

TRENO

Promozione dei treni storici e alle ferrovie turistiche

Componente T1

Analisi dell'offerta turistica legata ai treni storici e alle ferrovie turistiche d'interesse per il progetto TRENO e delle potenzialità turistiche dei territori attraversati e caratterizzati da particolari elementi di pregio

Attività T1.3

Definizione delle Linee guida per la creazione di un'offerta turistica con valenza transfrontaliera legata ai treni storici e alle ferrovie turistiche

Prodotto T1.3.1

Linee guida per la creazione di un'offerta turistica con valenza transfrontaliera

30/09/2019

Indice

INTRODUZIONE	3
SINTESI DELLE ANALISI TERRITORIALI: CRITICITÀ E OPPORTUNITÀ	4
LIGURIA	4
SARDEGNA	8
TOSCANA	10
CORSICA	12
REGION SUD	13
VALORIZZAZIONE TRANSFRONTALIERA DEI TRENI STORICI E DELLE LINEE TURISTICHE DELL'AREA DI COOPERAZIONE	16
CONFRONTO SUI DIVERSI SERVIZI ATTIVATI NEI TERRITORI PARTNER E LE OPPORTUNITÀ	16
INDIRIZZI PER LA MESSA IN RETE E LA COSTRUZIONE DI UN'OFFERTA TRANSFRONTALIERA	23
CRITERI PER INDIVIDUARE E SELEZIONARE LE BUONE PRATICHE E I BENCHMARK	24
ALCUNE FONTI PER IL REPERIMENTO DELLE BUONE PRATICHE	26

Introduzione

Il presente documento raccoglie e confronta le analisi dell'offerta turistica locale per andare ad individuare gli elementi comuni, potenzialmente valorizzabili attraverso una strategia transfrontaliera che definisca il filo conduttore delle azioni locali di sviluppo delle linee turistiche e dei treni storici.

Pertanto, dopo una sintesi, suddivisa per regioni partner, delle principali caratteristiche e delle criticità delle linee e dei treni storici presi in considerazione per la realizzazione di un sistema transfrontaliero di offerta turistica connessa ai percorsi ferroviari, tali elementi sono stati trasformati in frasi o punti chiave e quindi comparati attraverso l'utilizzo di una tabella che ne ha permesso la lettura accostata per territorio.

Da questa lettura, infine, sono stati enucleate alcune problematiche comuni connesse all'opportunità di valorizzazione a fini turistici delle tratte ferroviarie suddette.

Suddette criticità possono essere intese come parametri per l'individuazione e la selezione di possibili buone pratiche a cui ispirarsi per proporre soluzioni sia locali, sia transfrontaliere. Infatti, trattandosi di problemi che interessano più soggetti, anche di natura diversa (operatori privati ed enti pubblici), e una molteplicità di territori poiché riconducibili a tratte che nella maggior parte dei casi travalicano i confini quantomeno comunali, la definizione di una strategia e una cabina di regia transnazionali potrebbe meglio sostenere soluzioni condivise affinché le ferrovie storiche acquisiscano una maggiore attrattività a fini turistici.

Il documento si chiude con una serie di fonti utile ad individuare il benchmark.

Sintesi delle analisi territoriali: criticità e opportunità

Liguria

Le linee ferroviarie prese in considerazione sono due: 1) la **ferrovia a Cremagliera Principe-Granarolo**, una delle più antiche di Italia, costruita tra il 1898 e il 1901 e 2) la **linea ferroviaria Genova-Casella** che, iniziata a costruire all'inizio del Novecento, registrò la prima corsa aperta al pubblico il 1° settembre 1929.

La **Ferrovia a Cremagliera Principe-Granarolo** è il terzo impianto inclinato genovese di trasporto pubblico. In tal senso è opportuno evidenziare che non si tratta di un impianto a fune, ma di una vera e propria ferrovia a cremagliera, caratterizzata da un sistema di via ferrata dotato di una terza rotaia su cui ingranano i denti di una ruota applicata alla vettura (a "dentiera"). Viene adottato questo sistema perché la linea, che si sviluppa per 1.130 metri tra la stazione di Principe e quella di Granarolo, ha un dislivello di 194 metri e pendenze massime del 21,40%. Il tragitto si compone di 9 stazioni, incluso il capolinea inferiore di Genova Principe (25 metri s.l.m.) e quello superiore di Granarolo (220 metri s.l.m.). AMT-Genova gestisce, implementa ed aggiorna periodicamente il proprio sito internet, compresa la pagina dedicata alla Cremagliera, dove vi sono descritte le caratteristiche, la storia e il percorso. Tale sito inoltre descrive i servizi, gli orari e le tariffe della linea sia durante la stagione invernale, sia durante la stagione estiva. La Ferrovia è attiva tutto l'anno, dalle ore 06.00 alle 24.00, anche durante i periodi di bassa stagione, in quanto numerosi pendolari usufruiscono dei treni per raggiungere il centro città dalle colline genovesi, senza servirsi del mezzo privato: essendo Genova una città definita in "salita", con numerose località in collina, spesso raggiungibili solamente tramite "mulattiere" non carrabili, l'impianto permette agli abitanti di raggiungere tali zone agevolmente, senza la necessità di servirsi del mezzo proprio.

La **Ferrovia Genova-Casella** ha una valenza particolare per il territorio Ligure e per Genova, in quanto permette il collegamento del centro città al suo entroterra, giungendo nel paese di Casella in alta valle Scrivia, seguendo un tracciato di circa 25 km attraverso le valli Bisagno, Polcevera e Scrivia (i comuni interessati sono, quindi, 4: Genova, Sant'Olcese, Serra Riccò e Casella). La linea ferroviaria parte dalla quota di 93 metri s.l.m. di Genova Manin e passa ai 364 metri di Trensasco in soli 9 km, per giungere ai 410 metri del capolinea di Casella Paese dopo aver valicato lo spartiacque a Crocetta d'Orero, che si trova a 458 metri sopra il livello del mare. Nel corso degli anni, accanto alle esigenze di trasporto pendolare, la Ferrovia ha affermato sempre più la propria vocazione turistica, in particolare per via dei paesaggi e dei panorami attraversati. Infatti, la linea, dotata di 11 stazioni e gestita da AMT-Genova dal 2010, si snoda per lo più attraverso un caratteristico paesaggio collinare, mantenendosi nei primi 6 km in vista mare. Grazie al passaggio della ferrovia, i turisti possono raggiungere agevolmente luoghi naturalistici e caratteristici del territorio, con la possibilità di effettuare numerose escursioni, nelle valli e sui colli genovesi.

Da un **punto di vista turistico, la prima linea ferroviaria (Principe-Granarolo)** insiste sul territorio comunale di Genova che, a livello di infrastrutture, offre 98 alberghi, da 1 a 5 stelle, con più di 3.000 posti letto; 90 agriturismi, 416 Bed & Breakfast e 18 rifugi di montagna; 1800 ristoranti e più di 2.000 bar; circa 10.000 servizi commerciali al dettaglio e 6.000 all'ingrosso. A Genova sono presenti 34 teatri, adibiti ad uso teatrale, dei quali 7 aperti o completamente ristrutturati (Verdi Sestri, Nuovo Gianelli, Nuovo Teatro San Siro, Akropolis, Teatro della Gioventù, Teatrino Villa Galliera, Rino e Gilberto Govi) e un Ente Lirico di importanza internazionale, ovvero il Teatro dell'Opera Carlo Felice. Il Teatro Stabile di Genova, fondato nel 1951, è considerato inoltre tra i più importanti teatri pubblici italiani, mentre due Teatri Stabili Privati, il Teatro della Tosse e il Teatro dell'Archivolto, realizzano ormai da molti anni produzioni che vengono rappresentate nei principali circuiti nazionali. Ancora da ricordare, il Teatro Storico di Villa Galliera, ristrutturato e riaperto al pubblico nel 2010, che rappresenta l'unico esempio superstite in Liguria di teatro settecentesco, rara testimonianza di "teatro in villa". Chiude l'ampia offerta di spazi adibiti allo spettacolo dal vivo il 105 Stadium, importante struttura polivalente che ospita prevalentemente concerti musicali, musical e manifestazioni sportive per un totale di quasi 7500 posti a sedere. Essendo Genova una città con una particolare vocazione turistica, vi risiedono una ventina di associazioni e società turistiche, nonché all'incirca 200 guide turistiche. Specialmente durante la stagione estiva, vengono organizzate numerose sagre e manifestazioni, soprattutto

a carattere culinario, al fine di degustare i prodotti tipici liguri. L'offerta di cinema non è da meno: sul territorio sono presenti 12 monosale, 6 bisale e 2 multiplex per un totale di 42 schermi e oltre 9.000 posti.

Nel centro di Genova, cuore della città, sono collocate le principali attrazioni architettoniche, i luoghi della cultura e alcune delle più importanti attrazioni turistiche della città. Sul tracciato che unisce le cosiddette Strade Nuove (Via Balbi, Via Cairoli e Via Garibaldi) e che circonda la città vecchia fino al fronte mare e alla Darsena, passando per Piazza De Ferrari e Via San Lorenzo, l'offerta turistica di Genova può idealmente essere suddivisa in *due differenti comparti*: il *primo* dedicato alle proposte per ragazzi e per le famiglie collocato prevalentemente nell'area del Porto Antico (Acquario, il Galata Museo del Mare, il Museo dell'Antartide, la Città dei Bambini, il Museo Luzzati, la Biblioteca De Amicis e la Biosfera). Il *secondo comparto* è quello dedicato all'identità storica e artistica della città, rappresentata principalmente dai Musei di Arte Antica, dal Sistema dei Palazzi dei Rolli (42, riconosciuti patrimonio dell'umanità da UNESCO) e da Palazzo Ducale. Il sistema museale cittadino è ampio ed articolato e comprende 17 musei civici, 2 musei statali, 14 musei privati tra cui il Museo dell'Antartide, il museo Luzzati e il museo della Lanterna.

Di assoluto rilievo **turistico**, vanno citati i numerosi luoghi naturalistici con possibilità di escursioni che si snodano lungo il percorso della **seconda ferrovia Genova-Casella**, il percorso dei Forti Genovesi che costituisce un incredibile sistema di mura e fortificazioni immerso in un contesto naturale quasi incontaminato, l'escursione all'Acquedotto storico di Genova e, infine, le escursioni nei sentieri botanici che conducono ai Rifugi di Ciaé e di Lorefice nel comune di Sant'Olcese. Gli utenti possono consultare durante il viaggio i pannelli informativi posti presso le stazioni, al fine di scoprire le passeggiate che si diramano da ogni fermata o leggere alcuni approfondimenti e le peculiarità dei paesi più vicini (tutte le informazioni sono reperibili sulla brochure dedicata al Trenino di Casella, chiamata "Mondo FGC", che presenta le migliori proposte del territorio per completare la gita e propone sconti e agevolazioni per gli utenti presso i ristoranti e gli esercizi commerciali convenzionati nei comuni attraversati dalla Ferrovia). Inoltre, al fine di valorizzare la vocazione turistica della linea, risulta opportuno sottolineare la presenza di un treno storico, ideato nel 1989, del quale la composizione completa prevede in testa la locomotiva 29 (risalente al 1929 e restaurata nel 2010), la più antica locomotiva elettrica funzionante in Italia, le carrozze C103 e C104 e la carrozza-bar C22. Tale convoglio viene utilizzato prevalentemente a noleggio e può essere affittato per intero o in parte ad esempio per eventi particolari come matrimoni, treni fotografici, spettacoli e altri eventi speciali, soprattutto in occasione delle festività. Inoltre, al fine di permettere ai turisti, ma anche ai cittadini e ai residenti di godere di un viaggio sul Treno Storico, la Ferrovia Genova-Casella mette a disposizione in ogni fine settimana alcuni viaggi di linea su tale convoglio. Dal punto di vista delle infrastrutture, la linea ferroviaria Genova-Casella interessa 4 Comuni oltre Genova. Per quanto concerne Casella sono presenti 2 strutture alberghiere, 4 esercizi extra-alberghieri, 2 agriturismi e 2 Bed & Breakfast. I comuni di Sant'Olcese e di Serra Riccò contano due alberghi, rispettivamente a 3 e a 4 stelle, una decina di esercizi extra-alberghieri e 5 agriturismi, con una quarantina di posti letto in totale. Sul territorio di Sant'Olcese risiedono due rifugi montani, di interesse turistico, raggiungibili dalla fermata Sant'Olcese Tullo lungo la linea e percorrendo a piedi un suggestivo sentiero botanico. Per quanto riguarda i servizi di ristorazione relativi alla seconda linea, nei pressi del capolinea di Genova Manin è presente "il bar del Trenino". A Casella si registrano invece 5 ristoranti, 1 trattoria e 4 bar, la maggior parte dei quali convenzionati con l'acquisto del biglietto ferroviario della tratta Genova-Casella. A Sant'Olcese si contano 11 ristoranti e 2 trattorie. Serra Riccò conta 14 ristoranti, dei quali 9 sono trattorie specializzate nell'offerta di piatti tipici liguri.

Per quanto riguarda le **presenze turistiche**, secondo i dati ISTAT, il numero complessivo di viaggi con pernottamento effettuati dai residenti in Italia nel 2018 è risultato pari a 78 milioni e 940 mila, valore in notevole crescita rispetto al 2017 che ha registrato un valore di circa 66 milioni e 347 mila. Tale aumento è associato a una lieve diminuzione della durata media dei viaggi, che si attesta a 5,5 notti (5,7 per vacanza e 4,1 per lavoro), per un totale di 432 milioni di pernottamenti. Nel 2018, aumentano le vacanze lunghe (oltre quattro notti), con un trend positivo per il terzo anno consecutivo (+12,7%), quelle brevi (+19,6% rispetto al 2017) e i viaggi di lavoro (+57,7%). Nel 2018, negli esercizi alberghieri le presenze hanno raggiunto i 275,1 milioni e gli arrivi 93,8 milioni (rispettivamente +2,8% e +3,9% sull'anno precedente); in media la permanenza negli alberghi si conferma pari a 2,9 notti per cliente. Negli esercizi extra-alberghieri si contano 145,5 milioni di presenze (+7,5% sul 2016) e 29,4 milioni di arrivi (+10,2%), con una permanenza media di 4,9 notti.

Linea / Treno	Offerta attuale	Criticità	Opportunità di sviluppo
Ferrovia a Cremagliera Principe-Granarolo	Rappresenta una delle più antiche ferrovie di Italia e permette di raggiungere le località genovesi collinari. Negli ultimi anni sono stati effettuati importanti lavori di ristrutturazione: consolidamento delle infrastrutture, restyling delle fermate e delle vetture. Il servizio è attivo tutto l'anno dalle 6.00 alle 24.00, è accessibile alle persone diversamente abili e il capolinea è situato in centro ed è facilmente raggiungibile mediante trasporto pubblico locale.	L'antichità della ferrovia e il tratto di forte pendenza che caratterizza il tragitto richiedono numerosi e frequenti interventi di messa in sicurezza o di ammodernamento degli impianti e delle vetture, causando usualmente la sospensione del servizio. A livello turistico, le località raggiungibili tramite la ferrovia non offrono particolari attrazioni, ad eccezione della spettacolare vista della città di Genova dall'alto e la possibilità di svago presso il Parco del Peralto nei pressi del Capolinea di Granarolo. La valenza storica della ferrovia richiederebbe una maggiore valorizzazione a livello locale e nazionale al fine di implementare la richiesta in ambito turistico.	Essendo la Cremagliera Principe-Granarolo, per le sue numerose particolarità descritte, una ferrovia ad alta valenza storico-turistica, sarebbe opportuno che essa venisse maggiormente promossa e utilizzata anche a livello turistico, non solo per i panorami mozzafiato della città di Genova che è in grado di offrire agli utenti, ma anche al fine di valorizzare l'importanza storica che tale particolare tipologia di Ferrovia riveste, essendo una tra le più antiche d'Italia. Il Capolinea di Genova Principe dista pochi metri dalla struttura turistica del Porto Antico di Genova che ospita, oltre ai ristoranti e alle diverse attrattive, anche l'Acquario, una delle mete turistiche principali della città. Sarebbe opportuno sviluppare pacchetti turistici che includessero, ad esempio una corsa sulla Cremagliera: questo permetterebbe di stimolare anche la fioritura di attività turistiche in zone dove attualmente non sono presenti (ad esempio capolinea di Granarolo).
Linea ferroviaria Genova-Casella	Con picchi di affluenza durante certi periodi dell'anno, la linea garantisce per 12 mesi su 12 il servizio di collegamento tra i 5 comuni interessati sia nei giorni feriali che festivi (rispondendo anche alle richieste dei pendolari che hanno necessità di raggiungere il capoluogo ligure soprattutto a fini lavorativi). Il sito internet della linea è tenuto	La Ferrovia Genova-Casella, articolandosi lungo un tragitto tortuoso e con forte pendenza, registra spesso sensibili problemi durante le giornate di forte pioggia o di allerta meteo, che hanno costretto più volte la sospensione del servizio a causa degli smottamenti e delle frane che si creano lungo il percorso, non consentendo ai convogli di transitare in completa sicurezza. Ai fini dell'implementazione dell'offerta turistica sarebbe opportuno potenziare e intensificare la promozione e la pubblicità della ferrovia a livello cittadino, attraverso un maggiore coinvolgimento	Migliorando alcuni aspetti tecnici, infrastrutturali e di servizio sarà possibile permettere alla linea di dare maggiore continuità ai flussi di turisti anche in bassa stagione (oggi si raggiungono momenti di apice specie durante la stagione primaverile ed estiva). Tali interventi permetteranno, allo stesso tempo, di migliorare anche la qualità degli spostamenti dei numerosi abitanti delle valli interne attraversate dalla linea che, come evidenziato nel testo, rappresentano un forte bacino di utenza pendolare.

