

Mobilità sostenibile e valorizzazione turistica delle aree interne: i treni storici tra identità e paesaggio

Sustainable mobility and tourist development of internal areas: historic trains between identity and landscape

ANGELA CRESTA

Università del Sannio, cresta@unisannio.it

Riassunto

I nuovi modelli di consumo turistico richiamano i territori, soprattutto quelli delle aree interne alla costruzione di un nuovo tipo di attrattività turistica fondata su percorsi esperienziali che partendo dai luoghi, dai valori, dai patrimoni identitari, dai paesaggi, siano in grado di costruire e/o riproporre risorse e itinerari "altri" legati alla tradizione locale. La promozione e la fruizione dei patrimoni storico-paesaggistico-culturali non può prescindere dalla presenza di una efficiente rete dei trasporti di sostegno all'offerta turistica: di recente, i treni storici e le nuove proposte di turismo ferroviario arricchiscono l'offerta turistica nazionale come previsto dal Piano Strategico del Turismo 2017/2022 e dal Piano Straordinario della Mobilità Turistica 2017/2022. Il presente contributo, alla luce delle recenti esperienze di mobilità lenta e sostenibile a livello nazionale, incentivate e sostenute anche dalla Legge 128/2017 di istituzione delle ferrovie turistiche, si propone il duplice obiettivo di indagare quanto il treno storico possa contribuire al rafforzamento delle identità storico-culturali e paesaggistiche delle aree interne, e quali ricadute possa generare ai fini turistici e in termini di recupero e ripristino delle risorse, di salvaguardia dei beni territoriali diffusi, di rivitalizzazione dei territori più marginali. La cartografia tematica e tecnica presentata a supporto dell'analisi sarà parte integrante del lavoro, strumento indispensabile alla conoscenza e all'approfondimento della tematica trattata, ma anche utile strumento di supporto alle azioni di pianificazione, gestione, salvaguardia e valorizzazione del territorio.

Parole chiave

Turismo sostenibile, Treni storici, Aree interne

Abstract

The current tourist consumption models refer to the territories to the construction of a new type of tourist attraction based on experiential paths. Starting from places, values, identity heritages and landscapes, the territories must be able to build and / or to re-propose "other" resources and itineraries linked to the local tradition. The promotion and use of historical-landscape-cultural heritage cannot be separated from the presence of an efficient transport network in support of the tourist offer: lately historic trains and new proposals for railway tourism have increased the national tourist offer as required by the by Strategic Tourism Plan 2017/2022 by Plan for Tourist Mobility 2017/2022. This paper, considering the recent experiences of slow and sustainable mobility, encouraged and supported also by the Law 128/2017 of institution of the tourist railways, has the two objectives: to investigate how much the historical train can contribute to the strengthening of the historical-cultural and landscape identities of the internal areas; to analyze what spillovers it can generate in terms of tourism, recovery and restoration of resources, protection of widespread territorial assets, revitalization of the most marginal territories. The thematic and technical cartography presented in support of the analysis will be an integral part of the work, an indispensable tool for the deepening of the topic covered, but also to support the planning, management, safeguard and development of the territory.

Keywords

Sustainable tourism, Historic trains, Internal areas

1. Turismo: quando è il territorio a fare la differenza

Da alcuni anni nei processi di pianificazione strategica in ambito turistico, ma anche nei percorsi di gestione delle destinazioni turistiche, alle diverse scalarità, si dibatte sempre più frequentemente di progettare e costruire l'offerta turistica alla luce dell'evoluzione della domanda turistica, dei nuovi comportamenti di consumo del turista e soprattutto dei fattori e dei bisogni che ne influenzano i processi decisionali (Pechlainer, Wiemar, 2000).

Il turista di oggi e del prossimo futuro, qualunque sia il segmento che rappresenta (*Millennial, Generation X, Baby Boomers, Centennials*) e verso il quale implementare innovative strategie di marketing (Ejarque, 2017a, 2017b; Boccella, Salerno, 2017) è alla ricerca costante di esperienze nuove, autentiche, coinvolgenti, memorabili, irripetibili, ma allo stesso tempo concrete e complete, che lo arricchiscano e lo trasformino "positivamente in senso emotivo, fisico ed intellettuale" (Manente, 2013). E se la trasformazione del turista si fonda sui valori dell'*entertainment* (stare in un contesto specifico) dell'*educational* (imparare), dell'*aesthetics* (essere) ma soprattutto dell'*active* (fare) e il viaggio esperienziale diventa sempre più attivo modificandone il ruolo da "ospite" a "viaggiatore e protagonista", è evidente che i nuovi modelli e le nuove pratiche di consumo turistico determinano un nuovo rapporto tra destinazione e turista e richiamano alla costruzione di un nuovo tipo di attrattività turistica.

Ciò vale non solo per le destinazioni tradizionali, ma anche e soprattutto per le destinazioni emergenti o minori, per quei territori, soprattutto delle aree interne, a volte privi dei cosiddetti "grandi attrattori", ma ricchi di luoghi, valori, patrimoni identitari, paesaggi unici e plurali, il cui percorso di valorizzazione territoriale e turistica deve costruire e/o riproporre risorse e itinerari "altri" legati alla tradizione locale e, quindi, prediligere percorsi esperienziali in grado di favorire la "immersione" del turista nella vita della comunità e nelle loro abitudini quotidiane, attraverso la condivisione delle tradizioni, della memoria storica, delle vocazionalità (Heiddeger, 1991; Pine, Gilmore, 2000; Cresta, Greco, 2010; Minca, Oakes 2012; Cresta 2014).

Le nuove pratiche di consumo turistico privilegiano un approccio *slow*, che affianca, rafforza e consolida l'approccio sostenibile e responsabile che ha caratterizzato il turismo negli ultimi decenni (Calzati, 2016; Albanese, 2013; De Salvo, Calzati, 2018): non un nuovo turismo, ma una pratica di consumo, una filosofia, uno stile di vita, uno stato della mente, in cui il turista "rallenta" per conoscere meglio, per approfondire, per cercare e trovare nuovi momenti di socialità a partire dai luoghi, dalla cura, dall'attenzione, per coltivare passioni, per fruire in profondità luoghi, vissuti, comunità, cercando di superare la cultura della velocità e dell'immediatezza (Bauman, 2001; Tomlinson, 2007) a cui i progressi tecnologici e i ritmi frenetici della vita contemporanea ci hanno abituati. Il *framework* teorico dello *slow tourism* va ben al di là dell'originario ed esclusivo legame con la mobilità dolce e con i trasporti lenti da e verso luoghi e destinazioni (Gardner, 2009; Lumsdon, McGrath, 2011; Oh *et al.*, 2014; Guiver, McGrath, 2016; Bagnoli, 2016), pur essendo il trasporto una opportunità di scoperta del territorio e non un semplice mezzo di locomozione, perché "*the term 'mobilities' [i.e., slow tourism] encapsulates a range of spatio-temporal practices, immersive modes of travel and ethical relations that are premised on the desire to connect in particular ways and to disconnect in others*" (Fullagar *et. al.*, 2012, p. 3) ed è strettamente legato e condizionato dalle motivazioni e dagli obiettivi del viaggio.

