

# Turismo e cultura:

valorizzazione di un territorio fragile lungo i binari dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio

**MARTA BOVIO** 

Relatore:

Pier Paolo Peruccio

Correlatori:

Luca Davico

Andrea Di Salvo

Alla mia famiglia, che mi ha dato ali per volare e radici per tornare.

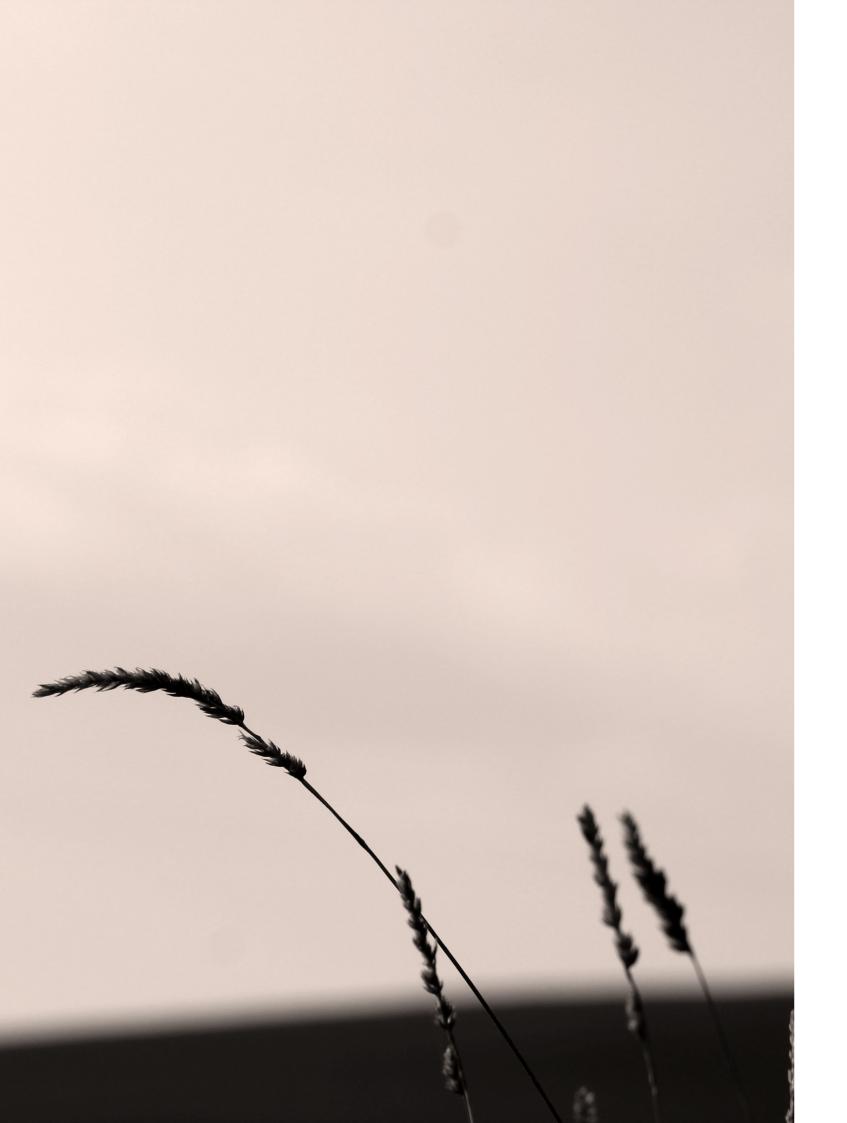
# Indice

	9
I. Premessa	10
Lungo i binari	11
Verso una fruizione lenta del territorio	11
II. Il territorio e i suoi abitanti	15
Cenni di inquadramento territoriale	16
Analisi morfologica e patrimonio naturalistico	19
Idrografia	21
Aree Protette	21
II Parco Regionale del Partenio	24
II Parco Regionale dei Monti Picentini	24
I territori limitrofi	24
La provincia di Potenza	26
La provincia di Foggia	26
Ambiente e sostenibilità	29 30
Verde urbano	32
Rifiuti urbani	33
Aria	34
Energia	35
Mobilità	37
Analisi demografica	49
Rete infrastrutturale	53
Analisi economica e dei servizi	61
Turismo e ricettività	73
Analisi dei beni culturali	81
Analisi delle principali forme di artigianato	85
Analisi enogastronomica	86
Per concludere	96
III. La strada ferrata	00
La linea	<b>99</b> 100
Il tracciato e l'infrastruttura ferroviaria	100
Dal finestrino del treno	102
Le origini	115
L'abbandono	113

