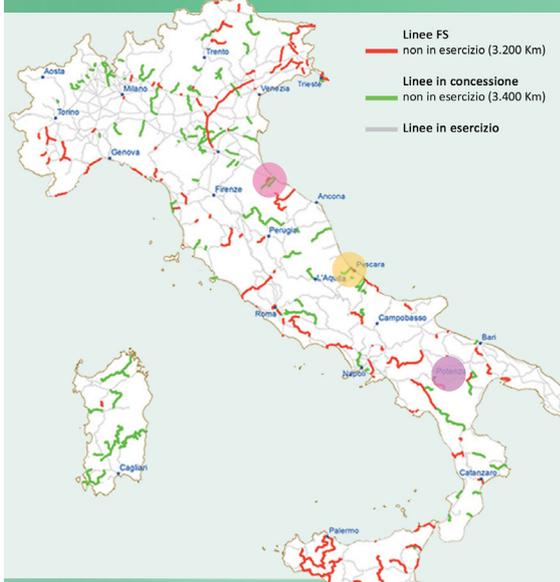


**LE AREE FERROVIARIE DISMESSE COME UN'OPPORTUNITA' DI RILANCIO DELL'IMMAGINE DELLA CITTA'**  
**Riuso- Trasformazione- Ricicatura tessuto urbano- Alta velocità- Nuove stazioni**



**Ex-ferrovia Rimini Stato \_S. Marino** Centro Nord, Italia

Stazione iniziale: Rimini Stato  
 Stazione finale: S. Marino  
 Ultimo gestore: Società Veneto Emiliana di Ferrovie e Tramvie  
 Lunghezza: 31,5 km  
 Apertura: 1932  
 Chiusura: 1944  
 Elektrificazione: 2400 V CC  
 Decreto di chiusura: n.d.  
 Scartamento: 950 mm

**Stato attuale:**  
 Molto poche le tracce della linea ancora visibili, in quanto molti tratti sono stati cancellati in seguito alla realizzazione della superstrada Rimini-San Marino che ha tagliato in più punti la ferrovia. La stazione di San Marino è stata demolita per far posto ad un parcheggio auto.

**Viadotto nei pressi di Valdronone, recentemente sistemato e utilizzato per l'esposizione di un'elettromotrice**

**Ex-ferrovia Potenza Inferiore Scalo (FCL) - Laurenzana** Sud, Italia

Stazione iniziale: Potenza Inferiore Scalo  
 Stazione finale: Laurenzana  
 Ultimo gestore: Ferrovie Calabro Lucane  
 Lunghezza: 42,5 km  
 Apertura: 1919-1931  
 Chiusura: 1969-1980  
 Elektrificazione: no  
 Decreto di chiusura: n.d.  
 Scartamento: 950 mm

**Stato attuale:**  
 La sede ferroviaria è facilmente rintracciabile per quasi l'intera estesa come sentiero sterrato. Solo in alcuni punti, più frequenti avvicinandosi a Laurenzana, non vi sono più tracce della linea, inglobata nella carreggiata della strada provinciale che correva accanto alla ferrovia. Tra Sellata e Abriola e tra Anzi e Laurenzana l'ex-sede è stata convertito in un percorso ciclo-pedonale.

**Ex-stazione di Ponte Camastra, oggi abbandonata e fatiscente ed il Ponte della ex-ferrovia sul fiume Camastra nei pressi di Anzi**

**Linee ferroviarie che hanno prestato un servizio pubblico e oggi sono dismesse**

**Ex-ferrovia Pineta di Pescara \_Penne** Centro, Italia

Stazione iniziale: Pineta di Pescara  
 Stazione finale: Penne  
 Ultimo gestore: Ferrovie Pescara - Penne (Ferrovie Elettriche Abruzzesi)  
 Lunghezza: 29,628 km  
 Apertura: 1929-1934  
 Chiusura: 1960-1968  
 Elektrificazione: 2400 (2600) V CC  
 Decreto di chiusura: n.d.  
 Scartamento: 950 mm

**Stato attuale:**  
 La sede ferroviaria, completamente disarmata, è ancora rintracciabile in molti tratti, soprattutto avvicinandosi a Penne, con diversi ponti e viadotti ancora in buono stato. La stazione di Pescara Porto, con l'annesso deposito locomotive, è in pessime condizioni, mentre sono discretamente conservate le stazioni di Montebellano Marina (anche se la rimessa locomotive è stata demolita negli anni '80), di Loreto Aprutino (diventata sede di un circolo per anziani) e la stazione capolinea di Penne, il cui piazzale è stato trasformato in parcheggio per le autolinee sostitutive.