Il Piano Strategico per il Turismo 2016-2020, partendo dall'assunto che il nostro Paese è "un sistema complesso di offerta e un mercato sempre più dinamico e in rapida evoluzione" (PST, 2017, p. 3), spinge le comunità, le istituzioni e gli operatori del turismo a promuovere una nuova modalità di fruizione del territorio. Consapevole dell'unicità, della pluralità e dell'irripetibilità dei patrimoni legati "alla cultura, all'arte, alla natura, ai paesaggi, alle traduzioni, alla creatività, allo stile e alla moda, al design, al Made in Italy, all'agroalimentare" (PST, 2017, p. 42), il Piano propone un modello di sviluppo che faccia leva sulla diversità del patrimonio paesaggistico e culturale, accanto alle iniziative e alle politiche per le destinazioni prevalenti, in un'ottica di decongestionamento delle mete principali e di stagionalizzazione dei flussi turistici: occorre generare "nuove aree di attrazione, aprendo alla valorizzazione di nuovi

territori, in chiave di sostenibilità e autenticità” (PST, 2017, p. 48) e in risposta alle domanda di turismo lento e mobilità dolce, attraverso la creazione e l’offerta di cammini storici, ciclabili, percorsi ferroviari, itinerari culturali, musicali, letterari, enogastronomici, rete del patrimonio demaniale dismesso e riutilizzo del patrimonio edilizio storico e tradizionale diffuso e sottoutilizzato, etc. Tale modello, attraverso il potenziamento dell’accessibilità fisica e culturale alle risorse territoriali e attraverso un approccio sostenibile ed innovativo nei percorsi di fruizione (percorse alternative), contribuisce a ridurre l’isolamento di territori marginali, periferici, poco serviti e con patrimoni valorizzabili (particolarmente aree interne, di montagna, rurali), riconosce il paesaggio quale attrattore strategico e soprattutto rafforza la memoria storica e l’identità dei luoghi, identifica spazi non solo di fruizione del patrimonio ma anche generatori di cultura (PST, cit.).

La strategia nazionale per accrescere la competitività del settore turistico in Italia è sostenuta e rafforzata dal Piano Straordinario della Mobilità Turistica (PSMT) 2017-2020: secondo un approccio sistemico, il Ministero dei Trasporti, d’intesa con il Ministero per i Beni e le Attività culturali e il Turismo e con la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome, punta sulla mobilità *slow* e inserisce tra le sue priorità il settore turistico. Il concetto di mobilità è declinato come accessibilità ma soprattutto come esperienza, perché spostarsi per raggiungere le mete turistiche, riconoscendo che l’ambiente rappresenta una risorsa che alimenta il turismo e privilegiando forme di mobilità eco-compatibile, “può diventare a sua volta un’esperienza turistica, consentendo al viaggiatore di visitare i luoghi attraversati e di conoscere il Paese in modo autentico” (PMST, 2017, p.16). Il Piano, in linea con il PST, soprattutto in destinazioni minori (aree interne, di montagna, rurali), punta ad integrare l’offerta trasportistica con quella turistica a partire dalla valorizzazione del patrimonio infrastrutturale esistente, dismesso e/o in disuso, che diventa esso stesso elemento di attrattività e che favorisce una piena integrazione tra infrastruttura e meta, attraverso “il recupero, il riuso intelligente e la reinterpretazione delle infrastrutture di trasporto come parte costitutiva dell’identità dei luoghi” (PSMT, 2017, p.62), ma anche la promozione di modelli

di mobilità turistica sostenibile mediante il potenziamento di reti di mobilità attiva e la valorizzazione di itinerari ciclopedonali con finalità turistiche (come alcuni cammini di rilevanza nazionale, quali la Via Francigena, l’Appia *Regina Viarum*, etc).

In questo contesto, i treni storici sono una concreta risposta sia agli obiettivi del PST che del PMST in quanto da un lato favoriscono l’avvicinamento, sia fisico che culturale, del turista al territorio e al suo patrimonio, riducendo le distanze informative e i tempi di connessione tra le porte d’accesso (aeroporti, stazioni, porti) al Paese e ai siti turistici minori, e dall’altro permettono di condividere pratiche turistiche sostenibili dove il mezzo di trasporto diventa occasione stessa di esperienza turistica e luogo di scambio sociale e culturale (Nicotera, Masala, 2018). Le recenti esperienze di turismo ferroviario, incoraggiate e sostenute anche dalla Legge 128/2017 di istituzione delle ferrovie turistiche, e la ritrovata attenzione verso i patrimoni stradali e ferroviari in abbandono a partire dai quali costruire una Rete della mobilità dolce¹, fanno tesoro dell’esperienza americana della *Rail To Trail Conservancy*, delle *vias verdes* spagnole, delle *chemin du rail* francese e belghe, delle *Ecopistas* portoghesi (AA.VV., 1997; Ahern, 2004; Oppido, 2014). Si riconosce alla mobilità dolce e lenta non solo la dimensione ecologica e sostenibile di tale modalità di trasporto, ma soprattutto la dimensione conoscitiva di studio, comprensione, interpretazione di territori e paesaggi altrimenti sconosciuti, la dimensione strategica, di accesso e fruizione di luoghi altrimenti marginali, la dimensione turistica di sostegno, di promozione e sviluppo del turismo lento (Battigelli *et al.*, 2016); tali dimensioni identificano il turismo ferroviario non come una mera pratica di recupero di patrimoni ferroviari dismessi ma come l’opportunità di prevedere idonee politiche di sviluppo sostenibile e responsabile, di valorizzazione del paesaggio, di consolidamento dei network territoriali.

Il presente contributo pone, quindi, le basi per indagare quanto il treno storico possa contribuire al raffor-

¹ Proposta di Legge C.561, “Norme per la tutela di una rete della mobilità dolce nonché per la tutela e la valorizzazione del patrimonio stradale e ferroviario”, presentata il 24 Aprile 2018 e assegnata alla VIII Commissione Ambiente.

zamento delle relazioni tra luogo e memoria dei luoghi, alla valorizzazione diffusa e al rafforzamento delle identità storico-culturali e paesaggistiche delle destinazioni minori e quali ricadute possa generare sui territori attraversati dalla mobilità dolce non solo ai fini turistici, ma anche in termini concreti di recupero e ripristino delle risorse, di salvaguardia dei beni territoriali diffusi, di rivitalizzazione dei territori più marginali. La disamina delle esperienze maturate in Italia anche prima della Legge 218/2017 evidenzierà l'entità del fenomeno in atto e del patrimonio materiale e immateriale coinvolto, e il caso di studio della Tratta Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, riaperta interamente solo il 26 Maggio 2018, propone una prima lettura di un processo autopropulsivo e partecipato di pianificazione strategica per la valorizzazione del territorio delle aree interne a partire dalla ricostruzione della identità territoriale e della memoria collettiva, dalla rifunzionalizzazione delle infrastrutture esistenti e finalizzato ad un percorso di patrimonializzazione proattiva, virtuosa e diffusa (Poli, 2005).