La riapertura	121
All'alba del turismo ferroviario	122
Una proposta di riconversione	127
Preludio alla rinascita	128
La rete dei volontari	130
Il treno, oggi	131
Diario di viaggio	134
Il treno letterario	134
Tra i campi di grano	135
Un'indagine sociologica dell'esperienza ferroviaria	137
Analisi SWOT	150
I punti di forza	152
I punti di debolezza	154
Le opportunità	160
Le minacce	160
Per concludere	161
IV. Il turismo ferroviario italiano	163
Il progetto "Binari senza tempo" e altri itinerari turistici	165
La Ferrovia della Valsesia	170
Diario di viaggio. Tra Langhe e Monferrato	174
Dati sul turismo ferroviario	177
Altri treni turistici	185
Trenino Rosso del Bernina	188
Trenino storico del Renon	192
Trenino di Casella	196
Trenino Verde della Sardegna	200
In sintesi	201
V. La Strategia Nazionale per le Aree Interne	205
Identificazione delle aree interne	208
Il caso pilota dell'Alta Irpinia	210
VI. Identità e dimensione locale	215
Sul senso del luogo	216
Le variabili del viaggio: lo spazio e il tempo	216
VII. Turismo e cultura. Nuove prospettive per la valorizzazione	219
Meccanismi di dialogo con la comunità	220
Nuove relazioni lungo la linea	225
Territori resilienti e individuazione dell'area focus	245

Conza. La forma del vuoto Calitri. La forma del tempo Cairano. La forma dello spazio "Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio" - Seminario di tesi	247 250 251 257
VIII. Il consorzio: tutela e valorizzazione Una nuova rete sul territorio I soggetti del cambiamento Ceramica Graphio Molino Ficocchia Panificio Di Milia Caseificio D&D Masseria Valenzio Salumi Alta Irpinia Azienda agricola Natura & Essenze Apicoltura Filippo Masini I luoghi dell'esperienza A casa Nei vagoni In stazione Sul territorio Storytelling	265 266 275 279 280 281 282 283 283 319 320 322 322 323 329
Nuovi itinerari lungo la linea	343
IX. L'eco. Suoni dall'interno Obiettivi e linee guida Concept Narrazione dei contenuti Perché L'Eco? Planning maps Mockup Sistema di comunicazione	367 368 372 374 384 386 394 400
X. Sguardo sul futuro Per concludere	<b>403</b> 407
Appendice	409

Bibliografia e sitografia



# I. Premessa

"Solvitur ambulando" Camminando si risolve. (Diogene di Sinope, 412 a.C - 323. a.C) Premessa | Lungo i binari Premessa | Verso una fruizione lenta del territorio

# Lungo i binari dell'Irpinia

Il lavoro svolto è un itinerario all'interno di una terra ricca quanto sconosciuta; una ricerca sul senso del luogo e sulle potenzialità di una cultura tradizionale sviluppatasi attraverso i secoli tra trasformazioni spesso violente, a tratti sottili e impercettibili, ma inesorabili. La dinamicità dei cambiamenti e le nuove proposte turistiche offerte dalla riattivazione della ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio diventano occasione per un'analisi del paesaggio che va al di là degli aspetti più visibili e continuativi conservati sul terreno, ma tende all'osservazione delle forme come risultato delle interazioni dinamiche tra uomo e ambiente, forme che sottendono continui processi di crisi e rielaborazioni del territorio da parte dell'uomo. Tale rapporto, basato sulla ricerca di un delicato equilibrio, rimane intrinsecamente *fragile*, dunque soggetto a probabili ed innumerevoli minacce che è possibile evitare attraverso soluzioni basate su un'attenta analisi territoriale.

Il viaggiatore, che dai binari raggiunge l'Irpinia, naturale cerniera dell'entroterra campano tra il Tirreno e l'Adriatico, si imbatte in paesaggi collinari e borghi arroccati in cima a rupi: piccole realtà dalla forte componente identitaria, soggette al drammatico e progressivo abbandono degli ultimi cinquant'anni. Fortunatamente, l'inversione di tendenza in atto nel tempo presente mostra come il nuovo turista/esploratore rimanga insoddisfatto dagli incalzanti ritmi della città e vaghi alla ricerca di territori in cui recuperare il dialogo con la natura e riprendere la lenta armonia del tempo, a contatto con la vita autentica.

Il lavoro di ricerca e analisi sul campo, descritta nei primi capitoli, favorisce la comprensione dei luoghi attraversati dalla ferrovia attraverso un lento addentrarsi nel paesaggio appenninico al suono di antichi treni che portano con sé testimonianze e ricordi.

Favorire l'interpretazione percettiva dei luoghi Favorire l'interpretazione percettiva dei luoghi da parte della popolazione locale, in quanto attrice principale delle dinamiche di trasformazione del territorio, diventa uno degli obiettivi progettuali principali, al fine di superare le cesure che nel corso degli anni hanno

determinato indelebili rotture. E' necessario che l'attenzione ai meccanismi di vita delle comunità venga portata a compimento ricorrendo ad un'idea di "economia di relazione" che interpreti il "processo economico come conversazione e coordinamento" per superare i contrasti relativi alla sfera locale e rafforzare la collettività.

D'altra parte, il viaggiatore che, sospinto dalla curiosità, percorre gli antichi binari ferroviari, approda in una realtà appenninica dove non esistono grandi vette e affascinanti panorami innevati, ma strette valli e remoti paesini fatti di odori, sapori, dialetti, mestieri tradizionali dentro ai quali è possibile immergersi attraverso viaggi esperienziali che valorizzino i caratteri identitari del luogo.