	<p>costantemente aggiornato ed è dotato di informazioni turistiche relative alle possibilità escursionistiche e agli eventi organizzati nel territorio interessato.</p> <p>Le vetture e i convogli utilizzati sono di particolare pregio storico e culturale e sono state recentemente restaurate al fine di favorire ed implementare la valenza turistica. Sotto tale aspetto, al fine di integrare la domanda turistica con quella di pendolarismo, AMT-Genova ha deciso di mettere a disposizione dei cittadini residenti il treno storico in ogni fine settimana.</p>	<p>dei social network, media e canali di distribuzione</p>	
--	---	--	--

Sardegna

La linea ferroviaria considerata per la Sardegna è quella del cosiddetto Trenino verde. Si tratta di 604 km di rete ferroviaria funzionante (su un totale di 1300 km) a scartamento ridotto¹, diffusa sull'intero territorio regionale, dedicata per 175 km al trasporto pendolare e per altri 439 km alla mobilità turistica, attraverso un calendario di viaggi con frequenza stagionale, ovvero con treni a noleggio, personalizzati secondo le esigenze dei viaggiatori. La realizzazione della rete, avvenuta tra la fine dell'800 e i primi del '900 venne sostenuta in particolare dall'industria mineraria, per la quale la ferrovia (in un'epoca praticamente senza strade) era il modo migliore per far viaggiare le merci.

Gli itinerari degni di nota sono i seguenti:

Itinerario Lawrence-Cagliari-Mandas-Isili-Sorgono (154 km)

È una delle linee più suggestive, che dal capoluogo Regionale conduce al centro della Sardegna, attraverso le aree più selvagge dell'isola, in territori minimamente serviti dalla rete stradale. Gli 83 km della Isili-Sorgono sono finalizzati al solo utilizzo turistico. Su tali linee viaggia ancora, con qualche difficoltà, la locomotiva a vapore.

Itinerario Mandas-Arbatax (161 km)

Sorge all'interno della Wilderness sarda, ed è la lunga diramazione dell'itinerario "Lawrence", che passate le montagne del Tonneri conduce fino alla regione dell'Ogliastra, sulla costa orientale. Interamente dedicata al solo servizio turistico, attraverso le aree più selvagge dell'isola, in territori minimamente serviti dalla rete stradale, rappresenta una vera e propria linea di montagna che dal livello del mare si sviluppa per decine di km entro una morfologia montana, oltre gli 800 m di altitudine. Su tali linee viaggia ancora, con qualche difficoltà, la locomotiva a vapore.

Linea Azzurra Nuoro-Macomer-Bosa (106 km)

La linea collega il centro Sardegna alla costa occidentale con 48 km della tratta Macomer-Bosa marina dedicati al solo esercizio turistico. È una linea estremamente panoramica che dai 500 m dell'Altopiano di Campeda si tuffa nel mare della costa bosana.

Linea dei due Mari, tra la Riviera del Corallo (Alghero) e l'Arcipelago di La Maddalena/Palau (151 km)

Il collegamento parte da Alghero e passa per Sassari, l'antica regione dell'Anglona, per Tempio e l'alta Gallura, attraversando il territorio della Costa Smeralda, sino ad Arzachena e Palau.

Linea Sorso-Sassari-Alghero (40 km)

È una linea in cui la funzione metropolitana si affianca alla forte valenza turistica e in cui viene incoraggiata l'intermodalità treno-bici-spiaggia.

Negli ultimi anni l'intera linea ferroviaria a scartamento ridotto del Trenino verde ha subito una fortissima crisi dovuta all'interruzione di gran parte dei collegamenti a causa del mancato collaudo dei ponti metallici e della gestione vacante, superata con la riconferma di ARST quale Azienda titolata a gestire le Ferrovie della Sardegna. I viaggi riprenderanno a pieno regime nell'agosto 2019 (nel 2018 si è giunti al minimo storico di viaggi, con appena 15.000 presenze).

Linea / Treno	Offerta attuale	Criticità	Opportunità di sviluppo
Trenino Verde	Si tratta di una proposta di viaggio "indietro nel tempo" caratterizzato dalla bassissima velocità (33 km ora) che si	Il mancato collaudo dei ponti metallici ha di fatto amputato la linea facendo calare il	Ove si riesca ad avviare un'offerta di viaggio adeguata alla domanda proveniente dalle Città

¹ Si definisce scartamento ridotto lo scartamento dei binari delle ferrovie o delle reti ferroviarie la cui misura è inferiore a quella dell'ordinario, che è pari a 1 435 mm.

	<p>sviluppa lungo un territorio selvaggio assai simili a quello di 120 anni fa, apprezzatissimo dai turisti provenienti da costa e città, all'interno di una regione a morfologia montana, ove il paesaggio è segnato, oltre che dai rilievi e dalle gole, anche da sistemi lacuali vasti, di alto valore paesistico.</p> <p>È il modo migliore per scoprire le mille ricchezze della Sardegna dell'interno, tra paesaggi, sito di interesse forestale, storico, archeologico, naturalistico, toccando paesini piccolissimi, ma ricchi di tradizioni, sagre, sapori.</p>	<p>numero dei viaggiatori dagli 88.000 del 2003 agli appena 15.000 del 2019. Sono frequenti frane lungo la linea e si registrano numerose carenze: in particolare alcune linee storiche necessitano di un importante intervento di manutenzione, ordinaria e straordinaria, per lunghi anni disatteso.</p>	<p>come dal Turismo costiero e scolastico, la gamma di opportunità da cogliere è vasta ed è legata a: a) restauro del parco rotabile storico e delle antiche locomotive a vapore; b) l'utilizzo della linea per proposte turistiche anche lungo le linee del trasporto pubblico (TPL); c) l'integrazione con feste e sagre diffuse nei territori montani; d) l'integrazione della rete con gli attrattori naturalistici, forestali, paesistici, archeologici delle aree attraversate; e) il collegamento con le azioni di messa a punto della rete ciclistica regionale e l'utilizzo dei nuovi mezzi leggeri (Velorail, ciclocarrelli) nei periodi invernale, in cui i treni turistici non viaggiano. Una politica tariffaria diversa potrebbe favorire una permanenza di più giorni, lungo le linee del treno. Sui caseggiati lungo linea si potrebbero sviluppare attività turistiche di vario tipo: occorre semplificare le modalità di assegnazione ad operatori, associazioni e privati, vincolandole ad una verifica sulle attività effettivamente svolte.</p>
--	--	--	--

Toscana

Per quanto riguarda la Toscana le tratte prese in considerazione sono 3: la linea **Cecina-Volterra/Saline/Pomarance**, la linea **Siena-Grosseto** e, infine il collegamento **Lucca-Aulla**.

La linea che collega **Cecina con Pomarance** fu iniziata nel 1863. Nel 1912 fu attivato il tratto di collegamento fra Saline e Volterra, di circa 8 Km, a cremagliera per superare la pendenza, che fu poi chiuso nel 1958. Il sedime ferroviario è ancora integro fino quasi al centro abitato di Volterra e può essere percorso a piedi. La linea che collega Cecina, sulla tirrenica, con Saline di Volterra è lunga circa 30km, a binario semplice e non è elettrificata. La linea è stata sospesa per circa 2 anni, inizialmente per carenza di materiale rotabile diesel. Viste le modeste frequentazioni e i tempi di percorrenza confrontabili fra ferrovia e strada che corre in adiacenza, il servizio fu sostituito con bus e riattivato solo nel dicembre 2013, dopo alcuni interventi sull'infrastruttura. Tuttavia, la linea è stata riportata a completa funzionalità (30 minuti senza rallentamenti) solo nell'estate del 2016, grazie a un investimento di circa 8 milioni di euro da parte i Regione Toscana per il rinnovo dei binari e la modernizzazione delle tecnologie. Il servizio ferroviario è limitato al periodo scolastico (settembre-giugno), con 4 coppie di treni al giorno, in orari di interesse per gli studenti, dal lunedì al sabato. I servizi pomeridiani sono svolti con bus. Gli orari attuali non sono in grado di rispondere alle esigenze dei turisti. Nei giorni festivi e nei mesi estivi non vi sono servizi ferroviari.

La tratta **Siena-Grosseto**, realizzata tra il 1864 e il 1927, è una linea a semplice binario non elettrificata di circa 90 Km che, come la Cecina-Pomarance rientra tra le cd. "ferrovie minori", e collega Siena con Grosseto attraverso la Valdarnia, seguendo successivamente il corso del fiume Ombrone. Oggi sono 10 le stazioni e le fermate attive intermedie attive, mentre 8 fermate sono chiuse al servizio ordinario. Tra il 2013 e il 2017 la linea è stata sospesa diverse volte a causa di eventi alluvionali. La stazione di MonteAntico è sede di incrocio ed è dotata di un ulteriore binario che consente la sosta prolungata dei treni e che permetterebbe di inserire, nella linea, anche la tratta, chiusa al servizio ordinario, che si dirama verso l'Amiata ed è abitualmente utilizzata dal TrenoNatura, una delle esperienze di più lunga durata e di maggiore successo di treni turistici, effettuati con materiale storico, in Italia. La Asciano-Monteantico è stata di recente inserita nella rete dei "binari senza tempo" della Fondazione FS. Gli orari attuali, sia nei giorni feriali che nei festivi, non sono cadenzati e pur non avendo lacune di orario significative, sono solo parzialmente in grado di rispondere alle esigenze dei turisti.

Linea / Treno	Offerta attuale	Criticità	Opportunità di sviluppo
Cecina-Volterra Saline Pomarance	La linea, completamente rinnovata e modernizzata nel 2016 rappresenta, attualmente, una alternativa al trasporto su bus e permette il collegamento tra i due capolinea in 30 minuti.	Prevalentemente utilizzata da studenti con orari di attività limitati al periodo scolastico (settembre-giugno), senza corse nei giorni festivi e nei mesi estivi, la linea che attualmente gestisce un bacino di circa 20 viaggiatori per treno, non è in grado di soddisfare flussi turistici. Non esiste un sito internet dedicato che descriva il percorso	La linea, già ora, viene destinata a progetti culturali come "Treno Letterario», cofinanziato dalla Regione Toscana nell'ambito del bando della valorizzazione delle ferrovie minori. Iniziative come queste possono riportare l'attenzione sulla linea e su questo territorio, portando a un incremento dei flussi turistici sulla linea, ad oggi utilizzata solo per traffico pendolare, in gran parte studenti, diretti sia a Cecina che a

			Volterra sede di istituti superiori altamente specializzati e non pronta per uno sfruttamento turistico (dati gli orari). Il progetto dovrebbe consentire la ripetizione di analoghe iniziative pilota rivolte non solo su Cecina e su Volterra, ma ad altre località del territorio.
Siena-Grosseto	Attualmente sulla linea viaggiano tutte le tipologie di utenza (una coppia di treni è di quasi esclusivo utilizzo degli studenti diretti agli istituti superiori di Grosseto). La presenza di strutture ricettive anche di grande pregio, frequentate principalmente da clientela straniera, più propensa all'uso del trasporto pubblico, vede nel periodo primavera-autunno afflussi anche significativi dalle piccole stazioni verso le città d'arte, raggiungibili direttamente o con interscambio con il servizio regionale. Molto scarso l'uso delle stazioni da parte di escursionisti e turisti per accesso al territorio.	Le piccole località sede di stazione o fermata sono lontane dai centri abitati, la linea attraversa un territorio poco antropizzato. Gli attuali orari non permettono lo sfruttamento della linea a livello turistico. Non esiste un sito internet dedicato che descriva il percorso	Attraversando un territorio poco antropizzato, il paesaggio costituisce una grande attrazione. Numerosi centri abitati di pregio, di impianto medioevale, sono collocati sulle colline e sono raggiungibili potenzialmente in pochi km a partire dalla ferrovia. Le zone attraversate si caratterizzano per produzioni di qualità (vino, olio). Col potenziamento della linea si potrebbe aumentare il potenziale di attrazione turistica.

Corsica

Le linee prese in considerazione ai fini del progetto sono la **Bastia - Corte - Corte – Ajaccio** e la **Calvi-Ponte Leccia-Casamozza** che, dopo una decina di anni di “gestazione” a causa della definizione delle priorità strategiche per il territorio, vennero iniziate a costruire nel 1878. Le linee saranno completate però solo nel 1930 e definitivamente operative nel settembre del 1935. Le linee ferroviarie sono soprattutto linee regionali di trasporto passeggeri (e un treno periferico per Ajaccio e Bastia), ma considerando i paesaggi attraversati (mare e montagna) costituiscono un percorso dalle potenzialità turistiche molto elevate. I treni non trasportano merci ed è in preparazione uno studio per identificare i miglioramenti. La rete ferroviaria, con un unico binario metrico non elettrificato, circondata da un ambiente montuoso e tortuoso, è caratterizzata da un funzionamento difficile: la tormentata topografia non risparmia né l'uomo né il materiale. La successione di rampe da salire rende indispensabile garantire che i treni siano ben motorizzati per mantenere velocità sufficienti e tempi di percorrenza ragionevoli. La linea centrale collega Bastia in Alta Corsica ad Ajaccio in Corsica del Sud, a 158 km di distanza in treno. Fa parte di un asse Nord-Est / Sud-Ovest, e passa per Vizzavona e Corte. Una linea di 74 km collega con Ponte-Leccia e attraversa la Balagne per raggiungere Calvi attraverso l'Île Rouse. Le due linee servono 16 stazioni e 49 fermate e hanno un totale di 1592 strutture, di cui 59 viadotti e 57 gallerie. Il "trinighellu" attraversa pianure e montagne in "violenti contrasti dove i paesaggi più belli del mondo si scontrano senza mai mescolarsi". Da Bastia, il treno ondeggia, aggrappato alle pareti rocciose, attraversando diverse montagne, a volte interrato per diversi chilometri sottoterra, attraversando alcuni torrenti, incontrando il "velo della sposa", una magnifica cascata che domina la linea, segue il fiume fino all'atmosfera tropicale del Golfo di Ajaccio. Sulla linea della Balagne, il paesaggio è più pittoresco, il treno percorre le gole attraverso il deserto della valle della Navaccia. Tra l'Île-Rousse e Calvi, il treno corre lungo il mare e passa dalle insenature ai promontori, servendo il mare e i campeggi.

Linea / Treno	Offerta attuale	Criticità	Opportunità di sviluppo
Bastia - Corte - Corte – Ajaccio e Calvi-Ponte Leccia-Casamozza	La linea è funzionante regolarmente durante tutto l'anno e serve residenti e turisti.	Le infrastrutture turistiche non sono molto sviluppate. La segnaletica turistica è carente e, quindi, molte località sono difficili da trovare.	Uno sviluppo coordinato delle infrastrutture turistiche e una “regia” a livello regionale forse potrebbero migliorare i servizi offerti.

Region SUD

Le linee prese in considerazione collegano sostanzialmente due zone: **Nizza con Cuneo e con Ventimiglia** (linee Cuneo-Ventimiglia e Nizza-Breil) e **Nizza con Digne-les-bains** (linea Nizza-Digne). Pur essendo tre tratte, nella descrizione le accorperemo nelle due suddette linee omogenee.