2. I treni turistici per la valorizzazione turistica, culturale, naturalistica delle realtà territoriali minori

In Italia l'attenzione verso il patrimonio ferroviario dismesso ritrova le sue origini nei primi anni '90 quando Ferrovie dello Stato costituisce Metropoli s.p.a. (oggi Ferservizi) con l'obiettivo di occuparsi del consistente patrimonio immobiliare del Gruppo FS, non più strategico e funzionale all'esercizio ferroviario. Qualche anno più tardi il progetto *Ferrovie abbandonate*, in collaborazione con l'Associazione Italiana *Greenways* e l'Università di Milano, consolida l'impegno al recupero e riutilizzo di ferrovie abbandonate o incompiute per la realizzazione di percorsi verdi per la riscoperta e la valorizzazione del territorio e segna una tappa importante nella maturazione di una visione più ampia di mobilità sostenibile². La logica sottesa allo studio e all'analisi

² Dallo studio di Associazione Italiana Greenways e Università di Milano (Senes, Fumagalli, Rovelli, Toccolini 2002) risulta che vi sono quasi 8.000 km di ferrovia che possono essere riutilizzati: 5.100 sono linee non più in servizio, 2.700 sono linee in servizio ma non utilizzate per nulla o quasi per nulla; circa il

organica delle linee ferroviarie inutilizzate e sottoutilizzate è stata non solo quella di quantificare il patrimonio immobiliare dismesso in relazione anche alla sua collocazione territoriale (centri urbani, territori rurali, aree di pregio storico o naturalistico), considerato anche l'elevato coefficiente di compatibilità ambientale di tale pratica turistica (Lucarno *et al.*, 2000), ma anche di analizzare "sia la domanda di 'mobilità dolce' presente nella popolazione sia la presenza e l'accessibilità e fruibilità dell'offerta potenziale di elementi di interesse (naturalistici, paesaggistici, storico-architettonici, turistico-ricreativi) in grado di rispondere a quella domanda" (Isfort, 2004, p.10).

Negli anni più recenti l'interesse si rinvigorisce quando, dopo una profonda riflessione riguardo i possibili riutilizzi e il completamento del censimento delle proprie infrastrutture, il Gruppo FS Italiane decide di puntare su due diverse strategie di valorizzazione e sviluppo dei propri beni: da un lato la trasformazione delle linee dismesse e delle stazioni impresenziate in infrastrutture per la mobilità dolce e dall'altro la riattivazione di alcune tratte ad uso turistico. Il riuso sociale del patrimonio ferroviario, previsto anche dal Piano Industriale 2017-2026 di FS attraverso la trasformazione delle linee dismesse e delle stazioni impresenziate in infrastrutture per la mobilità dolce, riconnette porzioni di territorio, in precedenza unite dal treno, ma ancora fisicamente collegabili e favorisce la riconversione dei sedimi in spazi da connettere alla rete delle piste ciclabili e dei cammini già esistenti. Il coinvolgimento della collettività e delle istituzioni locali garantisce la custodia del bene e il suo uso pubblico, riduce il rischio di abbandono del territorio e degli elementi del paesaggio associati alla Tratta, preservando la memoria storica, recuperando tracce del passato e rendendo sempre più fruibili i luoghi (spesso di elevato pregio ambientale), a fronte di una domanda di turismo esperienziale, della emozionalità, della memoria (La Foresta, 2018), di turismo verde e di percorsi protetti per gli spostamenti a piedi e in bicicletta in forte crescita. La potenzialità

50% di queste ferrovie transita in territori che presentano un certo grado di interesse (per la precisione si tratta di 3.850 km). Per un'analisi più completa si veda anche Ferrovie dello Stato *et alii* (2002), WWF e ISFORT (2003).

di questo approccio e delle politiche da porre in essere ai fini della salvaguardia e della valorizzazione di aree rurali, di destinazioni minori, è confermata e rafforzata anche dai numeri: 1350 km di linee maggiori, 150 km di linee minori (di lunghezza inferiore ai 4 km), 1700 stazioni impresenziate, centinaia di fabbricati situati nelle stazioni e lungo le linee³.

Sono diversi gli interventi già realizzati dagli enti territoriali (principalmente Province e Comuni), eterogenei e differenti nella dimensione e nella tipologia, e che variano dalla creazione di brevi tratti di piste ciclabili di valenza prettamente locale alla realizzazione di vere e proprie *greenways* (le vie verdi in Alto-Adige lungo i segmenti della ferrovia del Brennero del progetto nazionale della Ciclopista del Sole, la *greenway* della vecchia ferrovia Pontebbana denominata Ciclovia Alpe-Adria, la *greenway* Targia-Siracusa dalla città al mare in bicicletta, il *Velorail* lungo il tratto della Sicignano-Lagonegro compreso tra la Stazione di Pertosa e quella di Auletta per sperimentare la bici su rotaie, la Calangianus-Monti in Sardegna, solo per citarne alcune). Inoltre, sono 450 le stazioni per le quali Ferrovie dello Stato, in collaborazione con Banca Etica, ha concesso il comodato (anche gratuito) per realizzare progetti di pubblica utilità, con la finalità non solo di incentivare lo sviluppo di attività aggregative, culturali, di tutela ambientale e di protezione civile, ma anche di preservare il degrado e favorire la manutenzione degli immobili ferroviari, soprattutto nelle stazioni più piccole e inserite in contesti poco urbanizzati⁴.

Nel 2014, inoltre, Ferrovie dello Stato attraverso la Fondazione ha inaugurato il *Progetto Binari senza tempo*, una strategia di differenziazione dell'offerta in un'ottica di sviluppo e mobilità sostenibile che si propone, ancora oggi, di riportare in funzione vecchie linee ferroviarie non più in esercizio su itinerari di particolare pregio naturale, artistico e culturale della provincia italiana su cui fa circolare i propri treni storici. Sono 10 le linee ferroviarie in disuso da diversi anni (Fig. 1a),

che sono state ripristinate e destinate al traffico di treni storici e turistici per un totale di quasi 600 chilometri di binari recuperati all'esercizio turistico. Il progetto si è presentato sin da subito come una risposta alle sollecitazioni che venivano da più ambiti (accademico, politico, economico) di una strategia condivisa e di una programmazione adeguata che superasse interventi territoriali episodici e discontinui ma soprattutto privi di una visione d'insieme: i dati del biennio 2016-2017 raccontano di circa 130mila turisti-viaggiatori, saliti a oltre 200mila nell'ultimo triennio, con un trend di crescita del 45% rispetto al periodo 2014-2015; nel dettaglio, nel 2017 i treni storici di Fondazione FS Italiane hanno effettuato circa 770 viaggi (+47% rispetto al 2016, +269% rispetto al 2014) trasportando circa 68.500 viaggiatori (+14% rispetto al 2016, +185% rispetto al 2014). Dati più aggiornati di Fondazione FS raccontano di 80.000 passeggeri nel 2018 con 420 "eventi treno" e (una previsione) di 100.000 passeggeri nel 2019 con 460 eventi. La dimensione crescente del fenomeno conferma l'elevata richiesta dal nord al sud del Paese di turismo lento e pienamente sostenibile, e di mobilità dolce, in quanto in grado di intercettare angoli d'Italia spesso lontani da itinerari noti, ricchi di storia e cultura e smisurati paesaggi.

La caratteristica struttura a rete, capillare e diffusa del patrimonio ferroviario sul territorio nazionale, infatti, è l'occasione per mettere a sistema le risorse territoriali e le filiere produttive, a partire dalla costruzione e dal potenziamento nel tempo di nuove forme di accessibilità e di fruibilità (Oppido, Ragozino, 2015), e questo soprattutto per territori minori, marginali, dove il recupero e il riuso è innanzitutto occasione di conoscenza e di valorizzazione del *milieu* locale a partire dalla attivazione di relazioni non gerarchiche e cooperative, funzionali alla costruzione di un sistema di relazioni costruite dal basso e condivise, consapevoli che solo il rafforzamento delle società e delle identità locali è in grado di rinnovare l'uso del patrimonio territoriale come risorsa e come valore d'esistenza (Magnaghi, 2000; Poli, 2005).