La riattivazione dell'Avellino-Rocchetta per scopi turistici, avvenuta il 22 agosto 2016 attraverso un accordo siglato tra gli enti regionali e la Fondazione FS italiane, ha dato il via ad un processo di riappropriazione del paesaggio sulle modalità della mobilità dolce, in conformità al Piano Strategico del Turismo 2017-2022.

# Verso una fruizione lenta del territorio

La contrapposizione tra natura e paesaggio, tra aree rurali e ambiente urbano, rappresenta un'interessante chiave di lettura alla comprensione della crescente domanda di turismo sostenibile nelle aree interne. Il desiderio dell'uomo di recuperare il proprio rapporto con la natura genera la volontà di trovare un'alternativa all'ambiente urbano. Tale tendenza pone le aree rurali e montane ai vertici dei luoghi di *fruizione lenta* dove il concetto di lentezza allude non tanto alla mobilità, ma piuttosto ad un nuovo tipo di atteggiamento tipico del turista che inizia a prendersi cura del territorio e delle relazioni ad esso intrinseche.

Alla luce di tali considerazioni si può affermare che, oggi, la domanda turistica sta mutando: dalle forme del turismo di massa che inducono ad una violenta fruizione del paesaggio comportandone il depauperamento si procede sempre di più verso un turismo sostenibile e responsabile che innesca nuovi legami tra uomo e territorio, con conseguente cura verso le specificità locali.

Il progetto *Binari senza tempo* della Fondazione FS italiane si colloca all'interno di questo scenario promuovendo un turismo ferroviario che conduce alla riscoperta di itinerari nascosti e suggestivi italiani.

I dati relativi al turismo ferroviario degli ultimi anni hanno dimostrato come progetti di riconversione del patrimonio infrastrutturale di questo tipo siano in grado di attivare nuovi metabolismi territoriali che promuovono un'accessibilità sostenibile per una diversa fruizione del contesto. I treni d'epoca, che corrono lungo i binari di antiche ferrovie riaperte, costituiscono, infatti, un museo dinamico sviluppando forme di turismo esperienziale in cui il turista/viaggiatore recupera il valore del tempo e il suo ruolo di osservatore attivo del territorio.

Durante la fase di ricerca descritta nei primi capitoli, verrà approfondito l'ambito ferroviario mettendone in luce la sua intrinseca caratteristica di generare una rete di risorse territoriali.

Risulta chiaro che un intervento di sviluppo turistico di questo tipo, inteso

<sup>&</sup>lt;sup>1</sup> Becattini e Sforzi, Lezioni sullo sviluppo locale, p. 181.

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Ibid.

nell'ottica di rigenerazione e recupero del luogo, non può porsi come conservativo, ma deve essere concepito come un percorso trasformativo che necessita di essere accompagnato da azioni progettuali che adeguino l'offerta alla domanda, realizzando nuove infrastrutture e servizi (Coccia, 2012). Perché ciò avvenga, è necessario incoraggiare le comunità residenti a prendersi cura dei loro luoghi di appartenenza. È solo in questo modo che si creano le condizioni per una forma turistica che generi ricchezza in termini di valori e di economia e possa ridare speranza a "terre remote".

Il presente lavoro si pone come obiettivo anche quello di indagare e ricercare tali condizioni per costruire una rete di soggetti, basato su modelli relazionali orizzontali, che conduca ad un nuovo paradigma economico-produttivo, con ricadute positive sul sociale (Bistagnino, MicroMACRO, 2016).



II. Il territorio e i suoi abitanti

✓ Foto di Giuseppe Di Maio - Calitri, Sponz Fest 2015



# Cenni d'inquadramento territoriale

L'Irpinia, storica regione della tribù sannitica degli irpini - da cui il nome latino hirpus - è un vasto territorio collinare attraversato da profondi sistemi vallivi compresi tra i cinquecento e i seicento metri su cui spiccano alture di più consistente altitudine. La larga fascia collinare che occupa quasi interamente la regione sud orientale della provincia di Avellino, è la naturale cerniera al confine con Puglia e Basilicata.

Colamonico, geografo e accademico di origini irpine, nel 1963, la descriveva con tali parole:

((Terra di contrasti e di armonie, dalle forme prevalentemente aspre nella parte occidentale e ondulate nella orientale...è in tutta l'Italia meridionale, la zona nella quale più abbondantemente scaricano la loro umidità i venti provenienti dal Tirreno. Le vaste masse calcaree assorbono rapidamente le acque per restituirla lungo la linea di contatto con i depositi argillosi che le fasciano; regione quindi ad alta piovosità, incisa da grandi cavità carsiche, ricca di sorgenti, di ruscelli e di fiumi" (Colamonico, Attraverso l'Italia, Milano 1963, Vol.VII, Campania, p. 185)

I confini, pur nella complessità geografica dell'area, sono facilmente desumibili dai limiti naturali rappresentati dai monti della Daunia a nord-est, il monte Vulture a sud-est, i monti Picentini a sud-ovest e i monti del Partenio a nord-ovest.

Negli ultimi decenni, segnata dal violento terremoto del 23 novembre 1980, l'Irpinia (in particolare l'area dell'Alta Irpinia, attraversata dal fiume Ofanto) ha cambiato il suo volto: la ricostruzione post-sismica ha cancellato memorie storiche e luoghi naturali che ne hanno mutato, in parte, la morfologia.