Per quanto riguarda la prima tratta, la **Cuneo-Ventimiglia** è una linea italiana lunga 99 km che attraversa il territorio francese tra Vievola e Piena a sud di Breil. La linea è stata inaugurata nel 1928 ed è a binario unico, non elettrificata e a scartamento standard. Per l'Italia, questa linea è di grande interesse in quanto unisce Piemonte e Liguria. Per la Francia, il suo interesse economico è soprattutto locale e turistico. Costituisce un punto d'accesso da Nizza alla famosa Valle delle Meraviglie e fornisce un facile accesso alle stazioni sciistiche del versante italiano. Dal 2012, le linee Nizza-Breil e Cuneo-Ventimiglia sono state modernizzate per migliorare la sicurezza del traffico (segnaletica) e per garantire la sicurezza delle infrastrutture e dei binari che presentavano deficit di manutenzione e che dovevano essere ristrutturati, mentre per la parte inferiore tra Nizza e Breil sono stati eseguiti interventi volti ad aumentare le capacità. I lavori hanno riguardato principalmente la riparazione di alcune parti della linea e la creazione di 2 nuovi snodi. La linea **Nizza-Breil-Tenda** consente l'accesso ai territori della alta Costa Azzurra collegandoli a bacini periurbani e urbani. È un asse di circolazione essenziale per le popolazioni e gli utenti del Piemonte che devono raggiungere il litorale della costa mediterranea. Per gli abitanti della valle de la Roya, la linea è un mezzo per raggiungere Nizza. Ha anche un forte utilizzo turistico. Dal 2002, infatti, è stato lanciato il TER turistico "Treno delle Meraviglie" con l'intento di migliorare la notorietà e l'utilizzo di questa linea ferroviaria. Questo treno regolare, durante le corse offre, senza costi aggiuntivi o obblighi di prenotazione, un servizio di informazioni turistiche (in francese e inglese) sui paesi, i siti e le eccezionali caratteristiche tecniche della linea. Questo servizio di guida turistica viene proposto tutti i giorni da giugno a settembre, così come nei fine settimana di maggio e ottobre. Il tracciato della linea costituisce una grande opera architettonica e attraversa paesi storici, paesaggi e siti di grande ricchezza naturale. A Tenda, è possibile accedere al Parco Nazionale del Mercantour, nel quale si trova la Valle delle Meraviglie, il sito rupestre e il sito di Fontanalba. Al confine con l'Italia, questa regione offre un paesaggio naturalistico caratterizzato da gole, boschi e ampi pascoli. Vi si trovano paesi come Saorgio, cappelle affrescate a Briga, chiese barocche a Breil, Sospello e Tenda e incisioni rupestri nella Valle delle Meraviglie. SNCF RESEAU fornisce la manutenzione e la gestione della linea Nizza-Breil e della tratta francese della linea Cuneo-Ventimiglia, lunga 99 km. Questa linea serve giornalmente 12 stazioni e fermate ferroviarie con 11 corse andata ritorno tra Nizza e Breil s/Roya (di cui 4 con prolungamento da Breil a Tenda). I biglietti possono essere venduti singolarmente ma sono disponibili abbonamenti settimanali, mensili o annuali con sconti per i viaggi turistici (dal 2018 esiste il DAY PASS che consente di viaggiare su TER in tutta la regione delle Alpi Marittime dal 1° giugno al 30 settembre). Nella stagione estiva, tutti i giorni da giugno a settembre e nei fine settimana e nei giorni festivi da maggio a ottobre, una guida finanziata dalla regione Provenza Alpi Costa Azzurra commenta, in francese ed inglese, l'itinerario e illustra il patrimonio naturale e storico attraversato dalla linea. Al Parco Nazionale del Mercantour si accede da Tenda, in autobus o trasporto a richiesta, il quale offre sentieri escursionistici e tesori archeologici dell'arte rupestre della Valle delle Meraviglie. Questa linea a percorrenza regolare è frequentata da viaggiatori pendolari dell'area peri-urbana nizzarda tra Nizza e Breil (essenzialmente Nizza Drap) mentre la parte alta è utilizzata quasi esclusivamente da viaggiatori occasionali e alcuni studenti (nessun abbonato per biglietti casa-lavoro a nord di Breil). Nella tratta bassa tra Nizza e Breil, trasporta una media di 220.000 passeggeri all'anno, compresi circa 78.500 passeggeri nel periodo estivo da giugno a settembre (anno 2016). Nella tratta, alta tra Breil e Tenda, nel 2017 ha trasportato 46.000 passeggeri, di cui 40.000 occasionali, principalmente turisti, e i restanti 6.000, studenti. Ogni stagione, tra le 15.000 e le 20.000 persone utilizzano il treno delle Meraviglie e, tra queste, molte sono turisti stranieri.

La seconda linea invece, la **Nizza-Digne**, è lunga 151km e, iniziata nel 1883, viene completata nel 1911 collegando Nizza a Digne-les-Bains, quindi il Mediterraneo con l'Alta Provenza. La linea viene progressivamente abbandonata a partire dalla Prima guerra mondiale e, soprattutto, con l'avvento dell'automobile: viene salvata nel 1967 da un consorzio di 5 autorità locali, il SYMA, ma è solo nel 2005, con l'assegnazione della linea a una nuova società indipendente, la COMPAGNIE FERROVAIRE DU SUD FRANCE (CFSF) - CHEMINS DE FER DE PROVENCE (dal 2007 sotto l'autorità della regione Provenza Alpi Costa Azzurra)

che la linea viene rinforzata e recuperata. Questa ferrovia secolare ha un duplice scopo. Fornisce nella sua parte urbana, il collegamento tra il centro di Nizza e la piana del Var ed è, quindi, usata prevalentemente da lavoratori e studenti. Nella tratta alta, dalla piana del Var a Digne-les-Bains, la linea offre, attraverso paesaggi unici, l'accesso alle zone montane con uno sbocco sulla Val de Durance e un servizio turistico locale: in questa tratta la linea viene utilizzata prevalentemente per fini turistici. Il valore turistico della linea è notevole. Durante la stagione estiva, un treno a vapore, la cui gestione è affidata a un'associazione (GECP), circola tra Poggetto-Tenieri e Annot. Questa linea delle Ferrovie della Provenza è anche chiamata "Train des Pignes". La linea Nizza-Digne è una delle poche linee francesi delle reti secondarie a binario unico e a scartamento metrico ancora in attività regolare che garantisce il trasporto di viaggiatori durante tutto l'anno.

Linea / Treno	Offerta attuale	Criticità	Opportunità di sviluppo
Cuneo-Ventimiglia-Nizza	Le Linee partecipano all'apertura di valli montane: Roya Bévéra, Peglione e hanno un costo ridotto dei biglietti ferroviari. Durante la primavera e l'estate sui treni sono presenti guide che spiegano il territorio in inglese e francese. Permettono il collegamento della Francia con 2 regioni italiane, Liguria e Piemonte, che consente l'accesso alle stazioni sciistiche italiane: Limone e Casteniro in particolare. Le linee consentono di scoprire paesaggi naturalistici di rilievo e di accedere al Parco Nazionale del Mercantour. Sono presenti animazioni turistiche incentrate sul territorio, la natura e la cultura. Le linee interessano opere d'arte notevoli che si aggiungono all'interesse paesaggistico dei territori attraversati.	Oneri di manutenzione elevati, date le opere/infrastrutture. Elevati costi operativi delle ferrovie e basso potenziale socioeconomico della parte alta rispetto alla domanda di trasporto sui restanti assi ferroviari della Costa Azzurra. Sistema istituzionale di gestione della linea poco favorevole al suo sviluppo. Necessità di rispettare le specifiche tecniche di interoperabilità per la circolazione congiunta dell'offerta ferroviaria italiana e francese. Nessuna stazione sciistica sul lato francese della linea. Offerta turistica limitata con un'infrastruttura alberghiera ridotta. Offerta turistica non sufficientemente strutturata e che merita di essere valorizzata.	Presenza di un ente istituzionale che gestisce il marchio "Côtédazur", il Comitato Regionale del Turismo Costa Azzurra Francia che lavora in collaborazione con gli attori turistici, nel quadro di un approccio di marketing territoriale. In particolare, organizza soggiorni escursionistici nella Valle delle Meraviglie. Modalità di turismo verde, escursionismo e cicloturismo.
Nizza-Digne	La linea ferroviaria collega due territori, Alpi Marittime e Alpi dell'Alta Provenza, garantendo così il collegamento delle aree	I treni di questa linea non accettano biciclette A Poggetto-Tenieri sarebbe necessaria un'estensione delle	Interesse turistico della regione Provenza Alpi Costa Azzurra. Le strutture turistiche attualmente presenti

	<p>montane tra loro e il collegamento con la costa mediterranea. Il traffico turistico di un treno a vapore "il treno delle Pigne" sulla tratta di questa linea tra Poggetto-Tenieri e Annot nelle Alpi dell'Alta Provenza si svolge nella stagione estiva ed è gestito da un'associazione di volontari. Accesso per disabili con i nuovi convogli</p>	<p>banchine per consentire al treno a vapore di raggiungere la banchina, nonché una rampa d'accesso per facilitare l'accesso alle persone con mobilità ridotta. Elevati oneri di manutenzione della linea rispetto al suo utilizzo e per le tante infrastrutture da mantenere.</p>	<p>potrebbero essere potenziate.</p>
--	--	--	--------------------------------------

Valorizzazione transfrontaliera dei treni storici e delle linee turistiche dell'area di cooperazione

Confronto sui diversi servizi attivati nei territori partner e le opportunità

Treno/Ferrovia	Liguria 1	Liguria 2	Sardegna	Toscana 1	Toscana 2	Corsica	Region Sud	Region Sud
Caratteristiche	Principe – Granarolo	Genova – Casella		Cecina	Grosseto		Nizza - Breil	Nizza - Digne
Anno di apertura	1901	1929	Non specificato, ma già presente nel 1921, come testimoniato da una citazione dello scrittore Lawrence	1912	1927	1930 (definitivamente operativa nel 1935)	1928	1911 (in base all'anno di completamento)
Lunghezza / stazioni	1,13 km / 9	25 km / 11	604 km	30 km / 5	90 km / 10	232 km / 16	99 km / 12	151 km
Funzionamento	Elettrificata	Elettrificata	Non elettrificata Su richiesta possono essere utilizzati mezzi d'epoca a vapore	Non elettrificata	Non elettrificata	Non elettrificata	Non elettrificata	Non elettrificata
Peculiarità	Impianto inclinato a cremagliera	Percorso caratterizzato da forti pendenze e strette curve come se fosse una ferrovia di alta montagna, tuttavia mantenendosi nei primi 6 km in vista dal mare Possibilità di viaggiare sul Treno Storico.	4 percorsi "lenti" che attraversano quasi tutta l'isola e per tale motivo fin dal dopoguerra sono stati attrattori di un vero e proprio turismo ferroviario.	Il vecchio tracciato di collegamento con Volterra è ancora ben visibile e oggetto di attrazione escursionistica	La stazione di MonteAntico è sede di incrocio ed è dotata di un ulteriore binario che consente la sosta prolungata dei treni e che permetterebbe di inserire, nella linea, anche la tratta, chiusa al servizio ordinario, che si dirama verso l'Amiata ed è abitualmente utilizzata dal TrenoNatura. La Asciano-Monteantico è	Rete ad un unico binario attraversa un percorso caratterizzato da una successione di rampe da salire	Consente l'accesso alla Costa Azzurra Il tracciato della linea costituisce una grande opera architettonica e attraversa paesi storici, paesaggi e siti di grande ricchezza naturale. A Tenda, è possibile accedere al Parco Nazionale del Mercantour	È l'unica sopravvissuta dell'antica rete delle Ferrovie della Provenza, garantisce il collegamento tra le Alpi Marittime e dell'Alta Provenza e tra questi territori montuosi con la costa mediterranea. Durante la stagione estiva un treno a vapore gestito da volontari percorre parte della linea

Treno/Ferrovia Caratteristiche	Liguria 1 Principe – Granarolo	Liguria 2 Genova – Casella	Sardegna	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Corsica	Region Sud Nizza - Breil	Region Sud Nizza - Digne
					stata di recente inserita nella rete dei “binari senza tempo” della Fondazione FS.			
Territorio attraversato	Dal centro città porta ai quartieri che si trovano sulle alture di Genova	Collega il centro città con l’entroterra, attraversando 4 Comuni (Genova, Sant’Olcese, Serra Riccò e Casella) e 3 valli (Val Bisagno, Val Polcevera e Valle Scrivia)	I percorsi consentono di passare da paesaggi costieri di bellezza unica alle aree interne dell’Isola, caratterizzate da una natura più selvaggia, rocciosa e in parte montuosa	Il percorso attraversa la porzione di paesaggio collinare toscano che va da Cecina a Saline di Volterra	Collega Siena con Grosseto attraverso la Valdarbia, seguendo successivamente il corso del fiume Ombrone	La linea centrale collega Bastia in Alta Corsica ad Ajaccio in Corsica del Sud, a 158 km di distanza in treno. Fa parte di un asse Nord-Est / Sud-Ovest, e passa per Vizzavona e Corte. Una linea di 74 km collega con Ponte-Leccia e attraversa la Balagne per raggiungere Calvi attraverso l’île Rousse.	Connette la Valle de la Roya con la Costa Azzurra e porta al Parco Nazionale del Mercantour	Garantisce il collegamento tra le Alpi Marittime e dell’Alta Provenza e tra questi territori montuosi con la costa mediterranea.
Periodicità	Tutto l’anno, dalle 6.00 alle 24.00	Tutto l’anno, dalle 6.00 alle 20.30 circa	Da agosto 2019 ha ripreso la funzionalità giornaliera. Durante l’anno però il calendario viene concordato con enti e operatori del territorio	Il servizio è attivo solo durante il periodo scolastico, in orario mattutino	Gli orari attuali, sia nei giorni feriali che nei festivi, non sono cadenzati e sono organizzati per servire soprattutto studenti e lavoratori pendolari	La linea è funzionante regolarmente durante tutto l’anno e serve residenti e turisti.	La linea è funzionante regolarmente durante tutto l’anno e serve residenti e turisti.	Trasporta i viaggiatori, in maggior misura studenti e lavoratori, tutto l’anno
Tipologia utenza	Turisti e pendolari	Turisti e pendolari	Soprattutto turisti estivi	Studenti e altri pendolari	Studenti e altri pendolari	Residenti e turisti	Residenti e turisti	

Treno/Ferrovia Caratteristiche	Liguria 1 Principe – Granarolo	Liguria 2 Genova – Casella	Sardegna	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Corsica	Region Sud Nizza - Breil	Region Sud Nizza - Digne
Vicinanza a luoghi di interesse	Tutte le attrazioni di Genova	Forti genovesi Rifugio Ciaè Rifugio Lorefice Acquedotto storico Monte Sella Creto Monte Valle Alta Via Santuario N. S. della Vittoria Montemaggio Crocefieschi Tutte le attrazioni di Genova	Cagliari Aree interne fino a Isili-Sorgono Itinerario Lawrence (montagne Tonneri – Ogliastra) Macomer – Bosa Altopiano Campeda Alghero – Sassari Regione dell'Angiona Tempio Alta Gallura Costa Smeralda	Presenza di numerosi SIC e ANPIL Sistema di siti estrattivi di valore storico e identitario Sorgenti sulfuree Giacimenti alabastro e cave di travertino Aree di necropoli e di interesse archeologico Ecosistemi dunali e aree umide retrodunali Volterra e le sue mura medioevali ed etrusche Aree geotermiche e villaggi operai di rilevanza storica	Numerosi centri abitati di pregio, di impianto medioevale, sono collocati sulle colline e sono raggiungibili potenzialmente in pochi km a partire dalla ferrovia. Le zone attraversate si caratterizzano per produzioni di qualità (vino, olio). Tra l'Île-Rousse e Calvi, il treno corre lungo il mare e passa dalle insenature ai promontori, servendo il mare e i campeggi.	Da Bastia, il treno ondeggia, aggrappato alle pareti rocciose, attraversando diverse montagne e alcuni torrenti, incontra il "velo della sposa", una magnifica cascata che domina la linea, segue il fiume fino all'atmosfera tropicale del Golfo di Ajaccio. Sulla linea della Balagne, il treno percorre le gole attraverso il deserto della valle della Navaccia.	Costa Azzurra Parco nazionale del Mercantour Saorgio Cappelle affrescate a Briga Chiese barocche a reil Sospello Tenda	Costa Azzurra Piana del Var a Digne-les-Bains Val de Durance
Domanda turistica connessa	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti che vogliono visitare la	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti che vogliono visitare la città e/o i paesi interni anche per	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che utilizzano la rete per raggiungere le località	Attualmente non esiste una domanda turistica connessa se non quella relativa alle poche	Attualmente non esiste una domanda turistica connessa se non quella relativa al TrenoNatura e ai	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che	La domanda turistica relativa al treno coincide con quella dei turisti estivi che utilizzano	Attualmente non esiste una domanda turistica connessa se non quella relativa dei turisti che

Treno/Ferrovia Caratteristiche	Liguria 1 Principe – Granarolo	Liguria 2 Genova – Casella	Sardegna	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Corsica	Region Sud Nizza - Breil	Region Sud Nizza - Digne
	<p>città e/o i quartieri collinari</p> <p>Un certo Interesse specifico per la ferrovia poiché è fra le più antiche</p>	<p>attività di escursionismo</p> <p>Interesse specifico per la presenza della più antica locomotiva funzionante in Italia)</p>	<p>balneari o le aree interne di pregio</p>	<p>manifestazioni culturali che si sono svolte sul percorso, come il Treno Letterario</p>	<p>“binari senza tempo”</p>	<p>utilizzano la rete per raggiungere:</p> <ul style="list-style-type: none"> - le località balneari - le stazioni di montagna per il trekking del GR20 <p>L’aspetto trekking è quello meno valorizzato ma sarebbe sicuramente quello più utilizzato perché molto comodo per raggiungere i punti di partenza delle tappe del GR20.</p>	<p>la rete per raggiungere le località balneari della Costa Azzurra e il Parco del Mercantour e le sue bellezze torico-culturali-naturali</p>	<p>possono utilizzare la ferrovia come mezzo di spostamento tra la Costa Azzurra e la Provenza</p> <p>Un certo interesse specifico esiste per il treno a vapore effettuato durante l’estate</p>
Offerta turistica connessa	<p>Servizi e attrazioni della città di Genova</p> <p>Non si registrano attività specifiche per la promozione o valorizzazione a fini turistici</p>	<p>Sito e brochure dedicati al Mondo FGC che presenta le migliori proposte del territorio per completare la gita e propone sconti e agevolazioni per gli utenti presso i ristoranti e gli esercizi commerciali convenzionati nei comuni attraversati dalla Ferrovia</p> <p>Possibilità di noleggiare il</p>	<p>Logo dedicato</p> <p>Possibilità di noleggio del treno per eventi</p>	<p>Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato</p> <p>Non si registrano attività specifiche per la promozione o valorizzazione a fini turistici</p>	<p>Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato</p> <p>Non si registrano attività specifiche per la promozione se non per le iniziative TrenoNatura e “binari senza tempo”</p>	<p>Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato</p> <p>Non si registrano attività specifiche per la promozione e valorizzazione della rete ferroviaria</p>	<p>“Treno delle Meraviglie” con attività a cadenza regolare, durante le corse offre, senza costi aggiuntivi o obblighi di prenotazione, un servizio di informazioni turistiche (in francese e inglese) sui paesi, i siti e le</p>	<p>Servizi e attrazioni presenti sul territorio attraversato</p> <p>Non si registrano attività specifiche per la promozione e valorizzazione della rete ferroviaria, eccezion fatta per il treno a vapore durante l’estate</p>