**PONTE che immetteva nella ex-stazione di Loreto Aprutino, quest'ultima è stata riutilizzata per altre attività**

**LE GRANDI TRASFORMAZIONI URBANE in seguito alle AREE ferroviarie DISMESSE**  
**SALERNO- NAPOLI- BOLZANO- BOLOGNA- MILANO**

**La città di Salerno subirà una trasformazione urbanistica, dovuta alla redazione del PUC sviluppato dall'Architetto Bohigas, che ha visto nel tessuto territoriale salernitano un forte potenziale. La sua idea non consiste nell'espansione della città, bensì nella trasformazione di aree dismesse e/o abbandonate, e nella concentrazione di servizi nella città.**

**Progettato dall'architetto David Chipperfield, la Cittadella Giudiziaria sorgerà sullo scalo ferroviario dismesso, in disuso da anni e sede del "Dopolavoro Ferroviario", che sarà in parte demolito.**

**NAPOLI**

**Il progetto dell'architetto austriaco Boris Podrecca propone lo spostamento del tracciato ferroviario a sud all'interno dell'area di progetto. Ciò consente di creare a nord del nuovo tracciato aree edificabili collegate direttamente al centro storico esistente. Tale soluzione permette di immaginare un'evoluzione senza interruzioni del centro stesso.**

**Milano**

**Alla luce della disposizione degli spazi, fatta eccezione per l'area di edificazione a sud, nel complesso si tratta di un progetto caratterizzato da una strategia complessiva convincente che sfrutta la superficie che si crea in modo contestuale dal punto di vista urbanistico. La vecchia stazione diventa parte di quella nuova e convince sia dal punto di vista funzionale che da quello urbanistico.**

**LA CITTA' DELLA FERROVIA**

**Il nuovo Piano Strutturale Comunale della città di Bologna lavora su 7 figure di ristrutturazione che prefigurano e riconfigurano 7 città di città: Parco del mercato (pietra); nella Città della Ferrovia, quella città collegata alla sua dimensione metropolitana, nazionale e internazionale destinata agli scambi, alle relazioni e ai legami con l'esterno.**

**LE GRANDI TRASFORMAZIONI URBANE in seguito all' AV/AC TORINO- BOLOGNA** **IL CASO EUROPEO - REIMS**

**Torino - PORTA SUSA- Progetto Stazione alta Velocità**

**Il progetto della nuova stazione è inserito nel piano di riassetto urbano studiato dal Comune e legato alla realizzazione del Passante ferroviario, al quadruplicamento e all'interamento dei binari esistenti con la creazione di un viadotto a sbalzo realizzato al di sopra dei binari che riciccherà due parti di città, attualmente separate dalla linea ferroviaria.**

**Bologna centrale Progetto Stazione alta Velocità**

**La ricerca portata avanti dalla Regione Emilia Romagna affronta la questione del rinnovo e della riorganizzazione delle stazioni ferroviarie nella prospettiva di una loro realizzazione come nuove centrali urbane. Si tratta di un processo avviato in molte città europee che vede realizzati, nel medio e lungo periodo, parallelamente alla trasformazione della stazione in nodo campus, operazioni di riconversione, recupero e riqualificazione di aree ferroviarie che coinvolgono anche i tessuti urbani circostanti. Anche in Emilia-Romagna, questi processi sono ormai avviati, come testimoniano le intense progettualità che interessano quasi tutte le aree delle stazioni. Nel complesso, l'ambito della stazione risulta essere uno dei luoghi di maggior concentrazione delle previsioni di crescita, sebbene il valore strutturante non sembra sempre essere colto fino in fondo. Infatti, in un'ottica d'insieme, emerge l'importanza di una decisione strategica che tutti questi trend possano essere collegati alle singole dimensioni urbanistiche, relazionali e di una più complessiva ottica di sviluppo regionale.**

**Région Champagne-Ardenne Reims**

**GARE ET EMPRISES SNCF primordiales CENTRE-VILLE quartier clairmarais**

**NEXT STOP EUROPE**  
 1861 > 2011 >>  
 150° anniversario Unità d'Italia



Università degli Studi di Napoli "Federico II"  
 Facoltà di Architettura  
 Cammardella Ileria  
 Mazonne Vanda  
 Ricci Flavia