Oggi, l'Irpinia, è una terra ricca di contraddizioni, di realtà segnate dal dramma dell'abbandono, di realtà vittime di una ricostruzione che non ha preservato le memorie locali, e di realtà che, nonostante tutto, lottano per la tutela di quei fattori identitari che hanno caratterizzato la loro storia.

Qui, tra gli intrecci montuosi, tra i borghi, i castelli e le alture, corre la ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, altresì nota come: il treno irpino del paesaggio.

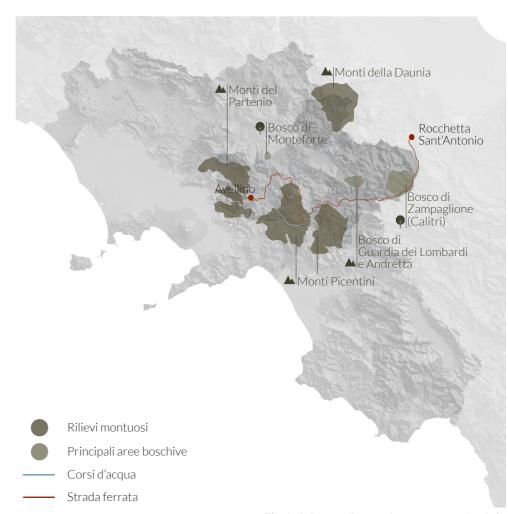


Fig.1: Schema d'inquadramento territoriale



Analisi morfologica e patrimonio naturalistico

### Analisi morfologica e patrimonio naturalistico

L'Irpinia si estende su una superficie di 2.806 km2 e comprende 118 Comuni. Il territorio si presenta prevalentemente collinare (fig.1) con alcuni complessi montuosi (monti Picentini e monti del Partenio), numerose valli solcate da fiumi, ed è ricco di aree pascolative e incolte. Le aree boschive ricoprono, invece, solo le cime di alcuni monti e sono ascrivibili a tre fasce fitoclimatiche: il Fagetum, il Castanetum, e il Lauretum, caratterizzate da una ricchezza del sottobosco e da castagne di qualità.

Nell'area orientale dell'Alta Irpinia, invece, il territorio ha, nel tempo, mutato il suo aspetto e presenta, ad oggi, una netta prevalenza di steppe cerealicole. Tali colture risultano più accentuate man mano che il territorio degrada verso la Puglia.

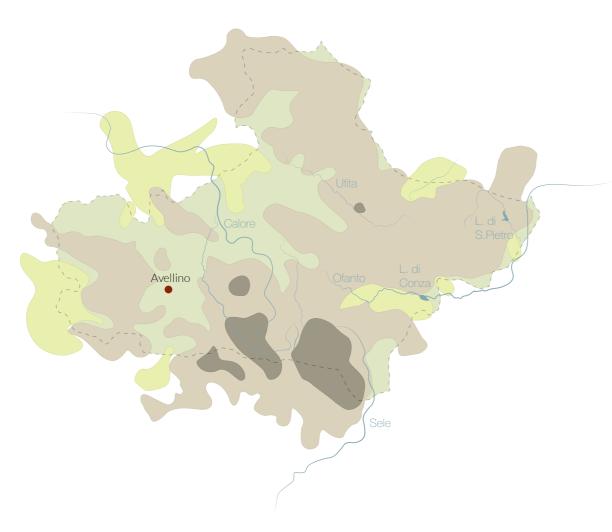


Fig.1: Schema d'inquadramento territoriale della provincia di Avellino

# Idrografia

I principali corsi d'acqua che interessano l'area sono: il Calore Irpino, l'Ofanto, il Sele e l'Ufita (affluente del Calore).

- Il **Calore** nasce dal Monte Accellica, a poca distanza dal fiume Sabato. È lungo 115 km, di cui 50 km in territorio irpino, il cosiddetto Alto Calore. In Irpinia riceve le acque di numerose sorgenti, del fiume Ufita e di altri piccoli corsi d'acqua (Vallone Caliendo, Lacinolo, Fredane, etc.). Grazie al suo ampio bacino idrografico di 3.058 kmg, si colloca tra i quattro fiumi più grandi del Meridione d'Italia.
- L'Ofanto, con un bacino di 2.760 kmq, sorge alle pendici dei monti Picentini, nei pressi di Torella dei Lombardi, e segna, per gran parte del suo percorso, il confine tra le province di Avellino, Potenza e Foggia. Il fiume, un tempo ricco di acque, oggi presenta un regime torrentizio stagionale a causa del parziale prosciugamento delle sue sorgenti. Per poter sfruttare al meglio le sue acque sono stati costruiti sbarramenti artificiali: Lago di Conza (sull'Ofanto) e Lago di San Pietro (sull'Osento), e un acquedotto lungo 90 km che porta l'acqua dell'Ofanto in Puglia, insieme a quella d'esubero dell'acquedotto Sele-Calore, e quella del lago di Conza della Campania.
- Il **Sele**, secondo fiume campano, sorge a Caposele dal monte Cervialto e le sue acque riforniscono l'omonimo acquedotto.