Treno/Ferrovia Caratteristiche	Liguria 1 Principe – Granarolo	Liguria 2 Genova – Casella	Sardegna	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Corsica	Region Sud Nizza - Breil	Region Sud Nizza - Digne
		convoglio storico per eventi Numerose strutture di ospitalità lungo tutto il percorso					eccezionali caratteristiche tecniche della linea. Questo servizio di guida turistica viene proposto tutti i giorni da giugno a settembre, così come nei fine settimana di maggio e ottobre. Il tracciato della linea costituisce una grande opera architettonica e attraversa paesi storici, paesaggi e siti di grande ricchezza naturale.	
Sistema informativo dedicato	Sito del gestore (AMT) con pagina dedicata alla Cremagliera (storia, orari, percorsi e tariffe)	Intero sito dedicato, con indicazioni sulle possibili attività turismo/svago connesse alla ferrovia	Intero sito dedicato, con indicazioni sulle possibili attività turismo/svago connesse alla ferrovia	No	No	Sito del gestore per informazione di servizio su orari e tariffe	Nessun sito dedicato, alcune informazioni sul Treno delle Meraviglie sono riportate sul sito del Parco del Mercantour	No
Elementi da valorizzare	Storicità	Il Treno storico Migliorare l'infrastruttura in	Parco rotabile storico e locomotive a vapore	Vista la numerosità di punti di interesse localizzati in	Vista la numerosità di punti di interesse e delle strutture	Vista la numerosità di punti di interesse localizzati in	Possibilità di sinergia con il Comitato Regionale del	Storicità Funzionalità dei collegamenti

Treno/Ferrovia Caratteristiche	Liguria 1 Principe – Granarolo	Liguria 2 Genova – Casella	Sardegna	Toscana 1 Cecina	Toscana 2 Grosseto	Corsica	Region Sud Nizza - Breil	Region Sud Nizza - Digne
	Funzionalità dei collegamenti città-colline e colline- città	modo da dare più continuità al servizio con valenza turistica	Integrazione con feste e sagre diffuse nei territori montani Integrazione della rete con gli attrattori naturalistici, forestali, paesistici, archeologici delle aree attraversate Collegamento con la rete ciclistica regionale e l'utilizzo di mezzi leggeri nel periodo invernale Sviluppo attività turistiche nei caseggiati lungo la ferrovia (ex uso ferroviario)	prossimità del percorso e delle stazioni/fermate, il servizio dovrebbe essere realizzato anche durante il periodo estivo e soprattutto promosso in chiave turistica, anche come mezzo di connessione i sentieri e le ciclabili che portano alle aree SIC, SIR, ANPIL di valore naturalistico e paesaggistico	di accoglienza di pregio localizzati in prossimità del percorso e delle stazioni/fermate, il servizio dovrebbe essere maggiormente valorizzato a fini turistici e potenziato con orari consoni a servire anche questa tipologia di utenti	prossimità del percorso e delle stazioni/fermate, il servizio potrebbe essere ulteriormente valorizzato a fini turistici attraverso uno sviluppo coordinato delle infrastrutture turistiche e una "regia" a livello regionale	Turismo Costa Azzurra Francia che gestisce il marchio "Côté d'azur" per migliorare la promozione turistica e stimolare l'offerta, che risulta ancora piuttosto limitata in termini di servizi	Costa Azzurra – Provenza, Alpi Marittime e Alpi Alta Provenza

Le Linee analizzate, sebbene presentino differenze sostanziali in relazione alla lunghezza dei tragitti e al numero delle stazioni/fermate, sono accomunate dalla storicità poiché tutte sono state costruite fra la fine dell'800 e gli inizi del '900, con presa di servizio nel primo trentennio del XX° sec. Tutti questi percorsi, inoltre attraversano territori di pregio, caratterizzati da luoghi di notevole interesse paesaggistico, naturalistico, storico e culturale, alcuni dei quali sono già ampiamente riconosciuti a livello internazionale. Un altro elemento comune, intrinseco all'anzianità delle Linee ferroviarie in esame e alla complessità delle aree collegate, è la difficoltà di gestione delle tratte in termini di elevati costi di manutenzione da sostenere per mantenere i servizi in funzione.

Tutti percorsi trattati connettono regioni interne con sistemi costieri sui quali esiste già un'offerta turistica ben sviluppata che può supportare una maggiore attrattività anche delle Linee ferroviarie, sebbene per quest'ultime non si registri ancora un sistema strutturato specifico di promozione e valorizzazione per fini turistici. Ad ogni modo, ogni ferrovia presenta alcune iniziative, alcune permanenti, altre saltuarie o sporadiche, volte ad incrementarne l'attrattività:

- **Linea Principe – Granarolo (Liguria)**, sebbene non abbia un sito internet dedicato alla valorizzazione specifica per fini turistici, è ben rappresentata nella pagina web del gestore, che ne riporta la storia e le peculiarità tecniche oltre ad orari, tariffe e modalità di accesso;
- **Linea Genova – Casella (Liguria)**, per la quale è stato realizzato un sito interamente dedicato, sul quale oltre agli orari, le tariffe e le modalità di accesso vengono promossi anche i luoghi di interesse raggiungibili con il treno e le connesse possibilità di escursionismo;
- **Trenino verde (Sardegna)**, per il quale è stato realizzato un sito interamente dedicato, sul quale oltre agli orari, le tariffe e le modalità di accesso vengono promossi anche i luoghi di interesse raggiungibili con il treno e le connesse possibilità di escursionismo;
- **Linea Cecina – Saline (Toscana)**, per alcuni anni, nelle domeniche di primavera, è stato realizzato il Treno Letterario, una manifestazione che ha previsto l'utilizzo della tratta per escursioni culturali tra Cecina e Volterra dedicate ad alcuni scrittori famosi, le cui opere più importanti venivano ripercorse durante i viaggi in treno;
- **Linea Grosseto – Siena (Toscana)**, durante il periodo autunnale, in alcune domeniche viene realizzato il Treno Natura con Locomotiva a vapore, in occasione di alcuni eventi e manifestazioni tradizionali che si svolgono nei luoghi coincidenti o vicini alle fermate e alle stazioni. La tratta in disuso fra Asciano e Monte Antico è stata riaperta poiché inserita nel Programma dei "Binari senza tempo" della Fondazione FS e destinata al traffico di locomotive e treni storici per fini esclusivamente turistici;
- **Linee Bastia - Corte - Corte – Ajaccio e Calvi-Ponte Leccia-Casamozza (Corsica)**, sebbene non abbiano un sito internet dedicato alla valorizzazione specifica per fini turistici, sono ben rappresentate nella pagina web del loro gestore, che ne riporta orari, tariffe e modalità di accesso. Coprono tratte fondamentali per il turismo balneare e escursionistico;
- **Linee Cuneo-Ventimiglia e Nizza-Breil (Region Sud)**, parte della tratta, quella che collega con il Parco del Mercantour, è percorsa in estate e nei fine settimana di maggio e ottobre dal Treno delle Meraviglie, il quale con attività a cadenza regolare, durante le corse offre, senza costi aggiuntivi o obblighi di prenotazione, un servizio di informazioni turistiche (in francese e inglese) sui paesi, i siti e le eccezionali caratteristiche tecniche della linea. Non esiste un sito dedicato del Treno delle Meraviglie e
- **Linea Nizza – Digne**, parte della linea durante la stagione estiva è percorsa da un treno a vapore organizzato e gestito da volontari.

Per quanto riguarda la domanda turistica, si evidenzia che quasi tutte le Linee ferroviarie analizzate presentano anche un'utenza turistica, che tuttavia risulta ancora limitata rispetto al potenziale di attrattività offerto dai territori attraversati. Inoltre, l'utilizzo di queste ferrovie storiche da parte dei turisti è soprattutto relativo al servizio di spostamento per raggiungere le destinazioni di soggiorno o altri luoghi di interesse e solamente in occasione di qualche specifica iniziativa, quali le giornate con le locomotive a vapore, il Treno delle Meraviglie e il Treno Letterario, si registra un'attrattività diretta per la linea ferroviaria o il pacchetto treno-percorso.

Come sopra evidenziato, tutti i territori percorsi dalle Linee oggetto di analisi presentano un'offerta turistica abbastanza sviluppata, almeno in coincidenza delle stazioni principali. Tuttavia, i servizi offerti ai turisti nei singoli luoghi di interesse risultano ancora scarsamente integrati con le opportunità di trasporto "storico-culturale" proposto da queste Linee. Manca ancora una visione comune di promozione delle ferrovie storiche all'interno di quella che è l'offerta complessiva dei territori: le tratte analizzate potrebbero essere di spunto per una gestione turistica di area vasta che tenga di conto delle peculiarità e dei diversi punti di interesse collegati proprio attraverso le ferrovie storiche.

Indirizzi per la messa in rete e la costruzione di un'offerta transfrontaliera

La costruzione di un'offerta transfrontaliera è possibile attraverso la definizione di una chiara strategia che preveda i seguenti punti:

- 1) Individuazione delle opportunità di valorizzazione comuni alle diverse Linee analizzate. Tra gli aspetti più interessanti che possono essere promossi attraverso la cooperazione territoriale per una maggiore attrattività turistica si rilevano:
 - a. La valenza storica-culturale delle Linee ferroviarie analizzate (periodo di costruzione simile);
 - b. La connessione costa - aree interne che nella maggior parte dei casi coincide anche con città – borghi minori ma di grande rilievo paesaggistico;
 - c. L'integrazione con le altre reti di mobilità dolce e fruizione lenta del paesaggio e delle aree di rilievo naturale e culturale, quali le ciclovie, i percorsi natura, i sentieri e le altre attività di escursionismo;
 - d. La possibilità di riconvertire le strutture pubbliche in disuso lungo le Linee storiche per l'ospitalità o altre attività di interesse turistico (piccoli musei e/o parchi tematici);
- 2) Coinvolgimento di tutti gli stakeholder chiave nella pianificazione delle azioni strategiche (questo è un punto fondamentale della Metodologia per le azioni pilota – T2.3.1), quali:
 - a. Operatori turistici e dei settori di supporto per costruire proposte integrate luoghi di interesse – ferrovia storica;
 - b. Enti e istituzioni pubbliche territoriali e non per favorire le sinergie tra i diversi territori attraversati dalle Linee storiche, attraverso la costituzione di una "cabina di regia" condivisa, anche in relazione alla necessità di avviare un'adeguata programmazione degli interventi di manutenzione infra e strutturali e di valorizzazione delle strutture pubbliche in disuso che si trovano lungo i percorsi ferroviari;
- 3) Una chiara profilazione del turista potenzialmente interessato a pacchetti transfrontalieri "treno-territorio";
- 4) La definizione di una serie di azioni concrete a livello di area di cooperazione. Dai risultati delle analisi, alcune indicazioni in tal senso possono riguardare, ad esempio:
 - a. La necessità di un sistema di promozione transfrontaliero delle Linee storiche che faccia emergere le potenzialità di attrazione sia del sistema ferroviario stesso, sia dei territori attraversati, facendone emergere le intrinseche connessioni;
 - b. La definizione di un calendario congiunto e alternato di iniziative che permetta di creare un filo conduttore, una narrativa condivisa tra le Linee ferroviarie, in modo da esaltarne il profilo transfrontaliero.

Criteria per individuare e selezionare le buone pratiche e i benchmark

Criticità	Criterio di Selezione della buona pratica	Stakeholder locale/i da coinvolgere	Valore aggiunto del Partenariato Transfrontaliero
a) Fragilità Infrastrutturali connesse alla storicità delle Linee e alla complessità dei territori attraversati	Buone Pratiche di gestione strutturale di percorsi storici anche attraverso modalità innovative di organizzazione degli interventi di manutenzione, riparazione, ecc..	Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture Soggetti gestori delle Linee Università e centri di ricerca (parte tecnica)	Favorire il confronto fra i vari soggetti pubblici coinvolti per sperimentare soluzioni condivise Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare percorsi di innovazione con le Università e i centri di ricerca
b) Limitata valorizzazione della dimensione storico-culturale della ferrovia storica	Buone pratiche di valorizzazione della tratta ferroviaria come patrimonio storico-culturale di un determinato territorio	Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture Soggetti gestori delle Linee Università e centri di ricerca (parte umanistica) Associazioni e gruppi di volontariato Operatori privati (es. guide turistiche, artigiani appassionati di modellismo, ecc..)	Favorire il confronto fra i vari soggetti coinvolti per sperimentare soluzioni condivise Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare percorsi di innovazione con le Università e i centri di ricerca, nonché con i volontari e gli operatori privati Strutturare una narrativa comune alle Linee individuate che diventi la base di un'offerta congiunta
c) Scarsa integrazione delle Linee storiche nell'offerta turistica territoriale	Buone pratiche di valorizzazione della tratta ferroviaria come opportunità di ulteriore attrattività del territorio Buone pratiche di pacchetti turistici territorio-linea storica	Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture Soggetti gestori delle Linee Università e centri di ricerca (parte umanistica ed economica) Operatori privati (profit e no profit) del turismo e delle attività di supporto	Favorire il confronto fra i vari soggetti coinvolti per sperimentare soluzioni condivise Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare laboratori di co-progettazione di nuove iniziative con le Università e i centri di ricerca e tutti gli operatori privati

Criticità	Criterio di Selezione della buona pratica	Stakeholder locale/i da coinvolgere	Valore aggiunto del Partenariato Transfrontaliero
Sub c) Migliorare ulteriormente l'integrazione con le altre modalità di fruizione "lenta e dolce" del territorio (ciclovie, sentieristica, percorsi natura e altre attività di escursionismo)	<p>Buone pratiche di valorizzazione della tratta ferroviaria come opportunità di fruizione lenta e dolce del territorio</p> <p>Buone pratiche di pacchetti turistici escursionismo-linea storica</p>	<p>Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture</p> <p>Soggetti gestori delle Linee</p> <p>Università e centri di ricerca (parte scienze ambientali, umanistica ed economica)</p> <p>Operatori privati (profit e no profit) del turismo escursionistico e delle attività di supporto</p> <p>Associazioni di valorizzazione ambientale / natura, di settore (es FIAB, CAI)</p>	<p>Definire pacchetti specifici da promuovere nell'area di cooperazione e basati sulla narrazione comune</p>
d) Degrado delle strutture pubbliche lungo le Linee Storiche	<p>Buone pratiche di valorizzazione dei beni pubblici ormai in disuso lungo le ferrovie storiche, a scopi turistici e di valorizzazione della tratta dal punto di vista storico-culturale</p>	<p>Enti territoriali preposti alla gestione delle strutture e delle infrastrutture</p> <p>Soggetti gestori delle Linee</p> <p>Università e centri di ricerca (parte umanistica ed economica)</p> <p>Operatori privati (profit e no profit) del turismo e delle attività di supporto</p> <p>Associazioni culturali, gruppi di volontari ed operatori privati interessati alla valorizzazione di tali strutture</p>	<p>Favorire il confronto fra i vari soggetti coinvolti per avviare processi di concessione / privatizzazione di strutture pubbliche dismesse e percorsi di riqualificazione</p> <p>Stimolare i soggetti gestori e/o gli enti territoriali ad avviare laboratori di co-progettazione di nuove iniziative con le Università e i centri di ricerca e tutti gli operatori privati potenzialmente interessati</p> <p>Definire pacchetti specifici da promuovere nell'area di cooperazione e basati sulla narrazione comune</p>

Alcune fonti per il reperimento delle buone pratiche

“List of heritage railways” di Wikipedia, fornisce una lista di tutto il patrimonio ferroviario storico al mondo, fornendo link diretti alle pagine nazionali, laddove esistano approfondimenti specifici (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_heritage_railways).

Il Blog WorldWideRails anche se riferito solo a 4 Paesi, USA, UK, Irlanda e Australia (<https://worldwiderails.com>).

L’articolo “The 25 greatest train journeys in the world” del 26 aprile 2016 – Non tutti fanno riferimento a Linee storiche (<https://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/the-25-greatest-train-journeys-in-the-world/>).

La pagina “World’s Top 25 Trains” sul sito de The Society of International Railways Travellers – Non tutti fanno riferimento a Linee storiche (<https://www.irtsociety.com/worlds-top-25-trains/>).

Il sito “Great Rail Journeys Magazine – The Journal” per una panoramica ampia delle possibilità di viaggi esperienziali in treno – Non tutti fanno riferimento a Linee storiche (<https://www.greatrail.com/the-journey-blog/>).

La pagina “Scenic Trains in Europe” sul sito di Eurail – Non tutti fanno riferimento a Linee storiche (<https://www.eurail.com/en/get-inspired/trains-europe/scenic-train-routes>).