L'esperienza di *Binari senza tempo* di Fondazione FS ha inevitabilmente coinvolto il Ministero per i Beni e le Attività culturali e il Turismo in qualità di Aderente Istituzionale perché funzionale all'obiettivo di tutelare, custodire, e riqualificare il patrimonio culturale, artistico

3 Ferrovie dello Stato 2016, 2017 e 2018.

4 Il gruppo FS negli ultimi anni ha previsto iniziative progettuali di riqualificazione e riorganizzazioni di spazi ed aree non più funzionali alle attività turistiche anche nelle stazioni delle principali città italiane.

FIGURA 1a – Le ferrovie turistiche di Binari senza Tempo



FONTE: www.fondazionefs.it

FIGURA 1b – Le ferrovie turistiche individuate dalla L. 128/2017



FONTE: www.mit.gov.it

e architettonico dell'Italia minore, ma soprattutto ha fatto da apripista, e probabilmente da stimolo, alla necessità di formalizzare e di regolamentare da un punto di vista legislativo le iniziative già poste in essere: il Governo, infatti, in linea con le strategie di sviluppo turistico ed infrastrutturale del PST e del PSMT, con la Legge n.128 del 2017 ha istituito formalmente 18 linee ferrovie turistiche in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico (Fig. 1b), 8 delle quali coincidenti con quelle già ripristinate da FS⁵.

5 La novità della norma sta non solo nell'individuazione delle tratte, quanto nella modalità di gestione: esse per essere classificate come turistiche debbono essere inserite in un Contratto di programma con RFI (per la parte di competenza

La norma, in un'ottica di completo recupero e riuso delle tratte dismesse o sospese, ma anche d'interazione sistemica tra gli attori locali, prevede che sulle linee dismesse potranno *circolare i ferrocicli*, vale a dire veicoli a pedalata naturale o assistita su rotaia (il *velorail*) e che le stazioni e le pertinenze potranno essere riconvertite in spazi museali o strutture funzionali al turismo con il coinvolgimento di associazioni e organizzazioni di volontariato operanti nei settori ferroviario, turistico, culturale e ambientale.

di FS) e negli investimenti delle Regioni (per le linee di competenza regionale) e diventano linee ad uso turistico solo se finanziate dal gestore della rete ferroviaria nazionale e dalle regioni competenti.

3. La Tratta Avellino-Rocchetta Sant'Antonio: la ricostruzione dell'identità territoriale come elemento di coesione sociale

La storica ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, costruita a partire dal 1889, fu inaugurata anche grazie all'impegno di Francesco De Sanctis nel 1895 per rispondere all'esigenza di intensificare i collegamenti tra Avellino, Foggia e Potenza e di colmare l'assenza di viabilità in Alta Irpinia necessaria per il traffico merci (Fig.2).

La Tratta ebbe sin dal suo nascere un'avversa fortuna⁶: è stata segnata nel tempo dalla carenza di idonee vie di accesso alle stazioni, da un numero limitato di corse giornaliere nei primi anni del Novecento, dagli ingenti danni creati dai bombardamenti della seconda guerra mondiale. Con lo spopolamento e l'emigrazione degli anni '50 il treno divenne un "mezzo di addio", ma negli anni '70 la mancanza di manutenzione allungò i tempi di percorrenza e ridusse il numero di fermate.

FIGURA 2 – Linea Ferroviaria Avellino-Rocchetta. Il percorso storico



FONTE: <https://comunitaprovisoria.wordpress.com/>

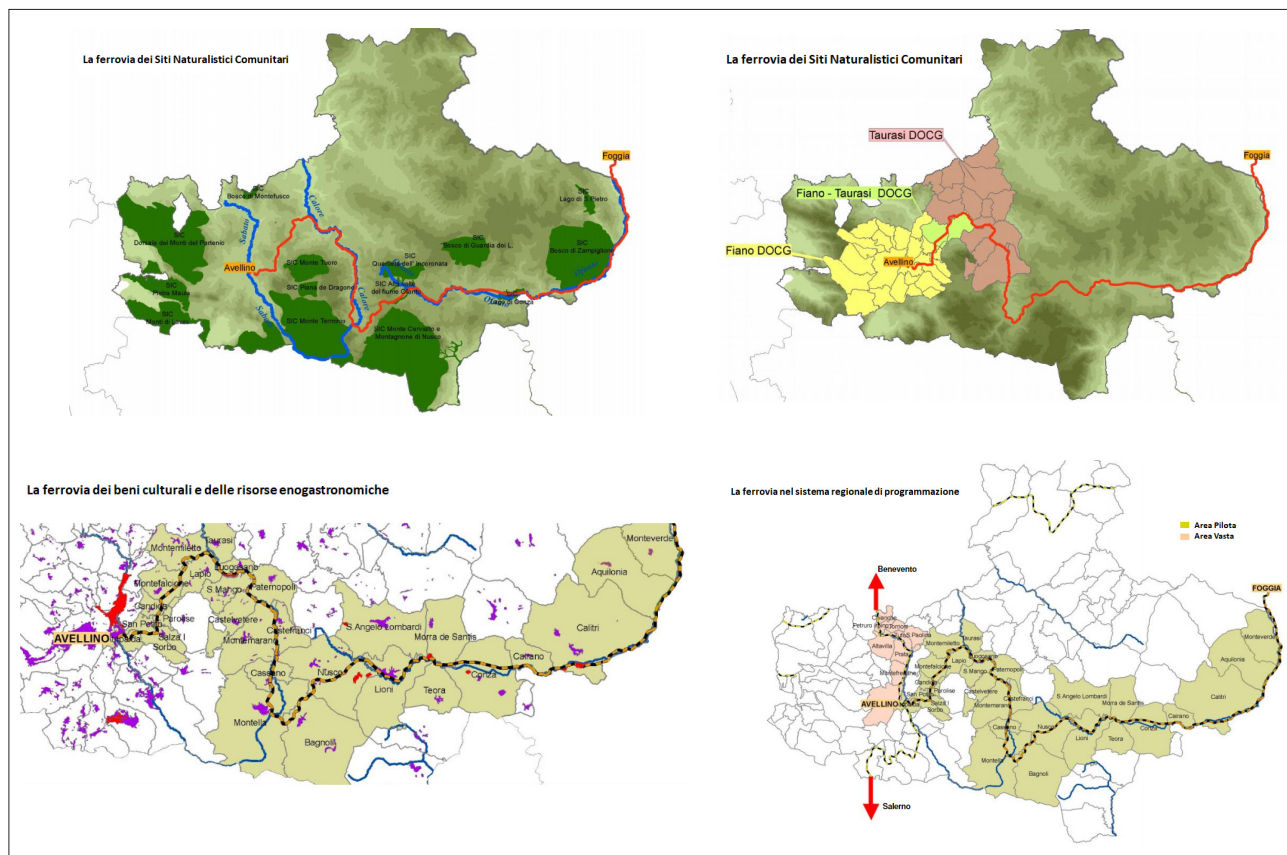
6 La storia racconta di una gestazione molto difficile del progetto, realizzato con contributo a carico dello Stato, come linea di terza categoria. I dibattiti sul tracciato e le contese territoriali rallentarono molto l'inizio dei lavori e, al fine di redimere alcune controversie locali, nel 1988 fu iniziato dai due estremi, tratto Monteverde - Porto S. Venere e tratto Avellino - Paternopoli (Serafino, <http://www.lestradeferrate.it/mono2.htm>).