Il territorio è, inoltre, ricco di sorgenti e corsi d'acqua a carattere torrentizio che alimentano i fiumi menzionati, e di piccoli laghi. I laghi maggiori sono i due artificiali: la diga di Conza e quella di San Pietro.

La prima, situata nel territorio di Conza della Campania, è alimentata dal fiume Ofanto, ha una superficie di oltre 800 ha e una profondità di 25 m. La sua realizzazione è motivata dalla necessità di rifornimento idrico per l'agricoltura nelle regioni di Puglia e Basilicata.

La diga di San Pietro, invece, è ubicata nel territorio tra Monteverde e Aquilonia; è alimentata dal torrente Osento ed ha una profondità di circa 40 m.

#### **Aree protette**

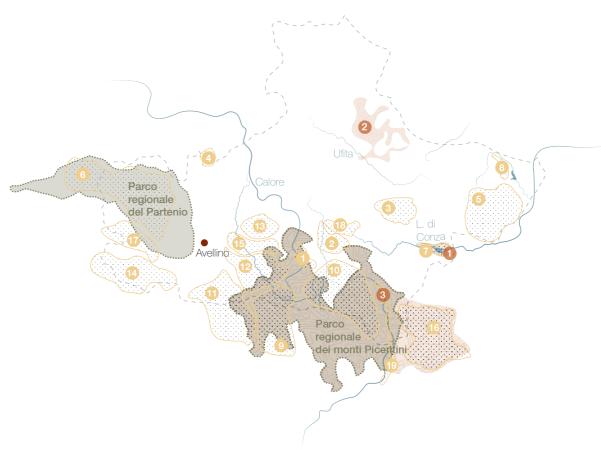
Dal punto di vista paesaggistico, l'Irpinia, da sempre definita il "polmone verde della Campania", conta diversi **Siti di Interesse Comunitario (SIC)** inseriti nella



Rete Natura 2000 dell'Irpinia e regolamentate dall'Unione Europea:

- 1. Alta valle del fiume Calore Irpino
- 2. Alta valle del fiume Ofanto
- 3. Boschi di Guardia dei Lombardi e Andretta
- 4. Bosco di Montefusco
- 5. Bosco di Zampiglione o Castiglione (Calitri)
- 6. Dorsale monti del Partenio
- 7. Lago di Conza della Campania
- 8. Lago di San Pietro (Aquilaverde)
- 9. Monte Accellica
- 10. Monte Cervialto e Montagnone di Nusco
- 11. Monte Mai e Monte Monna (Montoro)
- 12. Monte Terminio
- 13. Monte Tuoro
- 14. Monti di Lauro
- 15. Piana del Dragone
- 16. Piani carsici del Terminio
- 17. Piano Laceno
- 18. Pietra Maula (Taurano)
- 19. Querceta dell'Incoronata (Nusco)
- 20. Oasi Valle della Caccia (Senerchia)

L'area è, inoltre, caratterizzata dalla presenza di tre **Zone a Protezione Speciale** (**ZPS**) – Lago di Conza della Campania, boschi e sorgenti della Baronia e Monti Picentini - e un sistema di parchi naturalistici regionali: il parco regionale del Partenio e quello dei Monti Picentini. (fig.2)



**Fig.2**: Schema d'inquadramento territoriale della provincia di Avellino con indicazione delle aree ZPS e SIC

- Aree ZPS (Zone a Protezione Speciale)
- 1 Lago di Conza della Campania
- 2 Alta valle del fiume Ofanto
- 3 Boschi di Guardia dei Lombardi e Andretta
- Aree SIC (Siti d'Interesse Comunitario)
- 1 Alta valle del fiume Calore Irpino
- 2 Alta valle del fiume Ofanto
- 3 Boschi di Guardia dei Lombardi e Andretta
- 4 Bosco di Montefusco
- 5 Bosco di Zampiglione o Castiglione (Calitri)
- 6 Dorsale dei monti del Partenio
- 1 Lago di Conza della Campania
- 8 Lago di San Pietro (Aquilaverde)
- 9 Monte Accellica
- 10 Monte Cervialto e Montagnone di Nusco

- Monte Mai e monte Monna (Montoro)
- 12 Monte Terminio
- 13 Monte Tuoro
- 14 Monti di Lauro
- 15 Piana del Dragone
- 16 Piano Laceno
- 17 Pietra Maula (Taurano)
- (18) Querceta dell'Incoronata
- 19 Oasi Valle della Caccia (Senerchia)

## Il Parco Regionale del Partenio

Il Parco del Partenio si estende nell'area occidentale della provincia, comprendendo parte della dorsale appenninica dei monti del Partenio. Istituito nel 2002, ha un'estensione complessiva di 14.870,24 ha ed interessa 22 Comuni della Campania, variamente distribuiti sul territorio tra la parte appenninica del Partenio e le valli adiacenti, Valla Caudina, Valle del Sabato e Vallo di Lauro-Baianese; 15 di questi Comuni appartengono alla provincia di Avellino. Il sistema montuoso, che si estende per 30 Km, è costituito da tre diverse dorsali intervallate da profondi valli con corsi d'acqua. Il bacino imbrifero più rilevante è quello del Calore che attraversa l'area nord.