Le pagine dedicate ai Treni Storici e ai Binari senza tempo del sito della Fondazione FS (<http://www.fondazionefs.it/content/fondazione/it/it.html>).

Il sito www.ferrovieturisticheitaliane.it.

Il sito www.treni-storici.it.

TRAIN

Promotion des trains historiques et des chemins de fer touristiques

Composantes T1

Analyse de l'offre touristique liée aux trains historiques et aux chemins de fer touristiques d'intérêt pour le projet TRENO et du potentiel touristique des territoires traversés et caractérisés par des éléments de grande valeur

Activité T1.3

Définition des lignes directrices pour la création d'une offre touristique à valeur transfrontalière liée aux trains historiques et aux chemins de fer touristiques

Produit T1.3.1.1

Lignes directrices pour la création d'une offre touristique transfrontalière

30/09/2019

Index

INTRODUCTION	3
SYNTHÈSE DES ANALYSES TERRITORIALES : CRITICITÉ ET OPPORTUNITÉS	4
LIGURIE	4
SARDAIGNE	8
TOSCANE	10
CORSE	12
RÉGION SUD	13
DÉVELOPPEMENT TRANSFRONTALIER DES TRAINS HISTORIQUES ET DES ITINÉRAIRES TOURISTIQUES DANS LA ZONE DE COOPÉRATION	16
COMPARAISON DES DIFFÉRENTS SERVICES ACTIVÉS DANS LES TERRITOIRES PARTENAIRES ET DES OPPORTUNITÉS	16
ADRESSES POUR LA MISE EN RÉSEAU ET LA CONSTRUCTION DE SERVICES TRANSFRONTALIERS	23
CRITÈRES D'IDENTIFICATION ET DE SÉLECTION DES BONNES PRATIQUES ET CRITÈRES DE RÉFÉRENCE	24
QUELQUES SOURCES DE BONNES PRATIQUES	26

Introduction

Ce document rassemble et compare les analyses de l'offre touristique locale afin d'identifier les éléments communs, potentiellement valorisés à travers une stratégie transfrontalière qui définit le fil conducteur des actions locales pour le développement des lignes touristiques et des trains historiques.

Ainsi, après une synthèse, subdivisée par régions partenaires, des principales caractéristiques et criticités des lignes historiques et des trains pris en compte pour la réalisation d'un système transfrontalier d'offre touristique relié aux voies ferrées, ces éléments ont été transformés en phrases ou points clés puis comparés à l'aide d'un tableau qui a permis la lecture regroupée par territoire.

Enfin, à partir de cette lecture, certains problèmes communs, connectés à l'opportunité d'améliorer à des fins touristiques les lignes ferroviaires susmentionnées, ils ont été dégagés.

Ces criticités peuvent être considérées comme des paramètres pour l'identification et la sélection de bonnes pratiques possibles auxquelles s'inspirer afin de proposer des solutions à la fois locales et transfrontalières. En effet, étant donné qu'il s'agit de problèmes concernant plusieurs sujets, même de nature différente (opérateurs privés et organismes publics), et une pluralité de territoires qui dans la plupart des cas concernent des itinéraires franchissant au moins les frontières municipales, la définition d'une stratégie et d'une salle de contrôle transnational pourrait mieux soutenir des solutions communes afin que les chemins de fer historiques deviennent plus attractifs pour le tourisme.

Le document se termine par une série de sources utiles pour identifier le point de repère.

Synthèse des analyses territoriales : criticité et opportunités

Ligurie

Deux lignes ferroviaires ont été prises en considération : 1) la ligne ferroviaire Crémaillère Principe-Granarolo, l'une des plus anciennes d'Italie, construite entre 1898 et 1901, et 2) la ligne ferroviaire Gênes-Casella, qui a commencé à être construite au début du XXe siècle et fut la première ouverte au public le 1er septembre 1929.

Le chemin de fer à crémaillère Principe-Granarolo est le troisième système de transport public incliné génois. En ce sens, il faut mettre en évidence qu'il ne s'agit pas d'un téléphérique, mais d'un véritable train à crémaillère, caractérisé par un système de rails équipés un troisième rail sur lequel s'engagent les dents d'une roue appliquée sur le wagon (un "dentier"). Ce système a été adopté parce que la ligne, qui s'étend sur 1 130 mètres entre les stations de Principe et Granarolo, a un dénivelé de 194 mètres et une pente maximale de 21,40 %. L'itinéraire se compose de 9 stations, dont le terminus inférieur de Gênes Principe (25 mètres au-dessus du niveau de la mer) et le terminus supérieur de Granarolo (220 mètres au-dessus du niveau de la mer). AMT-Genova gère, implémente et met à jour périodiquement son site web, y compris la page dédiée à la crémaillère, où on décrit les caractéristiques, l'historique et l'itinéraire. Ce site présente également les services, les horaires et les tarifs de la ligne pendant la saison d'hiver et pendant la saison d'été. Le chemin de fer est actif toute l'année, de 06h00 à 24h00, même en basse saison, car de nombreux usagers utilisent les trains pour rejoindre le centre-ville depuis les collines de Gênes, sans utiliser les transports privés : étant Gênes définie comme une ville "en pente", avec de nombreux endroits sur les collines, souvent accessibles uniquement par "chemins muletiers" non carrossables, le système permet aux habitants de rejoindre ces zones facilement, sans devoir utiliser leur propre véhicule.

Le chemin de fer Gênes-Casella a une envergure particulière pour le territoire de la Ligurie et pour Gênes, car il permet de relier le centre-ville à son arrière-pays et d'atteindre la ville de Casella dans la haute vallée de la Scrivia, en suivant un parcours d'environ 25 km dans les vallées Bisagno, Polcevera et Scrivia (les municipalités concernées sont donc 4 : Gênes, Sant'Olcese, Serra Riccò et Casella). La ligne de chemin de fer à son point de départ à 93 mètres d'altitude au-dessus du niveau de la mer, de Gênes Manin arrive aux 364 mètres de Trensasco en seulement 9 km, pour atteindre les 410 mètres du terminus de Casella Paese après avoir franchi la ligne de partage des eaux à Crocetta d'Orero, situé 458 mètres au-dessus du niveau de la mer. Au fil des années, à côté des besoins du transport de banlieue, le chemin de fer a affirmé de plus en plus sa vocation touristique, notamment en raison des paysages et des vues traversés. En effet, la ligne qui a 11 stations et est gérée par l'AMT-Gênes depuis 2010, traverse principalement un paysage vallonné caractéristique, en gardant pendant les 6 premiers kilomètres la vue sur la mer. Grâce au passage du chemin de fer, les touristes peuvent accéder facilement aux lieux naturalistes et caractéristiques du territoire, avec la possibilité de faire de nombreuses excursions, dans les vallées et sur les collines de Gênes.

D'un **point de vue touristique, la première ligne ferroviaire (Principe-Granarolo)** se trouve sur le territoire municipal de Gênes qui, en termes d'infrastructures, offre 98 hôtels, de 1 à 5 étoiles, avec plus de 3.000 lits, 90 gîtes ruraux, 416 chambres d'hôtes et 18 refuges, 1800 restaurants et plus de 2.000 bars, environ 10.000 services commerciaux et 6.000 commerces de gros. Gênes compte 34 théâtres, destinés à l'usage théâtral, dont 7 sont ouverts ou entièrement rénovés (Verdi Sestri, Nuovo Gianelli, Nuovo Teatro San Siro, Akropolis, Teatro della Gioventù, Teatrino Villa Galliera, Rino et Gilberto Govi) et un opéra d'importance internationale, le Théâtre Carlo Felice. Le Teatro Stabile di Genova, fondé en 1951, est également considéré comme l'un des théâtres publics parmi les plus importants d'Italie, tandis que deux théâtres permanents privés, le Teatro della Tosse et le Teatro dell'Archivoltò, produisent depuis de nombreuses années des spectacles qui sont représentés dans les principaux réseaux nationaux. Le Théâtre historique de Villa Galliera, rénové et rouvert au public en 2010, est le seul exemple survivant en Ligurie du théâtre du XVIIIe siècle, un rare exemple de "théâtre en villa". Le stade 105, une importante structure polyvalente qui accueille principalement des concerts musicaux, des comédies musicales et des événements sportifs pour un total de près de 7500 places,

ferme la vaste gamme d'espaces utilisés pour le spectacle en direct. Étant donné que Gênes est une ville à forte vocation touristique, il existe une vingtaine d'associations et d'entreprises touristiques, ainsi qu'environ 200 guides touristiques. Surtout pendant la saison estivale, de nombreux festivals et événements sont organisés, en particulier des événements culinaires, afin de déguster les produits typiques liguriens. L'offre de salles de cinéma n'est pas inférieure : le territoire compte 12 salles de cinéma à écran unique, 6 salles de cinéma à double écran et 2 multiplexes pour un total de 42 salles et plus de 9.000 places.

Au centre de Gênes, cœur de la ville, il y a les principales attractions architecturales, les lieux de culture et certaines des attractions touristiques des plus importantes de la ville. Sur l'itinéraire qui relie les surnommées Nouvelles Rues (Via Balbi, Via Cairoli et Via Garibaldi) et qui entoure la vieille ville jusqu'au front de mer et à la Darse, en passant par Piazza De Ferrari et Via San Lorenzo, l'offre touristique génoise se partage idéalement en deux zones différentes. La première est consacrée aux offres pour les enfants et les familles situées principalement dans la zone du Vieux-Port (Aquarium, Musée de la Mer de Galata, Musée de l'Antarctique, Ville des Enfants, Musée Luzzati, Bibliothèque De Amicis et Biosphère). La deuxième zone est consacrée à l'identité historique et artistique de la ville, représentée principalement par les Musées d'Art Ancien, le Système des Palais des Rolli (42, Patrimoine Mondial de l'UNESCO) et le Palais des Doges. Le système des musées de la ville est vaste et articulé et comprend 17 musées civiques, 2 musées d'État, 14 musées privés dont le Musée de l'Antarctique, le Musée Luzzati et le Musée de la Lanterne.

Il faut mentionner les nombreux lieux naturalistes d'une importance touristique absolue qui offrent la possibilité d'excursions le long du parcours du deuxième chemin de fer Gênes-Casella, le parcours des Forteresses Génoises qui constitue un incroyable système de murs et fortifications immergées dans un contexte naturel presque intact, l'excursion à l'Aqueduc historique de Gênes et, enfin, les excursions sur les sentiers botaniques qui mènent aux abris de Ciaé et Lorefice dans la municipalité de Sant'Olcese. Tout le long du trajet, les usagers peuvent consulter les panneaux d'information situés dans les gares. Ces derniers permettent de découvrir les promenades qui bifurquent de chaque arrêt ou lire quelques aperçus et particularités des villages les plus proches (toutes les informations sont disponibles dans la brochure dédiée au train de Casella, appelée "World FGC", qui présente les meilleures propositions dans la région pour compléter le voyage et propose aux usagers des réductions et remises dans les restaurants et magasins des communes traversés par le Chemin de fer). En outre, afin de valoriser la vocation touristique de la ligne, il faut souligner la présence d'un train historique, conçu en 1989, dont la composition complète comprend en tête la locomotive 29 (datant de 1929 et restaurée en 2010), la plus ancienne locomotive électrique fonctionnant en Italie, les voitures C103 et C104 et le wagon-bar C22. Ce train est principalement utilisé pour la location et peut être loué entièrement ou en partie, par exemple pour des événements particuliers tels que des mariages, des trains photos, des spectacles et d'autres événements particuliers, surtout pendant les vacances. De plus, afin de permettre aux touristes, aux citoyens et aux résidents de profiter d'un voyage à bord du train historique, le chemin de fer Gênes-Casella met à leur disposition tous les week-ends des trajets programmés sur ce convoi. Du point de vue de l'infrastructure, la ligne ferroviaire Gênes-Casella intéresse 4 communes en plus de Gênes. En ce qui concerne Casella, il y a 2 hôtels, 4 établissements extra-hôteliers, 2 gîtes ruraux et 2 Bed & Breakfast. Les communes de Sant'Olcese et de Serra Riccò disposent de deux hôtels, respectivement 3 et 4 étoiles, d'une dizaine d'établissements extra-hôteliers et de 5 gîtes ruraux, pour un total de 40 lits. Sur le territoire de Sant'Olcese il y a deux refuges de montagne, d'intérêt touristique, accessibles depuis l'arrêt Sant'Olcese Tullo le long de la ligne et en parcourant un pittoresque sentier botanique. Quant aux services de restauration liés à la deuxième ligne, près du terminus de Gênes Manin il y a "le bar du train". A Casella il y a 5 restaurants, 1 auberge et 4 bars, dont la plupart ont une convention avec l'achat du billet de train Gênes-Casella. A Sant'Olcese il y a 11 restaurants et 2 auberges. Serra Riccò compte 14 restaurants, dont 9 sont spécialisés dans l'offre de plats typiques de la Ligurie.

En ce qui concerne la fréquentation touristique, selon les données de l'ISTAT, le nombre total de voyages avec nuitées effectués par les résidents en Italie en 2018 était de 78 millions et 940 000, valeur nettement supérieure à celle de 2017, qui était d'environ 66 millions et 347 000. Cette augmentation est associée à une légère diminution de la durée moyenne des voyages, qui s'établit à 5,5 nuitées (5,7 par jour férié et 4,1 par

entreprise), pour un total de 432 millions de nuitées. En 2018, les vacances longues (plus de quatre nuitées) ont augmenté, avec une tendance positive pour la troisième année consécutive (+12,7%), les vacances courtes (+19,6% par rapport à 2017) et les déplacements professionnels (+57,7%). En 2018, le nombre de clients hôteliers a atteint 275,1 millions et le nombre d'arrivées 93,8 millions (respectivement +2,8% et +3,9% par rapport à l'année précédente) ; en moyenne, le nombre de nuitées passées à l'hôtel est resté à 2,9 nuitées par client. Dans les activités non hôtelières, il y avait 145,5 millions de présences (+7,5% par rapport à 2016) et 29,4 millions d'arrivées (+10,2%), pour un séjour moyen de 4,9 nuits.

Ligne / Train	Offre actuelle	faiblesses	Opportunités de développement
Chemin de fer à crémaillère Principe-Granarolo	C'est l'un des plus anciens chemins de fer d'Italie et il permet d'atteindre les collines génoises. Ces dernières années, d'importants travaux de restructuration ont été réalisés : consolidation des infrastructures, relooking des arrêts et des voitures. Le service est disponible toute l'année de 6h00 à 24h00, est accessible aux personnes handicapées et le terminus est situé en centre-ville et il est facilement accessible par transports publics locaux.	L'ancienneté du chemin de fer et la pente raide qui caractérise le tracé nécessitent de nombreuses et fréquentes interventions pour sécuriser ou moderniser les systèmes et les voitures, ce qui entraîne généralement la suspension du service. En ce qui concerne le tourisme, les endroits accessibles en train n'offrent pas d'attraits particuliers, à l'exception de la vue spectaculaire sur la ville de Gênes depuis le ciel et de la possibilité de se détendre dans le parc Peralto près du terminus Granarolo. La valeur historique du chemin de fer nécessiterait une plus grande mise en valeur aux niveaux et local et national afin de répondre à la demande en matière de tourisme.	Vu que la crémaillère Principe-Granarolo, pour ses nombreuses caractéristiques décrites, est un chemin de fer de haute valeur historique et touristique, il serait bien de le promouvoir et de l'utiliser davantage pour le tourisme. Il s'agit de mettre en valeur non seulement les vues imprenables que la ville de Gênes offre aux usagers, mais aussi de renforcer l'importance historique que cette typologie de chemin de fer représente, un des plus anciens d'Italie. Le terminus de Genova Principe est à quelques mètres de la structure touristique du Vieux-Port de Gênes, qui abrite, en plus des restaurants et des attractions diverses, dont l'Aquarium, une des principales destinations touristiques de la ville. Il serait opportun de développer des forfaits touristiques incluant, par exemple, une course sur la crémaillère : cela stimulerait également l'épanouissement des activités touristiques dans des zones où elles ne sont pas encore présentes (ex : terminus de Granarolo).
Ligne ferroviaire Genova-Casella	Avec des pics d'affluence à certaines périodes de l'année, la ligne assure 12 mois sur 12 le service de liaison entre les 5 communes concernées en semaine et les jours fériés	Le chemin de fer Gênes-Casella, qui suit une route sinueuse à forte déclivité, rencontre souvent des problèmes importants lors de journées de fortes pluies ou d'alertes météorologiques, qui ont forcé la suspension du service à plusieurs reprises en raison d'éboulements et de glissements de	En améliorant certains aspects techniques, infrastructurels et de service, il sera possible de permettre à la ligne de donner une plus grande continuité au flux de touristes même en basse saison (aujourd'hui, les périodes de pointe sont atteintes surtout au printemps et en été). En même temps, ces interventions amélioreront également la qualité de circulation des nombreux habitants des vallées intérieures

	<p>(répondant également aux demandes des banlieusards qui ont besoin d'atteindre la capitale de la Ligurie notamment pour des raisons professionnelles).</p> <p>Le site web de la ligne est constamment mis à jour et est équipé d'informations touristiques sur les possibilités de randonnées et les événements organisés dans la région concernée.</p> <p>Les véhicules et convois utilisés ont une valeur historique et culturelle particulière et ont été récemment restaurés afin de promouvoir et de mettre en œuvre la valeur touristique. De ce point de vue, afin d'intégrer la demande touristique à la demande de déplacements, l'AMT-Genova a décidé de mettre ce train historique à la disposition des résidents tous les week-ends.</p>	<p>terrain qui surviennent en cours de route, ne permettant pas aux trains de passer sans danger. Afin de mettre en œuvre l'offre touristique, il conviendrait de renforcer et d'intensifier la promotion et la publicité du chemin de fer au niveau de la ville, par une plus grande implication des réseaux sociaux, des médias et des canaux de distribution.</p>	<p>traversées par la ligne, qui, comme souligné dans le texte, représentent un important bassin d'usagers de la banlieue.</p>
--	--	--	---

Sardaigne

La ligne de chemin de fer considérée pour la Sardaigne est celle du Train Vert. Il s'agit d'un réseau de 604 km de voies ferrées (sur un total de 1300 km) à voie étroite, réparties sur l'ensemble de la région, dédiées pour 175 km au transport de banlieue et pour 439 km à la mobilité touristique, à travers un calendrier des voyages à fréquence saisonnière, ou de trains en location, personnalisés selon les besoins des voyageurs. La construction du réseau, qui s'est déroulée entre la fin des années 1800 et les premières années de 1900, a été soutenue en particulier par l'industrie minière, pour laquelle le chemin de fer (à une époque pratiquement dépourvue de routes) était le meilleur moyen de faire voyager les marchandises.