Il funesto sisma del 1980 comportò la chiusura temporanea della linea e poi di alcuni percorsi e, dopo diversi tentativi di ripresa con nuove corse ed itinerari alla fine anni'80, una nuova contrazione di corse e flussi negli anni '90. Qualche raro momento di gloria della Tratta fu legato alla figura di Francesco De Sanctis per il centenario nel 1995 e all'inaugurazione del Parco letterario nel 2000; risale al periodo 2007- 2009 l'idea del treno turistico.

Oggi la Tratta sviluppa il suo tracciato per 118 Km, interessa 3 Regioni (Campania, Basilicata e Puglia), 31 stazioni e fermate più 2 capolinea, 58 tra viadotti e ponti metallici, 19 gallerie, tutti manufatti di pregevole fattura e perizia architettonica ed ingegneristica. Essa attraversa le valli dell'Ofanto, del Sabato, del Calore, il Parco dei Monti Picentini, le Oasi del WWF del Lago di Conza e i SIC di Calitri e Monteverde, area di partico-

lare pregio paesaggistico-ambientale e lambisce in più punti i fiumi Sabato, Calore ed Ofanto; percorre i due areali delle DOCG irpine del Fiano di Avellino e del Taurasi sfiorando nel suo percorso gli spettacolari paesaggi della vitivinicoltura irpina; intercetta lungo la Tratta la storia e il patrimonio culturale di borghi dalla forte identità territoriale immersi anch'essi in contesti di elevata valenza paesaggistica (Fig. 3). Costituisce, pertanto "un patrimonio infrastrutturale di rilievo storico, paesaggistico, naturalistico, particolarmente prezioso per lo sviluppo di nuove forme di turismo sostenibile dei territori interessati, anche dal punto di vista culturale ed etno-antropologico" (MIBACT, 2016, p. 6) nonostante sia rimasto per anni un patrimonio disponibile e non utilizzato per e dalle comunità locali perché in notevole stato di abbandono.

FIGURA 3 – Il patrimonio territoriale della Linea ferroviaria Avellino-Rochetta



FONTE: Nostra Elaborazione su dati InLocomotivi, <https://avellinorochetta.wordpress.com/>

La valenza di un tale patrimonio territoriale è stato l'elemento propulsivo alla nascita, nel settembre del 2009 (un anno prima della sospensione della linea) di *InLocoMotivi – Amici della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta*, una pagina *Facebook*, interfaccia virtuale di una rete di associazioni (Amici della Terra Irpina, Irpinia Turismo, RossoFisso, Irpinando) e cittadini per il recupero e la valorizzazione della linea Avellino-Rocchetta S. Antonio. *Quando il virtuale è il mezzo per modificare il reale*, si legge sul Blog! *InLocoMotivi* si presenta come una proposta associativa, in un contesto difficile e a tratti ostile come quello delle aree interne, finalizzata non all'individuazione di nuove opportunità di mobilità alternativa (come potrebbe accadere in un contesto urbano) quanto piuttosto di supporto a strategie più complesse di rigenerazione *place-based*, di ri-patrimonializzazione e di sviluppo locale (Oppido, Ragozino, 2014; Oppido *et al.*, 2017; Contarino, Von Normamm, 2018).

Tale approccio anticipa quanto successivamente previsto dalla SNAI – *Strategia Nazionale per le Aree Interne* (Politica di Coesione 2014-2020) che attraverso un approccio *place based* (rivolto ai luoghi) pone il tema della mobilità tra i servizi fondamentali (insieme a sanità e scuola) per invertire situazioni di spopolamento e progressiva marginalizzazione e sostenere processi di sviluppo locale (Barca, 2015). L'approccio è condiviso e sostenuto, più di recente, dal Progetto Pilota *Alta Irpinia* che ha segnalato la Tratta Avellino – Rocchetta come una priorità d'intervento sul territorio, prevedendone l'adeguamento e il miglioramento infrastrutturale e viario per la fruizione turistico-culturale (Regione Campania, 2017). Tale intervento è considerato fondamentale non solo per recuperare il ruolo storico di cerniera tra i territori della Campania, Basilicata e Puglia, ma soprattutto per permettere alle comunità attraversate dalla Tratta di riappropriarsi, a prescindere dalla proprietà del patrimonio ferroviario, della risorsa comune (*commons*) e ripensare ad una nuova modalità di ri-uso, di tutela e fruizione collettiva (Mundula, Spagnoli, 2016), e quindi di ripensare alla ferrovia storica come ad un laboratorio di pratiche di resistenza, di restanza e di resilienza. Di fatto, anticipando le strategie territoriali della programmazione 2014-2020, l'iniziativa di *InLocoMotivi* si configura, fin dal suo nascere, appunto come un laboratorio permanente di pratiche di valorizza-

zione territoriale e turistica: non solo un'iniziativa *social* voluta con caparbietà dall'entusiasmo e dalla passione di pochi, ma un approccio (studiato, valutato, programmato, condiviso) alla patrimonializzazione virtuosa e diffusa mediante la costruzione e il consolidamento di una rete locale proattiva e coesa, che in poco tempo accende i riflettori sulla Tratta Avellino – Rocchetta e sui luoghi che attraversa con numerose iniziative (a mero titolo di esempio dal 31 ottobre 2009 al 28 Novembre 2010 si pongono in essere 27 escursioni ferroviarie) focalizzate sulle risorse locali materiali ed immateriali, in concomitanza di ricorrenze e/o eventi particolari sul territorio, che vedono la partecipazione di più di 2000 visitatori.