Il parco offre una rete di percorsi naturalistici che si estendono per 110 km in Irpinia. L'area è quasi interamente occupata dai boschi (soprattutto faggeti e castagneti) e da un'ampia varietà faunistica legata alla diversa morfologia del suolo, perlopiù di origine vulcanica. Fino all'altitudine di 500 m, la natura è dominata da boschi di Leccio e da un sottobosco che presenta asparagi, biancospini, cornioli e ciclamini. Tra i 500 e i 1000 metri sono prevalenti alberi di castagno, sfruttati per la produzione di legname e per i loro frutti. Dai 1000 ai 1400 metri di altitudine dominano le faggete.

I centri abitati sono concentrati nelle aree collinari che presentano piani carsici, causati da depressioni tettoniche.

## Il Parco Regionale dei Monti Picentini

Il Parco regionale dei Monti Picentini, istituito nel 2003, è situato nel cuore dell'Appennino Campano all'interno di un comprensorio che interessa 30 Comuni delle province di Avellino e Salerno (tra cui 17 della provincia di Avellino). L'area, che si estende per 63.000 ha, comprende il corso superiore dei fiumi Calore, Sabato e Sele. È possibile suddividere il comprensorio in due aree distinte in base alla morfologia territoriale: la zona pedemontana e le valli adiacenti, che presentano una morfologia dolce, e la seconda area caratterizzata da una morfologia aspra con numerose creste rocciose.

Il territorio del parco, coperto perlopiù da boschi, si articola in diversi massicci montuosi che raggiungono vette tra i 1.600 e i 1.800 metri che offrono circa 120 km di percorsi escursionistici.

#### I territori limitrofi

Lo schema in **fig.3** illustra il percorso della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta, mettendone in luce il suo rapporto con il territorio. Come verrà approfondito nel capitolo III, la strada ferrata nasce per unire i capoluoghi di Avellino e Foggia; per

tale motivo, nonostante venga definita a tutti gli effetti "la ferrovia dell'Irpinia", l'analisi olistica comprenderà la provincia irpina e le province limitrofe di Potenza e Foggia, anch'esse attraversate – seppur per piccolissimi tratti – dal binario ferroviario.

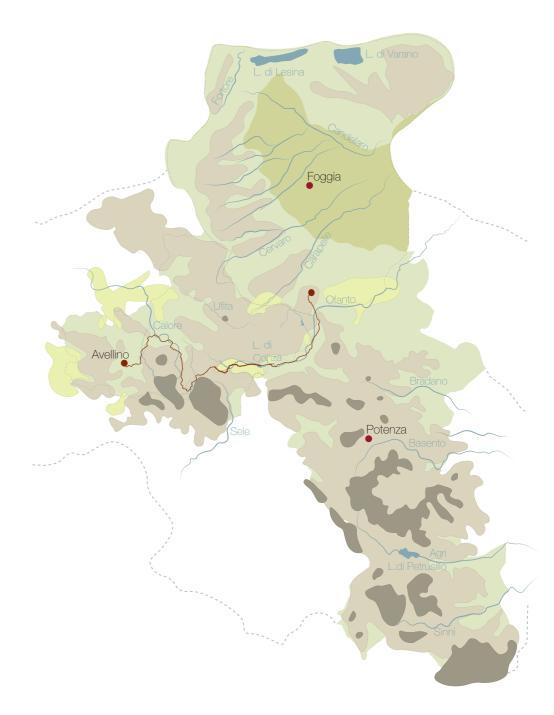


Fig.3: Schema d'inquadramento territoriale esteso alle province di Avellino, Potenza e Foggia con indicazione della linea ferroviaria (in rosso) dell'Avellino-Rocchetta.

#### La provincia di Potenza

La provincia di Potenza si estende su una superficie di 6.594 km2 e risulta geologicamente connessa al territorio confinante della Campania in quanto i suoi limiti amministrativi non interrompono la continuità dei caratteri fisico-geografici che, ad occidente, accomunano il territorio lucano a quello del Cilento. Tuttavia la provincia presenta tratti peculiari dovuti ai monti appenninici nella parte centro-occidentale in cui si articola la rete idrografica caratterizzata da un andamento parallelo dei principali corsi d'acqua.

Il territorio potentino rappresenta l'area definita come "Alta Basilicata", caratterizzata da elevati massicci montuosi, le cui altezze medie si aggirano tra i mille e i duemila metri; panorama differente rispetto alla montagna appenninica più esterna (nella provincia materana) i cui monti degradano verso oriente.

L'area più interna della provincia, che dall'Irpinia scende giù fino al Cilento, è caratterizzata da una fitta rete di piccoli insediamenti, di dimensioni modeste (dai 1000 ai 5.000 ab.), strettamente legati alla cultura contadina. Differente è lo scenario ad est, che dalla provincia di Potenza giunge in territorio materano, in cui sono presenti centri abitati medio-grandi (da 5.000 a 10.000 ab.), caratterizzati da aree cerealicole-pastorali di tipo estensivo.