Les itinéraires dignes de mention sont les suivants :

Itinéraire Lawrence-Cagliari-Mandas-Isili-Sorgono (154 km)

C'est l'une des lignes des plus suggestives, que de la capitale régionale mène au centre de la Sardaigne, à travers les zones les plus sauvages de l'île, dans les territoires les moins desservis par le réseau routier. Les 83 km de l'Isili-Sorgono sont réservés à un usage touristique. La locomotive à vapeur circule toujours le long de ces lignes, avec quelques difficultés.

Itinéraire Mandas-Arbatax (161 km)

Elle s'élève dans le désert de Sardaigne, et est la longue branche de la route "Lawrence", qui passe par les montagnes de Tonneri et mène à la région de l'Ogliastra, sur la côte est. Entièrement dédié uniquement au service touristique, à travers les zones les plus sauvages de l'île, dans les territoires les moins desservis par le réseau routier, c'est une véritable ligne de montagne qui, à partir du niveau de la mer est développé pour des dizaines de kilomètres dans une morphologie de montagne, à plus de 800 m d'altitude. La locomotive à vapeur circule toujours le long de ces lignes, avec quelques difficultés.

Ligne bleue Nuoro-Macomer-Bosa (106 km)

La ligne relie le centre de la Sardaigne à la côte ouest avec 48 km de trajet Macomer-Bosa marina dédié uniquement au tourisme. Il s'agit d'une ligne extrêmement panoramique qui de 500 m du plateau du Campeda plonge dans la mer de la côte de Bosana.

Ligne des Deux Mers, entre la Riviera del Corallo (Alghero) et l'Archipel de La Maddalena/Palau (151 km)

La liaison part d'Alghero et passe par Sassari, l'ancienne région d'Anglona, par Tempio et la haute Gallura, traversant le territoire de la Costa Smeralda, jusqu'à Arzachena et Palau.

Ligne Sorso-Sassari-Alghero (40 km)

Il s'agit d'une ligne où la fonction métropolitaine est doublée d'une forte valeur touristique et où on encourage l'intermodalité entre train, vélo et plage.

Ces dernières années, l'ensemble de la ligne ferroviaire à voie étroite du train vert a subi une très forte crise en raison de l'interruption de la plupart des connexions, de l'échec des essais des ponts métalliques et de la gestion vacante, surmontée par la confirmation de l'ARST comme une société habilitée à gérer les chemins de fer de la Sardaigne. Les voyages reprendront à pleine capacité en août 2019 (en 2018, ils ont atteint leur plus bas niveau historique avec seulement 15 000 présences).

Ligne / Train	Offre actuelle	faiblesses	Opportunités de développement
Petit train vert	Il s'agit d'une proposition de voyage "dans le temps" caractérisé par une très faible vitesse (33 km heure) qui	L'échec des essais des ponts métalliques a en fait amputé la ligne, réduisant	Là où il est possible de mettre en place une offre de voyages adaptée à la demande provenant des villes ainsi que du tourisme côtier et scolaire, l'éventail des opportunités à saisir est large et est lié à :

	<p>se développe le long d'un territoire sauvage très semblable à celui d'il y a 120 ans, apprécié des touristes de la côte et de la ville, dans une région à la morphologie montagneuse, où le paysage est marqué, par des reliefs et gorges, ainsi que par de vastes systèmes lacustres, à haute valeur paysager.</p> <p>C'est le meilleur moyen de découvrir les mille richesses de l'arrière-pays de la Sardaigne, parmi les paysages, site d'intérêt forestier, historique, archéologique, naturaliste, en passant par de tous petits villages, toutefois riches en traditions, fêtes, saveurs.</p>	<p>le nombre de voyageurs de 88 000 en 2003 à seulement 15 000 en 2019. Les glissements de terrain sont fréquents le long de la ligne et présentent de nombreuses lacunes : en particulier, certaines lignes historiques nécessitent une intervention d'entretien majeur, ordinaire et extraordinaire, qui n'a pas été respectée pendant de nombreuses années.</p>	<ul style="list-style-type: none"> a) la restauration du matériel ferroviaire historique et des anciennes locomotives à vapeur b) l'utilisation de la ligne pour les propositions touristiques même le long des lignes de transport public (TCL) ; c) l'intégration avec les festivals et les fêtes largement répandus dans les zones de montagne ; d) l'intégration du réseau avec les attraits naturalistes, forestiers, paysagers et archéologiques des zones traversées ; e) la connexion aux actions de mise sur pied du réseau cycliste régional et à l'utilisation des nouveaux véhicules légers (Vélo rail, bicyclettes) en hiver, lorsque les trains touristiques ne voyagent pas. Une politique tarifaire différente pourrait favoriser un séjour de plusieurs jours le long des voies ferrées. De différents types d'activités touristiques pourraient être développés dans les édifices le long de la ligne : leur répartition entre opérateurs, associations et particuliers devrait être simplifiée en les soumettant à une vérification des activités effectivement exercées.
--	---	--	---

1) L'écartement étroit est défini comme l'écartement des voies des chemins de fer ou des réseaux ferroviaires qui est inférieur à l'écartement normal, qui est de 1 435 mm

Toscane

En ce qui concerne la Toscane, trois itinéraires sont pris en considération : la ligne **Cecina/Volterra/Saline/Pomarance**, la ligne **Siena-Grosseto** et, enfin, la ligne **Lucca-Aulla**.

La ligne reliant **Cecina à Pomarance** a été construite à partir de 1863. En 1912, la liaison à crémaillère de 8 km entre Saline et Volterra a été activée pour surmonter la pente, qui ensuite a été close en 1958. Le site du chemin de fer est encore intact jusqu'à presque la ville de Volterra et peut être parcouru à pied. La ligne reliant Cecina, sur la côte tyrrhénienne, à Saline di Volterra est longue d'environ 30 km, avec une voie simple et non électrifiée. La ligne a été suspendue pendant environ 2 ans, d'abord par manque de matériel roulant diesel. Compte tenu de la fréquentation modeste et des temps de déplacement comparables entre le rail et la route qui circulent à proximité, le service a été remplacé par le bus et réactivé seulement en décembre 2013, après quelques interventions sur l'infrastructure. Cependant, la ligne n'a retrouvé sa pleine fonctionnalité (30 minutes sans ralentissements) qu'en été 2016, grâce à un investissement d'environ 8 millions d'euros de la Région Toscane pour le renouvellement des voies et la modernisation des technologies. Le service ferroviaire est limité à la période scolaire (septembre-juin), avec 4 couples de trains par jour, aux heures qui intéressent les étudiants, du lundi au samedi. Les services de l'après-midi sont assurés en bus. Les horaires actuels ne sont pas en mesure de répondre aux besoins des touristes. Les jours fériés et les mois d'été, il n'y a pas de service ferroviaire.

Le tronçon **Siena-Grosseto**, construit entre 1864 et 1927, est une simple voie non électrifiée d'environ 90 km qui, comme la Cecina-Pomarance, est l'une des "petites voies ferrées" et relie Sienne à Grosseto par la Valdarbia, en suivant ensuite le cours du fleuve Ombrone. Aujourd'hui, il y a 10 gares et arrêts intermédiaires actifs, tandis que 8 arrêts sont fermés au service ordinaire. Entre 2013 et 2017, la ligne a été suspendue plusieurs fois en raison d'inondations. La gare de MonteAntico est le site d'intersection et est équipée d'une voie supplémentaire permettant un stationnement prolongé des trains et qui consentirait d'inclure dans la ligne, même le tronçon, fermé au service ordinaire, qui bifurque vers l'Amiata et qui est habituellement utilisé par le TrainNatura, une des expériences, mises en place en Italie, avec du matériel historique, des plus durables et réussies des trains touristiques. Asciano-Monteantico a récemment été inclus dans le réseau de "pistes intemporelles" de la Fondation FS. Les horaires actuels, tant en semaine que les jours fériés, ne sont pas réguliers et bien qu'il n'y ait pas de décalage horaire important, ils ne sont que partiellement en mesure de répondre aux besoins des touristes.

Ligne / Train	Offre actuelle	faiblesses	Opportunités de développement
Cecina-Volterra Saline Pomarance	La ligne, entièrement rénovée et modernisée en 2016, est actuellement une alternative au transport par bus et permet de relier les deux terminus en une demi-heure.	Principalement utilisée par les élèves dont les heures d'activité sont limitées à la période scolaire (septembre-juin), sans fonctionner les jours fériés et pendant les mois d'été, la ligne qui gère actuellement un bassin d'environ 20 passagers par train, n'est pas en mesure de satisfaire les flux touristiques.	La ligne, déjà maintenant, est destinée à des projets culturels tels que "Train littéraire", cofinancé par la Région Toscane dans le cadre de l'annonce de la mise en valeur des chemins de fer secondaires. De telles initiatives peuvent attirer l'attention sur la ligne et ce territoire, ce qui conduit à une augmentation des flux

		Il n'y a pas de site web dédié décrivant l'itinéraire	touristiques sur la ligne, désormais utilisée uniquement pour le trafic de banlieue, principalement des étudiants, à la fois vers Cecina et Volterra, où se trouvent des lycées hautement spécialisés. Elle n'est pas prête pour le tourisme (vu les horaires). Le projet devrait permettre la répétition d'initiatives pilotes similaires visant non seulement Cecina et Volterra, mais aussi d'autres sites dans la région.
Siena-Grosseto	Actuellement, tous les types d'usagers circulent sur la ligne (une paire de trains est presque exclusivement utilisée par les élèves des lycées de Grosseto). La présence de structures d'hébergement de grande valeur, fréquentées principalement par des clients étrangers, plus enclins à utiliser les transports en commun, voit également au printemps et à l'automne des afflux importants des petites gares vers les villes d'art, accessibles directement ou par correspondance avec ce service régional. Très basse l'utilisation des gares par les randonneurs et les touristes pour accéder au territoire.	Les petites villes sièges de gare ou d'arrêt sont loin des villes, la ligne traverse un territoire peu humanisé. L'horaire actuel ne permet pas l'utilisation de la ligne au niveau touristique. Il n'y a pas de site web dédié qui décrit l'itinéraire	Le paysage est une grande attraction car il traverse un territoire avec peu de présence humaine. De nombreuses villes médiévales prestigieuses sont situées sur les collines et peuvent être rejointes potentiellement en quelques kilomètres à partir de la voie ferrée. Les zones traversées sont caractérisées par des produits de qualité (vin, huile). La modernisation de la ligne pourrait accroître le potentiel d'attraction touristique.

Corse

Les lignes prises en considération pour le projet sont la **Bastia - Corte - Corte - Ajaccio** et la **Calvi-Ponte Leccia-Casamozza** qui, après une dizaine d'années de "gestation" due à la définition des priorités stratégiques du territoire, ont commencé à être construites en 1878. Cependant, les lignes ne furent achevées qu'en 1930 et finalement opérationnelles en septembre 1935. Les lignes ferroviaires sont principalement des lignes régionales de transport de voyageurs (et un train périphérique vers Ajaccio et Bastia), mais compte tenu des paysages traversés (mer et montagne), il s'agit d'un itinéraire à très fort potentiel touristique. Les trains ne transportent pas de marchandises et une étude est en préparation pour identifier les améliorations à apporter. Le réseau ferroviaire, avec une seule voie métrique non électrifiée, entourée d'un environnement montagneux et sinueux, est caractérisé par une opération difficile : la topographie tourmentée n'épargne ni l'homme ni le matériel. La succession des rampes à franchir rend essentielle la bonne motorisation des trains pour maintenir une vitesse suffisante et des temps de parcours raisonnables. La ligne centrale relie Bastia en Haute Corse à Ajaccio en Corse du Sud, à 158 km de distance en train. Elle fait partie d'un axe Nord-Est / Sud-Ouest, et passe par Vizzavona et Corte. Une ligne de 74 km relie Ponte-Leccia et traverse la Balagne pour rejoindre Calvi par l'île Rousse. Les deux lignes desservent 16 gares et 49 arrêts, pour un total de 1592 installations, dont 59 viaducs et 57 tunnels. Le "trinighellu" traverse plaines et montagnes en "violents contrastes où les plus beaux paysages du monde se heurtent sans jamais se mélanger". De Bastia, le train se balance, accroché aux falaises, traversant plusieurs montagnes, parfois enfouies sous terre sur plusieurs kilomètres, traversant quelques ruisseaux, rencontrant le "voile de la mariée", une magnifique cascade surplombant la ligne, suit la rivière dans l'atmosphère tropicale du Golfe d'Ajaccio. Sur la ligne de la Balagne, le paysage est plus pittoresque, le train traverse les gorges à travers le désert de la vallée de Navaccia. Entre Ile-Rousse et Calvi, le train longe la mer et passe des criques aux promontoires, desservant la mer et les campings.

Ligne / Train	Offre actuelle	faiblesses	Opportunités de développement
Bastia - Corte - Corte – Ajaccio et Calvi-Ponte Leccia-Casamozza	La ligne fonctionne régulièrement tout au long de l'année et dessert aussi bien les résidents que les touristes.	L'infrastructure touristique n'est pas très développée. La signalisation touristique fait défaut et, par conséquent, de nombreux endroits sont difficiles à trouver.	Un développement coordonné des infrastructures touristiques et une "orientation" régionale pourraient peut-être améliorer les services offerts.

Région SUD

Les lignes en question relient essentiellement deux zones : Nice avec Cuneo et Vintimille (lignes Cuneo-Ventimiglia et Nice-Breil) et Nice avec Digne-les-Bains (ligne Nice-Digne). Bien qu'il y ait trois sections, elles seront fusionnées en deux lignes homogènes dans la description.

En ce qui concerne le premier tronçon, le Cuneo-Ventimiglia est une ligne italienne de 99 km de long qui traverse le territoire français entre Vievola et Piena au sud du Breil. Inaugurée en 1928, la ligne est à voie unique, non électrifiée et à écartement normal. Pour l'Italie, cette ligne présente un grand intérêt car elle relie le Piémont et la Ligurie. Pour la France, son intérêt économique est principalement local et touristique. C'est un point d'accès de Nice à la célèbre Vallée des Merveilles et offre un accès facile aux stations de ski du côté italien. Depuis 2012, les lignes Nice-Breil et Cuneo-Ventimiglia ont été modernisées afin d'améliorer la sécurité du trafic (signalisation) et d'assurer la sécurité des infrastructures et des voies qui présentaient des déficits d'entretien et qui devaient être rénovées, tandis que pour la partie basse entre Nice et Breuil des interventions ont été réalisées pour augmenter la capacité. Les travaux ont principalement porté sur la réparation de certaines parties de la ligne et la création de deux nouvelles jonctions. La ligne Nice-Breil-Tende donne accès aux territoires de la Haute Côte d'Azur en les reliant aux bassins périurbains et urbains. Il s'agit d'un itinéraire essentiel pour les habitants et les usagers du Piémont qui doivent atteindre le littoral de la côte de la Méditerranée. Pour les habitants de la vallée de la Roya, la ligne est un moyen de rejoindre Nice. Elle est également très fréquentée par les touristes. En effet, depuis 2002, le TER touristique "Train des Merveilles" a été lancé dans le but d'améliorer la réputation et l'utilisation de cette ligne ferroviaire. Ce train régulier offre un service d'information touristique (en français et en anglais) sur les villages, les sites et les caractéristiques techniques exceptionnelles de la ligne, sans frais supplémentaires ni obligation de réservation. Ce service de guide touristique est offert tous les jours de juin à septembre, ainsi que les fins de semaine de mai et octobre. Le tracé de la ligne est une grande œuvre architecturale et traverse des villages historiques, des paysages et des sites d'une grande richesse naturelle. A Tende, vous pouvez accéder au Parc National du Mercantour, où vous trouverez la Vallée des Merveilles, le site rocheux et le site de Fontanalba. A la frontière avec l'Italie, cette région offre un paysage naturaliste caractérisé par des gorges, des bois et de vastes pâturages. Il y a des villages comme Saorge, des chapelles à fresques à Brigue, des églises baroques à Breuil, Sospel et Tende et des gravures rupestres dans la Vallée des Merveilles. SNCF RESEAU assure la maintenance et la gestion de la ligne Nice-Breil et du tronçon français de la ligne Cuneo-Ventimiglia, long de 99 km. Cette ligne dessert 12 gares et arrêts par jour avec 11 allées et retours entre Nice et Breil s/Roya (dont 4 avec extension de Breil à Tende). Les billets peuvent être vendus à l'unité mais il existe des abonnements hebdomadaires, mensuels ou annuels avec des réductions pour les voyages touristiques (à partir de 2018, il existe le DAY PASS qui vous permet de voyager sur TER dans toute la région des Alpes-Maritimes du 1er juin au 30 septembre). En saison estivale, tous les jours de juin à septembre et les week-ends et jours fériés de mai à octobre, un guide financé par la région Provence-Alpes-Côte d'Azur commente, en français et en anglais, l'itinéraire et illustre le patrimoine naturel et historique traversé par cette ligne. Le Parc National du Mercantour, qui offre des sentiers de randonnée et des trésors archéologiques de l'art rupestre de la Vallée des Merveilles, peut être atteint de Tende en bus ou en transport sur demande. Cette ligne régulière est fréquentée par les usagers de la zone périurbaine niçoise entre Nice et Breil (essentiellement Nice Drap) tandis que la partie supérieure est utilisée presque exclusivement par des voyageurs occasionnels et certains étudiants (pas d'abonnés aux billets de travail -domicile au nord de Breuil). Dans la partie basse entre Nice et Breil, il transporte en moyenne 220 000 passagers par an, dont environ 78 500 en été, de juin à septembre (année 2016). En 2017, elle a transporté 46 000 passagers sur la ligne haute entre Breil et Tende, dont 40 000 occasionnels, principalement des touristes, et les 6 000 autres étudiants. Chaque saison, entre 15 000 et 20 000 personnes utilisent le train des Merveilles et, parmi elles, beaucoup sont des touristes étrangers.