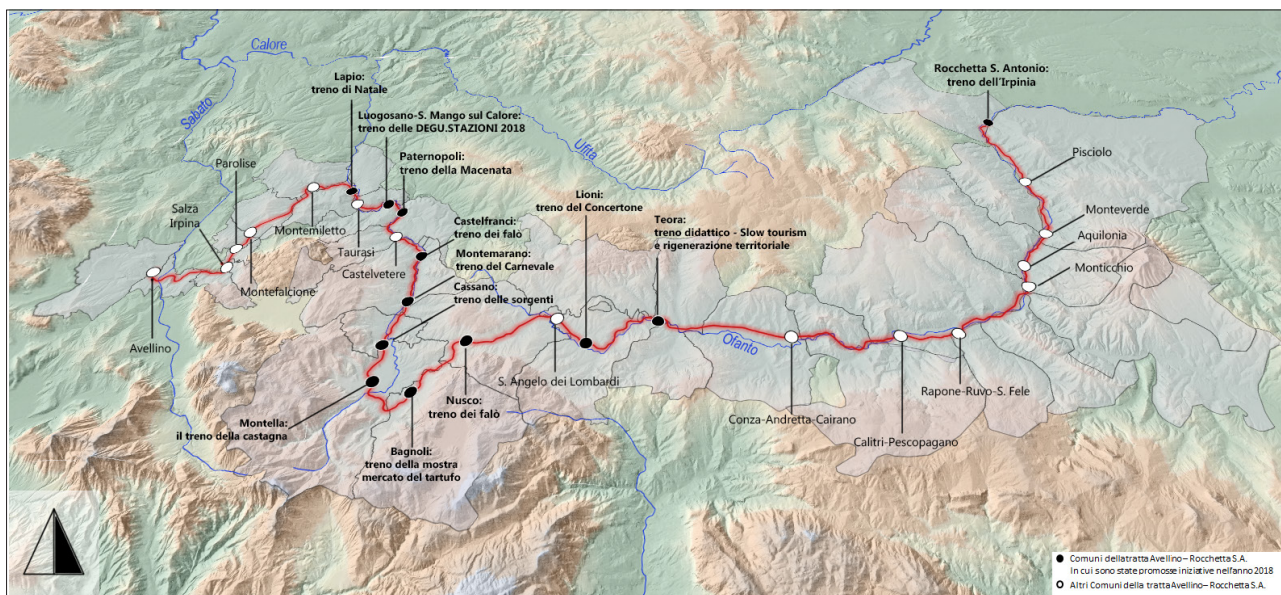
Nell'arco di pochi anni non solo il mondo dell'associazionismo ma anche le istituzioni locali preposte alla azione di tutela, valorizzazione e territoriale, l'accademia, gli esponenti dell'arte e della cultura, e soprattutto Fondazione Ferrovie dello Stato e Rete Ferroviaria Italiana hanno fatto rete nella costruzione di politiche ed iniziative territoriali condivise (Tab. 1; Fig. 4) stimolando ad una "comunione di intenti" e includendo nel processo decisionale di pianificazione territoriale la maggior parte degli attori e delle comunità locali coinvolte dalla Tratta. Fondamentale, quindi, l'attività di coinvolgimento sociale che l'azione pubblica ha svolto negli anni affiancandosi alle associazioni e alle comunità e incoraggiandole a ampliare e consolidare la rete, e quello che farà nel prossimo futuro. La Regione Campania, infatti, ha già programmato per il 2020 di investire ingenti risorse per il definitivo recupero e valorizzazione della linea ferroviaria turistica con il rifacimento, secondo un approccio di pianificazione sostenibile, delle stazioni inutilizzate da tempo e inadeguate affinché ognuna di esse possa essere luogo di accoglienza di passeggeri e visitatori. Interventi come questi, di recupero, conversione e rifunzionalizzazione delle stazioni impresenziate, che ritorneranno a vivere e ad accogliere turisti e appassionati di mobilità dolce, alla scoperta dei paesaggi, della cultura e dell'enogastronomia dei borghi delle aree interne, possono essere volano di nuovi itinerari turistici, opportunità (aggiuntive) di lavoro e di crescita in risposta alla fuga dei giovani, allo spopolamento e all'invecchiamento di questi territori, ma soprattutto occasioni irrinunciabili per fare comunità e sopravvivere ai processi di marginalizzazione e abbandono.

TABELLA 1 – Le iniziative e le policy, le associazioni e le istituzioni

Anno	Ente/Associazione/attori locali	Strumento	Azione
2009	Amici della Terra Irpina, Irpinia Turismo, RossoFisso, Irpinando, comunità locali	Rete di Associazioni	Gruppo FB InLocoMotivi
2013	Provincia di Avellino	PTCP	Proposta di riconvertire la Tratta in <i>Greenway</i>
2014	Regione Campania	Strategia per le aree interne – Progetto Pilota	Adeguamento e miglioramento infrastrutturale e viario per fruizione turistico-culturale
2014	Università di Napoli Federico II, Dir. Re. per i Beni Culturali e Paesaggistici della Campania	Accordo-quadro	Attività di ricerca e studio per la tutela e la valorizzazione della ferrovia storica Avellino-Rocchetta
2015	Touring Club Italiano	Progetto Tesoro Italia – Il patrimonio negato	Il TCI ha individuato la Avellino / Rocchetta come simbolo dei tanti tesori negati alla provincia irpina
2015	Regista Gianbattista Assanti per Geko Production	Produzione Cinematografica <i>Ultima fermata</i>	Film "Ultima Fermata": generazioni di uomini e donne, scandite dai passaggi di una linea ferroviaria entrata nel mito di una terra del sud
2016	Regione Campania	Patto per il Sud	Studio di Fattibilità per il ripristino a fini turistico-naturali della storica Tratta ferroviaria Avellino Rocchetta S. Antonio
2016	Regione Campania, Fondazione FS, RFI e MiBACT	Protocollo d'Intesa 14 luglio 2016	Riattivazione della ferrovia storica Avellino-Rocchetta S. Antonio per promozione culturale, turistica e territoriale: la tratta rientra in Binari senza tempo
2016	Regione Campania, Fondazione FS, RFI e MiBACT	Binari senza tempo – Anteprima	Riapertura della Tratta in occasione dello Sponz Fest di Vinicio Capossela (22-26/08/2016)
2016	Regista Federico Curci	Documentario <i>Prossima fermata</i>	Racconta l'emozione di poter viaggiare di nuovo lungo i binari dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio
2017	Parlamento Italiano	Legge 9 agosto 2017, n. 128	Disposizioni per l'istituzione di ferrovie turistiche mediante il reimpiego di linee in disuso o in corso di dismissione situate in aree di particolare pregio naturalistico o archeologico
2017	Regione Campania	Deliberazioni Giunta Regionale 214/2017 –258/ 2017	Iniziative di mobilità turistica che hanno riguardato, il ripristino del treno storico Avellino-Rocchetta
2017	Regione, Fondazione FS, SAPAB e comuni dell'Irpinia	Protocollo d'Intesa	Progetto integrato di sviluppo locale sostenibile
2017	Area vasta del Comune di Avellino	Documento programmatico per la sottoscrizione di un protocollo d'intesa	Progetto integrato di sviluppo locale sostenibile <i>Borghi, enogastronomia e strutture ricettive. I territori valorizzano l'antica ferrovia</i>
2017	Regione Campania e comuni Alta Irpinia	Strategia delle aree interne – Progetto Pilota Alta Irpinia	Adeguamento e il miglioramento infrastrutturale e viario per la fruizione turistico-culturale della Tratta
2017/2018	Regione Campania, Fondazione FS, RFI e MiBACT	Binari senza tempo	Riapertura dei tratti Calitri – Lioni – Montella – Montemarano
2018	Regione Campania, Fondazione FS, RFI e MiBACT	Binari senza tempo	Riapertura dell'intera Tratta Avellino – Rocchetta Sant'Antonio
2018/2019	Regione Campania e Fondazione FS e InLocoMotivi in partnership con Touring Club, Amodo, Lefty	Progetto <i>Irpinia Express</i>	Una sorta di "laboratorio" che coinvolge associazioni, pro loco, amministrazioni pubbliche, aziende, consorzi, e si arricchisce della professionalità di esperti di strategie di promozione
2019	Regione Campania	POC – Programmazione Piano di Mobilità Turistica 2018/2019	Sostegno ai treni turistici e riqualificazione e rivitalizzazione dei territori attraversati dalla linea ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio
2019	Regione Campani, Fond.Fs, InLocoMotivi, Forum regionale dei Giovani, Infolrpinia, assoc.	Calendario <i>Irpinia Express</i>	I treni del turismo Irpinia Express: 26 corse per la valorizzazione di produzioni enogastronomiche, tradizioni, eventi – Valle del Calore e Alta Irpinia
2019	Regione Campania e Comuni interessati dalla linea ferroviaria	Protocollo d'intesa	Elaborazione di una proposta di recupero e riqualificazione, valorizzazione e sviluppo della linea ferroviaria Avellino – Rocchetta S. Antonio
2019	GTE, Touring Club, Carmasius, InLocomotivi, Live in Vulture, Ei travel, Natura Avventura, CAI Basilicata, FAI del Vulture, etc.	Partnership interprovinciale tra enti locali, associazioni, imprese turistiche e agroalimentari	Rendere permanente il treno del paesaggio Avellino-Rocchetta, dall'Irpinia al Vulture seguendo il tracciato del fiume Ofanto
2019	Regista Federico Curci	Documentario <i>Venga la Ferrovia</i>	Il racconto di una passione, quella per l'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, di un impegno senza sosta da parte delle associazioni e degli attori locali