# La provincia di Foggia

La provincia d Foggia ha un'estensione territoriale notevole di 7.174,60 km2 collocandosi come terza provincia d'Italia dopo Sassari e Bolzano. Il suo territorio risulta geograficamente piuttosto articolato rispetto alle altre province della regione: essa è l'unica, infatti, ad avere montagne con quote oltre i 1000 metri., corsi d'acqua e laghi.

I suoi confini naturali sono segnati dall'Ofanto a sud-est che la separa dalle province di Avellino, Potenza e Bari.

In generale, il territorio presenta tre regioni naturali:

- Il promontorio del Gargano, ad est;
- Il Tavoliere delle Puglie a sud, caratterizzato da una morfologia uniforme e pianeggiante;
- I monti della Daunia ad ovest, prevalentemente collinare.

L'idrografia della provincia è piuttosto scarsa; l'elevata permeabilità del suolo porta l'acqua piovana a penetrare nella falda acquifera impedendole di arricchire fiumi e torrenti. Le portate medie di questi torrenti sono, pertanto, molto esigue; l'unico vero fiume è costituito dall'Ofanto che attraversa la provincia per circa 50 km. Un piccolo numero di sorgenti è localizzata sulla costa del Gargano o nell'area del subappennino dauno. A nord, i due laghi di Lesina e di Varano vengono considerati "lagune salmastre" in quanto all'origine erano semplici insenature

marine. Nel corso dei secoli, per effetto dei detriti costieri, si sono originate delle vere e proprie dighe, che restano comunque ancora collegate al mare.

Dal punto di vista vegetativo, la provincia di Foggia costituisce un'eccezione rispetto al territorio brullo che caratterizza la regione, grazie alla presenza di aree boschive a ridosso dei monti della Daunia. Il Tavoliere delle Puglie è stata, invece, da secoli dominata dai pascoli; oggi sono presenti attività agricole che hanno sostituto la vegetazione spontanea. In seguito all'approdo dell'agricoltura di tipo intensivo, l'approvvigionamento idrico è stato ricavato da pozzi scavati in profondità.

In questa prima fase si è scelto di fornire una visione d'insieme della morfologia territoriale delle province per favorire la comprensione delle peculiarità paesaggistiche del tracciato ferroviario. A partire dai capitoli successivi, l'attenzione sarà rivolta ad un'area circoscritta che comprende 63 Comuni più strettamente connessi alla linea.



Ambiente e sostenibilità

Il territorio e i suoi abitanti | Ambiente e sostenibilità

#### Ambiente e sostenibilità

I dati riportati di seguito sono stati elaborati sulla base della "Rilevazione Dati ambientali nelle città" (analisi effettuata annualmente dall'Istat) che raccoglie informazioni ambientali nei comuni capoluogo di provincia/città metropolitana. L'obiettivo è quello di fornire un quadro di monitoraggio dello stato dell'ambiente urbano e delle attività intraprese dalle amministrazioni per assicurare la buona qualità dell'ambiente nelle città.

Delle sette aree di indagine su cui verte l'analisi Istat – aria, eco management, energia, mobilità, rifiuti, rumore, verde urbano – si è scelto di approfondire i temi maggiormente correlati agli argomenti affrontati nel presente lavoro (aria, energia, mobilità, rifiuti, verde urbano), operando attraverso un confronto tra i tre comuni capoluogo di provincia (Avellino, Potenza, Foggia).

#### Verde urbano

Il Censimento del verde urbano rappresenta una rilevazione puntuale delle caratteristiche del verde cittadino nelle aree urbane e periurbane, ed è uno

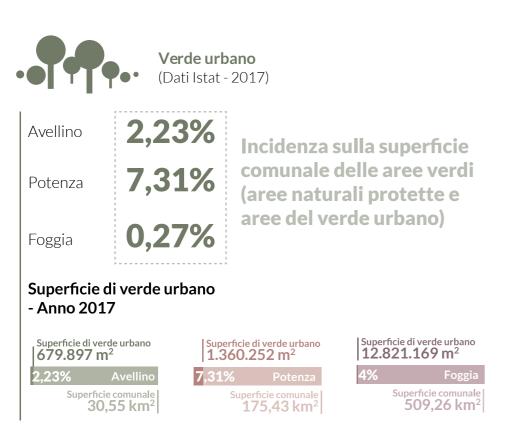


Fig.4: Analisi del verde urbano delle tre province sulla base dei dati Istat - 2017

	Capoluogo di provincia	Incidenza (%)
	1 Matera	15,35
:	2 Pescara	13,46
;	3 Napoli	10,26
	4 Reggio Calabria	7,95
:	5 Potenza	7,31
	6 Catanzaro	4,22
	<b>7</b> Salerno	4,13
1	8 Cosenza	3,53
9	9 Caserta	3,51
10	<b>0</b> Bari	2,38
1	1 Avellino	2,23
12	2 Vibo Valentia	1,77
13	<b>3</b> Taranto	1,07
14	4 Campobasso	1,07
1	5 Benevento	1,04
10	6 Teramo	0,64
1	<b>7</b> Chieti	0,58
18	8 Isemia	0,47
19	9 Lecce	0,41
2	<b>0</b> L'Aquila	0,41
2	<b>1</b> Trani	0,37
2	2 Brindisi	0,33
2	<b>3</b> Foggia	0,27
2	<b>4</b> Andria	0,26
2	<b>5</b> Barletta	0,25
2	6 Crotone	0,15

Fig.5: Incidenza del verde urbano nei Comuni capoluogo di provincia/città metropolitana dell'Italia Meridionale (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria)

strumento fondamentale per intraprendere strategie mirate di cura, monitoraggio e tutela. In generale, l'Istat registra, dal 2016 al 2017, un'estensione del verde urbano dello +0,7% arrivando a coprire il 2,6% del territorio comunale dei capoluoghi.