La deuxième ligne, Nice-Digne, longue de 151 km, commencée en 1883, a été achevée en 1911 en reliant Nice à Digne-les-Bains, puis la Méditerranée à la Haute-Provence. La ligne a été progressivement abandonnée dès la première guerre mondiale et surtout avec l'avènement de l'automobile : elle a été sauvée en 1967 par un consortium de 5 collectivités locales, le SYMA, mais ce n'est qu'en 2005, avec l'attribution de la ligne à

une nouvelle société indépendante, la COMPAGNIE FERROVAIRE DU SUD FRANCE (CFSF) - CHEMINS DE FER DE PROVENCE (depuis 2007 sous la responsabilité de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur) que la ligne est renforcée et reprise. Ce chemin de fer séculaire a un double objectif. Dans sa partie urbaine, elle assure la liaison entre le centre de Nice et la plaine du Var et est donc principalement utilisée par les travailleurs et les étudiants. En partie haute, de la plaine du Var à Digne-les-Bains, la ligne offre, à travers des paysages uniques, un accès aux zones de montagne avec un débouché dans la Vallée de la Durance et un service touristique local : dans cette section, la ligne est utilisée principalement à des fins touristiques. La valeur touristique de la ligne est considérable. Pendant la saison estivale, un train à vapeur, géré par une association (GECP), circule entre Puget-Théniers et Annot. Cette ligne des chemins de fer provençaux est aussi appelée "Train des Pignes". La ligne Nice-Dignes est l'une des rares lignes françaises des réseaux secondaires à voie unique à écartement métrique encore en exploitation régulière, garantissant un transport de voyageurs toute l'année.

Ligne / Train	Offre actuelle	faiblesses	Opportunités de développement
<p>Cuneo-Ventimiglia-Nizza</p>	<p>Les Lignes participent à l'ouverture des vallées de montagne : Roya Bévéra, Peglione et bénéficient d'un tarif réduit pour les billets de train. Au printemps et en été, il y a des guides dans les trains qui expliquent le territoire en anglais et en français. Ils permettent de relier la France à deux régions italiennes, la Ligurie et le Piémont, ce qui donne accès aux stations de ski italiennes : Limone et Casteniro en particulier. Les lignes vous permettent de découvrir des paysages naturels importants et d'accéder au Parc National du Mercantour. Il existe des activités touristiques axées sur le territoire, la nature et la culture. Les lignes intéressent des œuvres d'art remarquables qui s'ajoutent à l'intérêt paysager des territoires traversés.</p>	<p>Coûts d'entretien élevés, compte tenu des travaux et des infrastructures. Coûts d'exploitation élevés des chemins de fer et faible potentiel socio-économique de la partie supérieure par rapport à la demande de transport sur les autres axes ferroviaires de la Côte d'Azur. Système de gestion institutionnelle de la ligne qui n'est pas favorable à son développement. Nécessité de respecter les spécifications techniques d'interopérabilité pour la circulation conjointe de l'offre ferroviaire italienne et française. Pas de stations de ski du côté français de la ligne. Offre touristique limitée avec infrastructure hôtelière réduite. Offre touristique insuffisamment structurée et digne d'intérêt.</p>	<p>Présence d'un organisme institutionnel qui gère la marque "Côte-d'Azur", le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur France qui travaille en collaboration avec les acteurs touristiques, dans le cadre d'une approche marketing territoriale. Elle organise notamment des excursions dans la Vallée des Merveilles. Modalités du tourisme vert, de la randonnée et du vélo.</p>

<p>Nice-Digne</p>	<p>La ligne ferroviaire relie deux territoires, Alpes-Maritimes et Alpes-Haute-Provence, assurant ainsi la liaison des zones de montagne entre elles et la liaison avec le littoral méditerranéen. Le trafic touristique d'un train à vapeur "le Train des Pignes" sur cette ligne entre Puget-Théniers et Annot dans les Alpes de Haute-Provence a lieu pendant la saison estivale et est géré par une association de bénévoles. Accès pour les personnes handicapées avec les nouveaux convois</p>	<p>Les trains sur cette ligne n'acceptent pas les vélos.</p> <p>A Puget-Théniers, une extension des quais serait nécessaire pour permettre au train à vapeur d'atteindre le quai, ainsi qu'une rampe d'accès pour faciliter l'accès des personnes à mobilité réduite. Coûts d'entretien élevés pour la ligne par rapport à son utilisation et pour les nombreuses infrastructures à entretenir.</p>	<p>Intérêt touristique de la région Provence Alpes Côte d'Azur. Les installations touristiques actuelles pourraient être modernisées.</p>
--------------------------	--	---	---

Développement transfrontalier des trains historiques et des lignes touristiques dans l'espace de coopération

Comparaison des différents services activés dans les territoires et opportunités partenaires

Train/Chemin de fer Caractéristiques	Ligurie 1 Principe – Granarolo	Ligurie 2 Genova – Casella	Sardaigne	Toscane 1 Cecina	Toscane 2 Grosseto	Corse	Région Sud Nice- Breil	Région Sud Nice - Digne
Année d'ouverture	1901	1929	Non spécifié, mais déjà présent en 1921, comme en témoigne une citation de l'écrivain Lawrence	1912	1927	1930 (définitivement opérationnel en 1935)	1928	1911 (selon l'année d'achèvement)
Longueur / gares	1,13 km / 9	25 km / 11	604 km	30 km / 5	90 km / 10	232 km / 16	99 km / 12	151 km
Fonctionnement	Électrifiée	Électrifiée	Non électrifiée Sur demande, des véhicules à vapeur d'époque peuvent être utilisés.	Non électrifiée	Non électrifiée	Non électrifiée	Non électrifiée	Non électrifiée
Particularités	Système à pignon et crémaillère inclinés	Itinéraire caractérisé par des pentes raides et des virages étroits comme s'il s'agissait d'un chemin de fer de haute montagne, toutefois en restant pour les 6 premiers kilomètres en vue de la mer. Possibilité de voyager en train historique.	4 itinéraires "lents" qui traversent la quasi-totalité de l'île et qui, depuis l'après-guerre, attirent un véritable tourisme ferroviaire.	L'ancien itinéraire reliant Volterra est encore clairement visible et l'objet d'attraction pour les randonneurs.	La gare de Monte-Antico est un carrefour et elle est équipée d'une voie supplémentaire qui permet aux trains de s'arrêter longtemps et qui permettrait l'insertion dans la ligne du tronçon, fermé au service ordinaire, qui bifurque vers	Le réseau à voie unique traverse un itinéraire caractérisé par une succession de rampes à franchir.	Permet l'accès à la Côte d'Azur Le tracé de la ligne est une grande œuvre architecturale et traverse des villages historiques, des paysages et des sites d'une grande richesse naturelle. A Tende, il est possible d'accéder au	Il s'agit de l'unique survivante de l'ancien réseau des Chemins de Fer de Provence, garantissant la liaison entre les Alpes-Maritimes et la Haute-Provence et entre ces territoires montagneux et le littoral méditerranéen. Pendant la saison estivale,

Train/Chemin de fer Caractéristiques	Ligurie 1 Principe – Granarolo	Ligurie 2 Genova – Casella	Sardaigne	Toscane 1 Cecina	Toscane 2 Grosseto	Corse	Région Sud Nice- Breil	Région Sud Nice - Digne
					l'Amiata et est habituellement utilisé par la TrenoNatura. Asciano-Monteantico a récemment été inclus dans le réseau de "pistes intemporelles" de la Fondation FS.		Parc National du Mercantour.	un train à vapeur exploité par des bénévoles circule sur une partie de la ligne.
Territoire traversé	Depuis le centre-ville, elle mène aux quartiers situés sur les hauteurs de Gênes.	Elle relie le centre-ville à l'arrière-pays en traversant 4 communes (Gênes, Sant'Olcese, Serra Riccò et Casella) et 3 vallées (Val Bisagno, Val Polcevera et Valle Scrivia).	Les itinéraires permettent de passer des paysages côtiers d'une beauté unique aux zones intérieures de l'île, caractérisées par une nature plus sauvage, rocheuse et partiellement montagnaise.	L'itinéraire traverse la partie du paysage vallonné toscan qui va de Cecina à Saline di Volterra.	Elle relie Sienne à Grosseto en passant par Valdarbia, puis en suivant le cours de la rivière Ombrone.	La ligne centrale relie Bastia en Haute Corse à Ajaccio en Corse du Sud, à 158 km en train. Elle fait partie d'un axe Nord-Est/Sud-Ouest et passe par Vizzavona et Corte. Une ligne de 74 km relie Ponte-Leccia et traverse la Balagne pour rejoindre Calvi par l'île Rousse.	Elle relie la vallée de la Roya à la Côte d'Azur et mène au Parc National du Mercantour.	Elle assure la liaison entre les Alpes-Maritimes et la Haute-Provence et entre ces territoires montagneux et le littoral méditerranéen.
Périodicité	Toute l'année, de 6h00 à 24h00	Toute l'année, de 6h00 à 20h30 environ.	Depuis août 2019, elle a repris sa fonctionnalité quotidienne. En cours d'année, cependant, le calendrier est convenu avec les autorités	Le service n'est actif que pendant la période scolaire, pendant les heures du matin.	Les heures d'ouvertures actuelles, en semaine et les jours fériés, ne sont pas cadencés et sont	La ligne fonctionne régulièrement tout au long de l'année et dessert aussi	La ligne fonctionne régulièrement tout au long de l'année et dessert aussi bien les	Elle transporte des voyageurs, principalement des étudiants et des travailleurs,

Train/Chemin de fer Caractéristiques	Ligurie 1 Principe – Granarolo	Ligurie 2 Genova – Casella	Sardaigne	Toscane 1 Cecina	Toscane 2 Grosseto	Corse	Région Sud Nice- Breil	Région Sud Nice - Digne
			locales et les opérateurs.		organisées de façon à servir principalement les étudiants et les travailleurs de banlieue.	bien les résidents que les touristes.	résidents que les touristes.	tout au long de l'année.
Type d'utilisateur	Touristes et banlieusards	Touristes et banlieusards	Surtout les touristes d'été	Étudiants et d'autres banlieusards	Étudiants et d'autres banlieusards	Résidents et touristes	Résidents et touristes	
Proximité des lieux d'intérêt	Tous les attraits de Gênes	Forteresses Génoises Refuge de Ciaè Refuge Lorefice Aqueduc historique Le Mont Sella Creto Monte Valle Alta Via Sanctuaire No. S. de la Victoire Montemaggio Crocefieschi Tous les attraits de Gênes	Cagliari Zones intérieures jusqu'à Isles-Sorges Itinéraire de Lawrence (Montagnes Tonneri - Ogliastra) Macomer - Bosa Campeda Plateau Alghero - Sassari Région d'Angiona Temple Haute Gallura Costa Smeralda	Présence de nombreux SIC et ANPIL Système de sites d'extraction à valeur historique et identitaire Sources de soufre Gisements d'albâtre et carrières de travertin Zones de nécropole et d'intérêt archéologique Écosystèmes dunaires et zones humides derrière les dunes Volterra et ses remparts	De nombreuses villes médiévales prestigieuses sont situées sur les collines et peuvent être atteintes en quelques kilomètres de la voie ferrée. Les zones traversées sont caractérisées par des produits de qualité (vin, huile).	De Bastia, le train se balance, accroché aux falaises, traversant plusieurs montagnes et quelques ruisseaux, rencontre le "voile de la mariée", une magnifique cascade surplombant la ligne, suit la rivière dans l'atmosphère tropicale du Golfe d'Ajaccio. Sur la ligne de la Balagne, le train traverse les gorges à travers le désert de la vallée de Navaccia.	Côte d'Azur Parc national du Mercantour Saorge Chapelles à fresques à Brigue Églises baroques de Breil Sospel Tente	Côte d'Azur Plaine du Var à Digne-les-Bains Val de Durance

Train/Chemin de fer Caractéristiques	Ligurie 1 Principe – Granarolo	Ligurie 2 Genova – Casella	Sardaigne	Toscane 1 Cecina	Toscane 2 Grosseto	Corse	Région Sud Nice- Breil	Région Sud Nice - Digne
				médiévaux et étrusques Zones géothermiques et villages ouvriers d'importance historique		Entre Ile-Rousse et Calvi, le train longe la mer et passe des criques aux promontoires, desservant la mer et les campings.		
Demande touristique associée	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes qui veulent visiter la ville et / ou les quartiers sur les collines. Intérêt particulier pour le chemin de fer, car c'est l'un des plus anciens du monde.	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes qui veulent visiter la ville et / ou les pays de l'intérieur également pour des activités de randonnée. Intérêt particulier pour la présence de la plus ancienne locomotive en service en Italie)	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes d'été qui utilisent le réseau pour rejoindre les stations balnéaires ou les zones intérieures de grande valeur.	Actuellement, il n'y a pas de demande touristique liée à cette activité, à l'exception des quelques manifestations culturelles qui ont eu lieu le long de l'itinéraire, comme le Train littéraire.	Pour l'instant, il n'y a pas d'autre demande touristique que celle d'un Train Nature et de "rails intemporels".	La demande touristique pour le train coïncide avec celle des touristes d'été qui utilisent le réseau pour atteindre : - les stations balnéaires - stations de montagne pour le trekking sur le GR20 L'aspect trekking est le moins valorisé mais il serait certainement le plus utilisé car il est très pratique pour atteindre les points de départ des étapes du GR20.	La demande touristique du train coïncide avec celle des touristes d'été qui utilisent le réseau pour rejoindre les stations balnéaires de la Côte d'Azur et le Parc du Mercantour et ses beautés historiques, culturelles et naturelles.	Il n'y a actuellement pas de demande touristique liée à ce secteur, si ce n'est la demande relative des touristes qui peuvent utiliser le chemin de fer comme moyen de transport entre la Côte d'Azur et la Provence. Un certain intérêt particulier existe pour le train à vapeur réalisé pendant l'été

Train/Chemin de fer Caractéristiques	Ligurie 1 Principe – Granarolo	Ligurie 2 Genova – Casella	Sardaigne	Toscane 1 Cecina	Toscane 2 Grosseto	Corse	Région Sud Nice- Breil	Région Sud Nice - Digne
Offre touristique connectée	<p>Services et attractions de la ville de Gênes</p> <p>Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion ou la mise en valeur à des fins touristiques.</p>	<p>Site et brochure dédiés au monde FGC qui présente les meilleures propositions dans la région pour compléter le voyage et offre des rabais et des réductions pour les utilisateurs dans les restaurants et magasins dans les municipalités traversées par la voie ferrée.</p> <p>Possibilité de louer le convoi historique pour des événements</p> <p>Nombreuses installations d'accueil tout le long du parcours</p>	<p>Logo dédié</p> <p>Possibilité de louer un train pour des événements</p>	<p>Services et attractions sur le territoire traversé</p> <p>Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion ou la mise en valeur à des fins touristiques.</p>	<p>Services et attractions sur le territoire traversé</p> <p>Il n'y a pas d'activités spécifiques de promotion à part les initiatives TrenoNatura et les "rails intemporelles".</p>	<p>Services et attractions sur le territoire traversé</p> <p>Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion et la mise en valeur du réseau ferroviaire.</p>	<p>"Train des Merveilles" avec des activités régulières, pendant les courses offre, sans frais supplémentaires ni obligation de réservation, un service d'information touristique (en français et en anglais) sur les pays, sites et caractéristiques techniques exceptionnelles de la ligne. Ce service de guide touristique est offert tous les jours de juin à septembre, ainsi que les fins de semaine de mai et octobre. Le tracé de la ligne est une grande œuvre architecturale et traverse des villages historiques, des paysages et des sites d'une</p>	<p>Services et attractions sur le territoire traversé</p> <p>Il n'y a pas d'activités spécifiques pour la promotion et la mise en valeur du réseau ferroviaire, sauf pour le train à vapeur pendant l'été.</p>