Fonte: Ns. Elaborazione su dati Regione Campania, Provincia di Avellino, Fondazione FS, RTI, MiBACT, Area Vasta, InLocoMotivi

FIGURA 4 – Le iniziative promosse lungo la Tratta nell'anno 2018



Fonte: Ns. elaborazione su dati Regione Campania e Fondazione FS e InLocoMotivi

Conclusioni

Le evidenze empiriche in parte descritte nel presente lavoro, ma soprattutto testate sul campo, rilevano che quanto realizzato, sperimentato e promosso lungo la Tratta Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, soprattutto negli anni più recenti, ha segnato positivamente i territori coinvolti. È indubbio che il recupero e il riuso del patrimonio ferroviario dismesso in tutto il territorio nazionale ha valore di riappropriazione del bene comune, di presidio territoriale a tutela e salvaguardia del bene, di sottrazione dello stesso al degrado e all'abbandono, e ancor più che la riattivazione di tratte ad uso turistico nel medio termine produrranno notevoli ricadute economiche che evidentemente vanno approfondite innanzitutto nella loro dimensione reddituale ed occupazionale, derivante proprio dalla nuova modalità di fruizione. In particolare, però, il treno storico Avellino-Rocchetta Sant'Antonio è stato ed è tutt'ora per la comunità irpina un connettore di risorse

umane (prim'ancora che territoriali e turistiche), di stimolo e sostegno alla costruzione e al consolidamento nel tempo di un nuovo sistema di relazioni attraverso metodi, approcci e visioni innovative. Rappresenta, per la comunità irpina, l'occasione per conoscere e approfondire la propria storia, per rafforzare il senso di identità e di appartenenza, per riappropriarsi di momenti di comunità, per riconoscersi nella storia e nei tratti di una linea ferroviaria che con le sue vicissitudini ha segnato in maniera indelebile un territorio a sua volta segnato dalla geografia e dalla storia, dai fenomeni demografici (spopolamento e senilizzazione) e migratori (non solo cervelli in fuga), dalle congiunture economiche (dualismo nord-sud), dalle politiche settoriali ed esogene messe in campo dal secondo dopoguerra ai primi anni '80 (politica meridionalista e Cassa per il Mezzogiorno), dalle calamità naturali (sisma del 1980), innescando un processo lungo e monco di deterritorializzazione (Basile *et al.*, 2016; Fiorentino, 2016; Albolino, Sommella, 2018).

Il recupero e la rifunzionalizzazione della Tratta è certamente l'opportunità per "recuperare e rifunzionalizzare" il territorio, a partire dall'individuazione di soluzioni strategiche in grado di dare un senso infrastrutturale ed economico alla linea ferroviaria esistente, disponibile ma abbandonata e ha innescato un processo di patrimonializzazione e valorizzazione diffusa di risorse a forte vocazione paesaggistico-ambientale, storico-culturale, artigianale ed enogastronomica, ampiamente rispondenti alle attuali richieste di turismo lento e di mobilità dolce. Ma il processo messo in atto negli ultimi anni, identificando l'Avellino-Rocchetta come un'infrastruttura di servizio funzionale alla conoscenza diretta di un territorio delle aree interne non

specializzato nel turismo, particolarmente fragile, a tratti marginale, periferico, poco conosciuto e scarsamente comunicato, ha permesso agli attori e alle comunità locali di riconciliarsi con un passato e con un territorio a tratti ostile, di creare relazioni di prossimità e di consolidare la trama sociale, di fare sistema, di innescare processi di attivazione sociale, di impegnarsi politicamente e socialmente per un cambiamento culturale che in una visione prospettica può essere da stimolo per invertire lo sguardo, per superare il mito dell'altrove (Teti, 2011 e 2017) e ridare centralità ad un territorio che, in un futuro sempre più prossimo e a partire dalla comunità stessa, potrà proporsi come territorio accogliente e sostenibile.

Bibliografia

- Aa.Vv. (1997), *Rail with trails. Sharing corridors for transportation and recreation. Rail to Trails Conservancy, National Park Service*, Washington, D.C.
- Ahern J. (2004), "Greenways as a planning strategy", *Landscape and Urban Planning*, 1-3, pp. 131-156.
- Albanese V. (2013), "Slow tourism e nuovi media: nuove tendenze per il settore turistico", *Bollettino della Società Geografica Italiana*, Serie XIII, vol. VI, pp. 489-503.
- Albolino O., Sommella R. (2018), "L'Alta Irpinia tra progetti di sviluppo e identità territoriale", *Geotema* n.57, Pàtron Editore, pp.66-77.
- Aa.Vv. (1997), *Rail with trails. Sharing corridors for transportation and recreation. Rail to Trails Conservancy, National Park Service*, Washington, D.C.
- Bagnoli L. (2016), "Slow tourism and railways. A proposal for the Italian-French Roia Valley", *Dos Algarves: A multidisciplinary e-Journal*, 27, pp.120-136.
- Barca F. (2015), *Disuguaglianze territoriali e bisogno sociale. La sfida delle «Aree Interne»*. Testo della lezione per la decima Lettura annuale Ermanno Gorrieri, TEM, Modena.
- Basile G., Diana P., Vitale M.P., (2016) *La definizione identitaria di un territorio rurale. Benessere e antichi mestieri nell'Alta Irpinia*, Franco Angeli, Milano.
- Bauman Z. (2001), *La società individualizzata. Come cambia la nostra esperienza*, Il Mulino, Bologna.
- Battigelli F., Di Giusto L., Guaran A., Michelutti E., Piani L. (2016), "La rete della mobilità lenta per la fruizione del paesaggio dei beni culturali e delle risorse ambientali. Prime considerazioni", in: Bertolini C., Pascolini M., *I quaderni del Piano Paesaggistico Regionale del Friuli Venezia Giulia*, Udine, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, pp. 67-71.
- Boccella N., Salerno I. (2017), "Tourism trends and policies. Alcune riflessioni sul rapporto OECD 2018", *Rivista di Scienze del turismo*, 8, pp.19-27.
- Calzati V. (2016), *Nuove pratiche turistiche e slow tourism. Il caso della Valnerina in Umbria*, Franco Angeli, Milano.
- Contarino M.G., Vo Normamm E. (2018), "Rileggere un territorio attraverso la ferrovia: il caso dell'Irpinia e dell'Avellino - Rocchetta Sant'Antonio", in: *XXXIX Conferenza Italiana Di Scienze Regionali, 17-19 Settembre 2018*, Bolzano.
- Cresta A., Greco I. (2010), *Forme e luoghi del turismo rurale: evidenze empiriche in Irpinia*, Franco Angeli, Milano.
- Cresta A. (2014), "Il turismo rurale come fattore di sviluppo competitivo: una lettura critica dell'esperienza della Campania", in De Iulio R., Ciaschi A. (a cura di), *Aree marginali e modelli geografici di sviluppo. Teorie e esperienze a confronto*, Ed. Settecittà, Viterbo, pp. 167-185.
- De Salvo P., Calzati V. (2018), "Slow Tourism: a theoretical framework", in: Clancy M. (a cura di), *Slow tourism, Food and Cities. Pace and the search for the "Good Life"*, Routledge, London, pp. 33-48.
- Ejarque J. (2017a), "I turisti da oggi al 2020 per l'Italia", *Destination&Tourism*, 37, pp.2-7.
- Ejarque J. (2017b), "Le sei principali tipologie di turisti dell'oggi e del domani", *Destination&Tourism*, 37, pp. 8-11.
- Ferrovie dello Stato & Amici della Terra (2002), *I costi Ambientali e Sociali della Mobilità in Italia: Quarto Rapporto*, Ferrovie dello Stato, Roma, 2002.
- Ferrovie dello Stato (2014), *Stazioni ferroviarie: come rigenerare un patrimonio*, Roma.
- Ferrovie dello Stato (2016), *Atlante delle linee ferroviarie dismesse*, Roma.
- Ferrovie dello Stato (2017), *Atlante di viaggio lungo le ferrovie dismesse*, Roma.
- Ferrovie dello Stato (2018), *Stazioni Impresenziate. Un riuso sociale del patrimonio ferroviario*, Roma.

