare conca tra il Monte Porrara e il Pizzalto, a 1.250 metri di altitudine, alle pendici meridionali della Maiella e all'interno del geoparco (vedi n. 65). Lungo circa 6 chilometri, è uno degli Altipiani Maggiori della regione e si trova a breve distanza da quello delle Cinque Miglia, famoso per le bufere di neve (che nei secoli hanno mietuto centinaia di vittime) e per le leggende legate ai sanguinosi assalti dei briganti. Prende il nome dal monastero di Santa Chiara a Sulmona, fondato da Florisenda da Palena, badessa e figlia di Tommaso Vinciguerra, conte di Palena, la cui famiglia controllava questa zona dal XIII secolo.

In parte non accessibile perché riserva integrale del Parco Nazionale della Maiella, in primavera Quarto Santa Chiara si trasforma in lago, perché lo scioglimento delle nevi va ad alimentare le acque del Fiume Vera, il cui percorso alterna tratti naturali dall'andamento sinuoso ad altri più lineari, dove è stato incanalato artificialmente.

Nella piana crescono spontaneamente l'erba da fieno, motivo per il quale nelle fattorie che animano il paesaggio si è sviluppato l'allevamento bovino, e il falasco, l'erba palustre utilizzata tradizionalmente per imbottire i cuscini su cui si lavora al tombolo, attività artigianale ancora in uso nella vicina Pescocostanzo (vedi n. 67).

L'altopiano di Quarto Santa Chiara è percorso in tutta la sua lunghezza dal binario unico della ferrovia Sulmona-Carpinone, ma oggi ai treni di linea si sono sostituiti quelli turistici della Ferrovia Transiberiana d'Italia del progetto Binari senza Tempo. Per i viaggiatori che amano tenere gli occhi sempre puntati sui finestrini, è senza dubbio uno dei luoghi di maggiore suggestione dell'intera tratta: dal verde a perdita d'occhio della primavera al folgorante bianco della neve che ricopre ogni angolo nei mesi invernali, fino alle mucche al pascolo e ai cavalli allo stato brado, con le montagne tutt'intorno a comporre una scenografica quinta.

Indirizzo SS84, 66017 Palena (CH) | **Un suggerimento** Nel borgo di Palena, a circa 10 chilometri dall'isolata stazione ferroviaria, nel rione Sant'Antonio si trova il curioso MOM – Museo dell'Orso Marsicano (www.orsipalena.it), con un'area faunistica (in località Collevaduta) dove incontrare dal vivo esemplari ospitati temporaneamente per problemi di salute.



82__Ferrovia dell'Irpinia

Anima autentica

I 119 chilometri della linea Avellino-Rocchetta Sant'Antonio sono stati disegnati per permettere l'emancipazione di tanti piccoli centri abitati dell'Irpinia. Si racconta che furono fondamentali le pressioni di Francesco De Sanctis, intellettuale e parlamentare irpino, per arrivare alla costruzione della linea: nel 1892 venne inaugurato un primo tratto tra Rocchetta e Monteverde (che segna in realtà la fine della ferrovia); nel 1895 fu completato l'intero percorso. Chiusa nel 2010, dal 2016 è percorsa dai treni storici e turistici del progetto Binari senza Tempo della Fondazione FS Italiane.

La ferrovia attraversa colline con vitigni e uliveti, fiumi e laghi: questa terra, ricordata da molti per il drammatico terremoto del 1980, risente da più di un secolo del processo di emigrazione, con i piccoli centri urbani che subiscono un progressivo spopolamento. Oggi, sfruttando i suoi numerosi pregi naturalistici e paesaggistici, è alla ricerca di una nuova identità e si propone come meta turistica.

Lasciato Avellino, il treno raggiunge i vigneti di Lapio, che producono il celebre Fiano di Avellino DOCG. Poco distante da qui passava il tracciato originario della Via Appia. Superato il suggestivo ponte Principe, grande opera ingegneristica, il paesaggio abbraccia i rilievi selvaggi del Parco Regionale dei Monti Picentini, abitati dal lupo grigio. Si alternano mete diversificate, come il grazioso borgo di Nusco e l'abbazia del Goleto, fondata da san Guglielmo (patrono dell'Irpinia) e di recente tornata a vivere dopo un secolo di abbandono. A Morra De Sanctis è stato attivato il parco letterario intitolato a Francesco De Sanctis. La natura e la mano dell'uomo sono protagoniste a Cairano, dove sulla sommità del paese suona senza sosta un organo a vento. Entrando in Basilicata si incontrano le frequentatissime cascate di San Fele, e poi Aquilonia, dalla leggendaria quercia secolare. Si raggiunge quindi la meta finale in Puglia, Rocchetta Sant'Antonio, dominata dal castello con la torre a forma di prua, dove si tramanda la leggenda della Murgia del diavolo (vedi n. 93).

Info Un viaggio carico di esperienze sensoriali, un tuffo nel verde dei boschi tra borghi storici e vigneti immersi nello straordinario paesaggio irpino. Un panorama affascinante scorre come in un film mentre siamo affacciati al finestrino del treno percorrendo la Ferrovia dell'Irpinia. La bellezza della natura è una costante: si possono vedere le colline dei vigneti DOCG, le valli dei fiumi Sabato e Calore, le alture del Parco Regionale dei Monti Picentini e le colline che sfumano nel letto dell'antico Ofanto.

Campania-Basilicata-Puglia | Avellino-Rocchetta | 119 km. Mappa a pag. 242



LE FERROVIE DEL PROGETTO BINARI SENZA TEMPO

- 
- 1 Ferrovìa della Valsesia
 - 9 Ferrovìa del Basso Monferrato
 - 17 Ferrovìa delle Langhe, Roero e Monferrato
 - 26 Ferrovìa del Tanaro
 - 33 Ferrovìa del Sebino
 - 38 Ferrovìa Pedemontana
 - 47 Ferrovìa Subappennina Italica
 - 53 Ferrovìa della Val d'Orcia
 - 61 Ferrovìa Transiberiana d'Italia
 - 73 Ferrovìa del Sannio
 - 82 Ferrovìa dell'Irpinia
 - 94 Ferrovìa delle Murge
 - 106 Ferrovìa dei Templi