Train/Chemin de fer Caractéristiques	Ligurie 1 Principe – Granarolo	Ligurie 2 Genova – Casella	Sardaigne	Toscane 1 Cecina	Toscane 2 Grosseto	Corse	Région Sud Nice- Breil	Région Sud Nice - Digne
							grande richesse naturelle.	
Système d'information dédié	Site de l'opérateur (AMT) avec page dédiée à la Crémaillère (historique, horaires, parcours et tarifs)	Site entièrement dédié, avec des informations sur d'éventuelles activités touristiques et fauniques liées au chemin de fer.	Site entièrement dédié, avec des informations sur d'éventuelles activités touristiques / amusements liées au chemin de fer.	No	No	Site web de l'opérateur pour obtenir des informations sur les horaires et les tarifs des services	Pas de site dédié, quelques informations sur le Train des Merveilles sont rapportées sur le site du Parc du Mercantour	No
Éléments à mettre en valeur	Historicité Fonctionnalité des liaisons ville-campagne et ville-campagne	Le train historique Améliorer l'infrastructure afin de donner plus de continuité au service à valeur touristique	Matériel roulant historique et locomotives à vapeur Intégration avec les festivals et les festivals dans les zones de montagne Intégration du réseau avec les attraits naturalistes, forestiers, paysagers et archéologiques des zones traversées. Connexion au réseau cyclable régional et utilisation de véhicules légers en période hivernale Développement des activités touristiques dans les bâtiments le long de la voie ferrée (ancienne utilisation ferroviaire)	Compte tenu du nombre de points d'intérêt situés à proximité de l'itinéraire et des gares/arrêts, le service devrait également être fourni pendant l'été et surtout promu en termes de tourisme, y compris comme moyen de relier les sentiers et les vélos qui mènent aux zones SIC, SIR, ANPIL de valeur naturelle et touristique	Compte tenu du nombre de points d'intérêt et des précieuses installations d'accueil situées à proximité de l'itinéraire et des gares/arrêts, le service devrait être davantage valorisé à des fins touristiques et amélioré par des horaires appropriés pour desservir également ce type d'utilisateurs.	Compte tenu du nombre de points d'intérêt situés à proximité de l'itinéraire et des gares/arrêts, le service pourrait être encore amélioré à des fins touristiques par un développement coordonné des infrastructures touristiques et une "orientation" au niveau régional.	Possibilité de synergie avec le Comité Régional du Tourisme Côte d'Azur France, qui gère la marque "Côte-d'Azur", pour améliorer la promotion touristique et stimuler l'offre, qui est encore assez limitée en termes de services.	Historicité Fonctionnalité des liaisons Côte d'Azur - Provence, Alpes-Maritimes et Alpes-Haute-Provence

Les lignes analysées, bien qu'elles présentent des différences substantielles par rapport à la longueur des itinéraires et au nombre de gares/arrêts, partagent la même historicité puisqu'elles ont toutes été construites entre la fin du XIXe siècle et le début du XXe siècle, avec début du service dans les trente premières années du XXe siècle. Toutes ces lignes traversent également des territoires importants, caractérisés par des lieux de grand intérêt paysager, naturel, historique et culturel, dont certains sont déjà largement reconnus au niveau international. Un autre élément commun, intrinsèque à l'ancienneté des lignes ferroviaires à l'étude et à la complexité des zones connectées, est la difficulté de gérer les tronçons en termes de coûts de maintenance élevés à supporter pour maintenir les services en exploitation.

Tous les itinéraires couverts relient les régions intérieures aux systèmes côtiers sur lesquels il existe déjà une offre touristique bien développée qui peut également favoriser une plus grande attractivité des lignes ferroviaires, bien qu'il n'existe pas encore pour ces dernières un système structuré spécifique de promotion et de valorisation à des fins touristiques. En tout état de cause, chaque chemin de fer présente des initiatives, certaines permanentes, d'autres occasionnelles ou sporadiques, visant à accroître son attractivité :

- **Ligne Principe - Granarolo (Ligurie)**, bien qu'elle ne dispose pas d'un site web dédié à la mise en valeur touristique spécifique, est bien représentée sur la page web de l'opérateur, qui présente l'historique et les caractéristiques techniques ainsi que les horaires, tarifs et méthodes d'accès ;
- **Gênes - Casella (Ligurie)**, pour laquelle un site web dédié a été créé, sur lequel, en plus des horaires, des tarifs et des méthodes d'accès, des lieux d'intérêt accessibles en train sont également promus, ainsi que les possibilités d'excursions associées ;
- **Le train vert (Sardaigne)**, pour lequel un site dédié a été créé, sur lequel, outre les horaires, les tarifs et les modalités d'accès sont également promus aux sites touristiques accessibles par le train et les possibilités de randonnées associées ;
- **Ligne Cecina - Saline (Toscane)**, depuis quelques années, le Train Littéraire a été créé les dimanches de printemps, un événement qui prévoyait l'utilisation de l'itinéraire pour des excursions culturelles entre Cecina et Volterra dédié à certains écrivains célèbres, dont les œuvres les plus importantes ont été retracées pendant les voyages en train ;
- **Ligne Grosseto - Sienne (Toscane)**, pendant la période automnale, certains dimanches le TrainNature avec Locomotive à vapeur est mis sur rail, à l'occasion de certains événements et manifestations traditionnelles qui ont lieu dans les lieux coïncidant avec ou près des arrêts et des gares. Le tronçon désaffecté entre Asciano et Monte Antico a été rouvert parce qu'il fait partie du programme "rail sans temps" de la Fondation FS et qu'il est destiné uniquement à la circulation des locomotives et trains historiques à des fins touristiques ;
- **Lignes Bastia - Corte - Corte - Ajaccio et Calvi-Ponte Leccia-Casamozza (Corse)**, bien qu'elles ne disposent pas d'un site Internet dédié à la valorisation touristique spécifique, sont bien représentées sur le site de leur opérateur, qui contient les horaires, tarifs et modalités d'accès. Ils couvrent des itinéraires fondamentaux pour le tourisme balnéaire et d'excursion ;
- **Les lignes Cuneo-Ventimiglia et Nice-Breil (Région Sud)**, partie de l'itinéraire, celle qui relie le Parc du Mercantour, est assurée en été et les week-ends de mai et octobre par le Train des Merveilles, qui avec des activités régulières, pendant les courses offre, sans frais supplémentaires ni réservation, un service de renseignements touristiques (en français et anglais) sur les pays, lieux et caractéristiques techniques exceptionnelles du trajet. Il n'y a pas de site dédié au Train des Merveilles et **La ligne Nice - Digne**, une partie de la ligne pendant la saison estivale est exploitée par un train à vapeur organisé et exploité par des bénévoles.

En ce qui concerne la demande touristique, il convient de signaler que la quasi-totalité des lignes ferroviaires analysées ont également une audience touristique, qui reste toutefois limitée par rapport à l'attractivité potentielle des territoires traversés. De plus, l'utilisation de ces chemins de fer historiques par les touristes est principalement liée au service de voyage pour atteindre les destinations de séjour ou d'autres lieux d'intérêt et seulement à l'occasion de certaines initiatives spécifiques, telles que les journées avec les

locomotives à vapeur, le train des merveilles et le train littéraire, il existe une attraction directe pour la ligne ferroviaire ou le train-piste.

Comme indiqué plus haut, l'ensemble des territoires couverts par les Lignes analysées dispose d'une offre touristique assez développée, au moins en liaison avec les gares principales. Cependant, les services offerts aux touristes dans les différents sites touristiques sont encore mal intégrés avec les opportunités de transport "historico-culturel" proposées par ces lignes. Il manque encore une vision commune de la promotion des chemins de fer historiques au sein de l'offre globale des territoires : les itinéraires analysés pourraient être le point de départ d'une gestion touristique à grande échelle prenant en compte les particularités et les différents points d'intérêt liés par les chemins de fer historiques.

Adresses pour la mise en réseau et la construction d'une offre transfrontalière

La construction d'une offre transfrontalière est possible en définissant une stratégie claire prévoyant les points suivants :

- 1) Identification des opportunités de valorisation communes aux différentes lignes analysées. Parmi les aspects les plus intéressants qui peuvent être promus à travers la coopération territoriale pour une plus grande attractivité touristique, on trouve :
 - a. La valeur historique et culturelle des lignes ferroviaires analysées (période de construction similaire) ;
 - b. La liaison entre la côte et l'arrière-pays, qui, dans la plupart des cas, coïncide également avec les villes, et les petits villages toutefois d'une grande importance paysagère ;
 - c. Intégration avec d'autres réseaux de mobilité douce et de lente jouissance du paysage et des zones d'importance naturelle et culturelle, comme les pistes cyclables, les sentiers naturels, les sentiers et autres activités de randonnée pédestre ;
 - d. La possibilité de convertir les équipements publics désaffectés le long des Lignes Historiques pour l'accueil ou d'autres activités d'intérêt touristique (petits musées et/ou Parcs à thème) ;
- 2) Implication de toutes les parties concernées dans la planification des actions stratégiques (il s'agit d'un point clé de la méthodologie pour les actions pilotes - T2.3.1), telles que :
 - a. Les voyageurs et les secteurs d'appui à la construction de propositions intégrées pour les lieux d'intérêt - le chemin de fer historique ;
 - b. Les organismes et institutions publics territoriaux et non territoriaux à promouvoir les synergies entre les différents territoires traversés par les lignes historiques, par la création d'une "salle de contrôle" commune, notamment en ce qui concerne la nécessité d'entreprendre une planification adéquate de l'entretien des infrastructures et des structures et la mise en valeur des structures publiques désaffectées sur les voies ferrées ;
- 3) Profilage clair du touriste potentiellement intéressé par des forfaits "train" transfrontaliers-Territoire " ;

La définition d'une série d'actions concrètes au niveau de l'espace de coopération. D'après les résultats des analyses, certaines indications à cet effet peuvent concerner, par exemple :

- a. La nécessité d'un système de promotion transfrontalière des lignes historiques qui fasse ressortir le potentiel d'attraction du système ferroviaire lui-même et des territoires qu'il traverse, en faisant émerger les connexions intrinsèques entre eux ;
- b. La définition d'un calendrier commun et alterné d'initiatives permettant de créer un fil conducteur commun, une narration partagée entre les Lignes de chemin de fer, afin d'améliorer le profil transfrontalier.

Critères d'identification et de sélection des bonnes pratiques et des critères de référence

faiblesses	Critère de sélection des bonnes pratiques	Partie(s) concerné(s) à impliquer	Valeur ajoutée du partenariat transfrontalier
a) Fragilité des infrastructures liée à l'historicité des Lignes et à la complexité des territoires traversés	Bonnes pratiques de gestion structurelle des itinéraires historiques, y compris par des méthodes innovantes d'organisation de l'entretien, des réparations, etc.	Autorités locales responsables de la gestion des structures et des infrastructures Sujets gérant les Lignes Universités et centres de recherche (partie technique)	Favoriser la comparaison entre les différents acteurs publics impliqués pour expérimenter des solutions communes Stimuler les gestionnaires et/ou les autorités locales à ouvrir des voies d'innovation avec les universités et les centres de recherche
b) Mise en valeur limitée de la dimension historico-culturelle du chemin de fer historique	Bonnes pratiques pour la valorisation du tronçon ferroviaire en tant que patrimoine historico-culturel d'un territoire donné	Autorités locales responsables de la gestion des structures et des infrastructures Sujets gérant les Lignes Universités et centres de recherche (partie humaniste) Associations et groupes bénévoles Opérateurs privés (guides touristiques, artisans amateurs de modélisme, etc.)	Favoriser la comparaison entre les différents sujets impliqués afin d'expérimenter des solutions partagées. Stimuler les gestionnaires et/ou les autorités locales à initier des pistes d'innovation avec les universités et les centres de recherche, ainsi qu'avec les volontaires et les opérateurs privés. Structurer une narration commune aux Lignes identifiées pour devenir la base d'une offre conjointe
c) Manque d'intégration des Lignes Historiques dans l'offre touristique territoriale	Bonnes pratiques de valorisation du tronçon ferroviaire comme opportunité d'attractivité du territoire	Autorités locales responsables de la gestion des structures et des infrastructures Sujets gérant les Lignes	Favoriser la comparaison entre les différents sujets impliqués afin d'expérimenter des solutions partagées.

faiblesses	Critère de sélection des bonnes pratiques	Partie(s) concerné(s) à impliquer	Valeur ajoutée du partenariat transfrontalier
	Bonnes pratiques des voyages organisés territoire-ligne historique	Universités et centres de recherche (partie humaniste et économique) Opérateurs privés (à but lucratif et non lucratif) de tourisme et d'activités de soutien	Inciter les gestionnaires et/ou les autorités locales à mettre en place des laboratoires de co-planification de nouvelles initiatives avec les universités, les centres de recherche et tous les opérateurs privés.
<p>Sous c) Améliorer encore l'intégration avec d'autres méthodes "lentes et douces" de profiter du territoire (pistes cyclables, sentiers, sentiers naturels et autres activités de randonnée pédestre).</p>	<p>Bonnes pratiques pour la valorisation du tronçon ferroviaire comme une opportunité pour une fructification lente et douce du territoire</p> <p>Bonnes pratiques des forfaits randonnée-tourisme-ligne historique</p>	<p>Autorités locales responsables de la gestion des structures et des infrastructures</p> <p>Sujets gérant les Lignes</p> <p>Universités et centres de recherche (en partie sciences de l'environnement, sciences humaines et économiques)</p> <p>Opérateurs privés (à but lucratif et non lucratif) de tourisme de randonnée et d'activités de soutien</p> <p>Associations de mise en valeur de l'environnement et de la nature, associations sectorielles (p. ex. FIAB, CAI)</p>	<p>Définir des paquets spécifiques à promouvoir dans l'espace de coopération et basés sur le récit commun.</p>
<p>d) Dégradation des structures publiques le long des lignes historiques</p>	<p>Bonnes pratiques pour la valorisation des biens publics qui ne sont plus utilisés le long des voies ferrées historiques, à des fins touristiques et pour la valorisation de l'itinéraire d'un point de vue historique et culturel.</p>	<p>Autorités locales responsables de la gestion des structures et des infrastructures</p> <p>Sujets gérant les Lignes</p> <p>Universités et centres de recherche (partie humaniste et économique)</p> <p>Opérateurs privés (à but lucratif et non lucratif) de tourisme et d'activités de soutien</p>	<p>Favoriser la comparaison entre les différents sujets concernés pour initier des processus de concession / privatisation des équipements publics désaffectés et des parcours de reconversion.</p> <p>Inciter les gestionnaires et/ou les autorités locales à mettre en</p>

faiblesses	Critère de sélection des bonnes pratiques	Partie(s) concerné(s) à impliquer	Valeur ajoutée du partenariat transfrontalier
		Associations culturelles, groupes de bénévoles et opérateurs privés intéressés par la mise en valeur de ces structures	place des laboratoires de co-planification de nouvelles initiatives avec les universités et les centres de recherche et tous les opérateurs privés potentiellement intéressés par ces initiatives. Définir des paquets spécifiques à promouvoir dans l'espace de coopération et basés sur le récit commun.

Quelques sources pour trouver de bonnes pratiques

“List of heritage railways” di Wikipédia, fournit une liste de tout le patrimoine ferroviaire historique du monde, avec des liens directs vers les pages nationales, où des détails spécifiques existent. (https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_heritage_railways).

Le Blog WorldWideRails même s'il ne se réfère qu'à 4 pays, les Etats-Unis, le Royaume-Uni, l'Irlande et l'Australie (<https://worldwiderails.com>).

L'article “The 25 greatest train journeys in the world” du 26 avril 2016 - Pas tous se réfèrent aux lignes historiques (<https://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/the-25-greatest-train-journeys-in-the-world/>).

La page “World’s Top 25 Trains” sur le site de la Society of International Railways Travellers - Pas tous se réfèrent aux lignes historiques (<https://www.irtsociety.com/worlds-top-25-trains/>).

Le site “Great Rail Journeys Magazine – The Journal” pour une vue d'ensemble des possibilités de voyage expérientiel en train - Tous ne se réfèrent pas aux lignes historiques (<https://www.greatrail.com/the-journey-blog/>).

La page “Scenic Trains in Europe” sur le site d’Eurail – Pas tous se réfèrent aux lignes historiques (<https://www.eurail.com/en/get-inspired/trains-europe/scenic-train-routes>).

Les pages dédiées aux Trains Historiques et aux parcours intemporels du site de la Fondation FS (<http://www.fondazionefs.it/content/fondazione/it/it.html>).

Le site www.ferrovieturisticheitaliane.it.

Le site www.treni-storici.it.