- Fiorentino I. (2016) (a cura di), *Idee per lo sviluppo dell'Irpinia*, Editoriale Scientifica, Napoli.
- Fullagar S., Markwell K., Wilson E. (Eds). *Slow Tourism: Experiences and Mobilities*, Channel View, Bristol.
- Gardner N. (2009), "A manifesto for slow travel", *Hidden Europe Magazine*, 25, pp.10-14.
- Guiver J. W., McGrath P. (2016), "Slow Tourism: Exploring the discourses", *Dos Algarves: A multidisciplinary e-Journal*, 27, pp. 11-34.
- Heidegger M. (1991), "Costruire Abitare Pensare" in: Heidegger M., *Saggi e discorsi*, Mursia Editore, Milano, pp. 49-58.
- La Foresta D. (2018), "La narrazione della memoria, esperienze e partecipazione per lo sviluppo delle destinazioni turistiche", in: Musella M., La Foresta D. (a cura di), *Turismo, turismi e sviluppo dei territori*, Giappichelli Editore, Torino, pp. 1-28.
- Lucarno G., Malvasi M., Pagetti F. (2003), "Turismo e compatibilità ambientale. Il caso del turismo ferroviario", in: Calafiore G., Palagiano C., Paratore E. (a cura di), *Atti XXVIII Congresso Geografico Italiano Roma*, 18-22 giugno 2000, Edigeo, vol. I, Roma, pp. 1187-1192
- Lumsdon, L. M., McGrath P. (2011), "Developing a Conceptual Framework for Slow Travel: A Grounded Theory Approach", *Journal of Sustainable Tourism*, 19, pp. 265-79.
- Magnaghi A. (2000), *Il progetto locale*, Bollati Boringhieri, Torino.
- Manente M. (2013), *Linee di tendenza del turismo culturale e archeologico. L'importanza dell'approccio esperienziale*. Borsa del Turismo Archeologico, Paestum, 14 Novembre 2013, <http://www.borsaturismoarcheologico.it/dati-ricerche>, last accessed 15/06/2019.
- Minca C., Oakes T. (2012, a cura di), *Real tourism: practice, care, and politics in contemporary travel culture*, Routledge, London.
- Ministero dei beni, delle attività culturali e del turismo (2017), *PST 2017-2022. Italia Paese per Viaggiatori. Piano Strategico di Sviluppo del Turismo*, Direzione Generale del Turismo, Roma.
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (2017), *Viaggiare in Italia. Piano Straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022*, Roma.
- Mundula L., Spagnoli L. (2016), "Le linee ferroviarie: il ri-uso di un anti-common per la rigenerazione territoriale", *Semestrale di Studi e Ricerche di Geografia Roma - XXVIII*, Fascicolo 2, luglio-dicembre 2016, pp. 151-164.
- Nicotera L., Masala L. (2018), "Osservatori. Osservatorio normativo: L'istituzione delle ferrovie turistiche / Viaggiare in Italia. Piano straordinario per la mobilità turistica 2017-2022/ Addendum all'Accordo di programma tra le Regioni e il MiBACT per la realizzazione di iniziative in materia turistica", *Rivista Italiana di Diritto del Turismo*, n. 23, pp. 343-352
- Oh H., Assaf A.G., Baloglu S. (2014), "Motivations and goals of slow tourism", *Journal of Travel Research*, 55, pp. 205-219.
- Oppido S. (2014), "La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso", *BDC Complex Evaluation for Hybrid Landscapes*, 14, pp. 221-236.
- Oppido S., Ragozino S. (2015), "Linee ferroviarie dismesse. Nuove prospettive di valorizzazione e sviluppo locale", *UrbanisticaInformazione*, Special Issue 9° INU Study Day, Green and Blue Infrastructures, Virtual, Cultural and Social Networks, pp. 32-36.
- Oppido S., Ragozino S., Micheletti S. (2017), "Riuso del patrimonio ferroviario (non) dimenticato e processi di rigenerazione. Avellino - Rocchetta Sant'Antonio: il treno irpino del paesaggio" in: Mininni M.V., di Venosa M., Rizzi C., *Urbanistica e/è azione pubblica. Per il ri-ciclo e la valorizzazione Energetica dell'ambiente e del paesaggio*, Workshop n.6, Planum Publisher, Roma-Milano, pp. 1187-1197.
- Pine J. B., Gilmore J. H. (2000), *L'economia delle esperienze. Oltre il servizio*, Etas, Milano.
- Poli D. (2015), "Il patrimonio territoriale fra capitale e risorsa nei processi di patrimonializzazione proattiva" in: Meloni B. (a cura di), *Aree interne e progetti d'area*, Rosenberg e Sellier, Torino, pp. 12-140.
- Regione Campania (2017), *Strategia Nazionale Aree Interne, Documento di Strategia, Area Pilota Alta Irpinia*, <http://burc.regione.campania.it>
- Senes G., Fumagalli N., Rovelli R., Toccolini A. (2002), *Valorizzazione delle Linee Ferroviarie Non Utilizzate Attraverso la Creazione di un Sistema di Greenways*, (relazione presentata a Ferrovie dello Stato, DGGRU/Politiche Sociali e Politiche Ambientali e della Sicurezza del Lavoro), Greenways, Milano.
- Teti V. (2011), *Pietre di pane. Un'antropologia del restare*, Quodlibet, Macerata.
- Teti V. (2017), *Quel che resta: l'Italia dei paesi, tra abbandoni e ritorni*, Donzelli Editore, Roma.
- Tomlinson J. (2007), *The Culture of Speed. The Coming of Immediacy*, Sage, London.
- WWF, ISFORT (2003), *Mobilità e parchi nazionali. Ipotesi innovative per una mobilità sostenibile a servizio del turismo*, Roma.