Nel caso specifico della città di Avellino, si registra un'incidenza del 2,23% del verde sulla superficie comunale, con un incremento dello +0,01% rispetto al 2016. Per le province di Potenza e Foggia, le percentuali di incidenza sono, rispettivamente, di 7,31% e 0,27%, (fig.4) con nessuna variazione rispetto alle statistiche dell'anno precedente.

La situazione migliore è, dunque, occupata dal comune di Potenza che si colloca al quinto posto rispetto alle 26 province dell'Italia meridionale (appartenenti alle regioni di Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata e Puglia); segue Avellino all'undicesimo posto e, infine, Foggia al ventitreesimo (fig.5).

Tuttavia quest'ultima, nonostante presenti il più basso valore di incidenza (contando un'estensione territoriale di 509,26 km² e una superficie di verde urbano di 12.821.169 m²) tra i comuni analizzati, risulta aver adottato iniziative locali per lo sviluppo degli spazi verdi urbani ad opera delle amministrazioni comunali. Tale fenomeno risulta inesistente nelle altre due città di Avellino e Potenza.

#### Raccolta differenziata e rifiuti urbani

Gli indicatori a cui si fa riferimento per la quantità di rifiuti urbani prodotti e raccolti in modalità differenziata si basano sui dati del Catasto rifiuti dell'Ispra. Dall'analisi Istat, l'Italia, nel 2017, ha raggiunto una percentuale di raccolta differenziata pari al 46,6% (+13,1% rispetto al 2012).

Si denota, quindi, un generale andamento positivo che riguarda anche l'adozione di pratiche di prevenzione e riciclo. Nel caso specifico delle tre realtà analizzate, la situazione della città di Avellino non è entusiasmante: nonostante la produzione di rifiuti sia tra le più basse d'Italia (solo 8.046 tonnellate), le operazioni di raccolta differenziata non hanno raggiunto ottimi risultati; ad oggi, solo il 31% dei rifiuti è stato coinvolto, ovvero il 23,5% in meno rispetto al 2012 (fig.6).



# Raccolta differenziata - Rifiuti urbani (Dati Istat - 2017)



In base ai dati Istat del 2017, la raccolta differenziata nella città di Avellino ha coinvolto solo il **31%** dei rifiuti totali (che ammontavano in totale a 8.046 t), subendo un calo del **-23,5%** rispetto al 2012.



In base ai dati Istat del 2017, la raccolta differenziata nella città di Potenza ha coinvolto il **48,1%** dei rifiuti totali (che ammontavano in totale a 12.051,8 t), registrando un incremento del **+27,3%** rispetto al 2012.



In base ai dati Istat del 2017, la raccolta differenziata nella città di Foggia ha coinvolto il **23,9%** dei rifiuti totali (che ammontavano in totale a 17.856,3 t), registrando un incremento del **+20,2%** rispetto al 2012.

Ulteriori statistiche relative al 2017 denotano, nelle città di Foggia e di Potenza, segni di miglioramento grazie alla presenza di iniziative orientate alla prevenzione, riduzione e al riciclo dei rifiuti urbani. In particolare risultano presenti ed attive attuazioni di buone pratiche negli uffici, nelle scuole. Nella città di Avellino tali iniziative non risultano essere presenti; in compenso esistono agevolazioni/azioni per incentivare l'autocompostaggio presso le utenze domestiche.

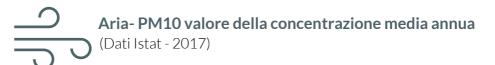
**Fig.6**: Analisi della raccolta differenziata delle tre province sulla base dei dati Istat - 2017

Lo scenario è differente per la città di Potenza che ha registrato, dal 2012 al 2017, un incremento del +27,3%, arrivando a coinvolgere il 48,1% dei rifiuti. Quasi analoga è la situazione di Foggia che, con un incremento del +20,2%, ha raccolto, lo scorso anno, il 23,9% di rifiuti attraverso le operazioni di raccolta differenziata. Ulteriori statistiche relative al 2017 denotano, nelle città di Foggia e Potenza, segni di miglioramento grazie alla presenza di iniziative orientate a prevenzione, riduzione e riciclo dei rifiuti urbani. In particolare risulta presente l'attuazione di buone pratiche negli uffici e nelle scuole. Nella città di Avellino, tali iniziative non risultano presenti; in compenso esistono agevolazioni/azioni per incentivare l'autocompostaggio presso le utenze domestiche.

#### Aria

L'Indice della Qualità dell'Aria (IQA) è un parametro adimensionale per la rilevazione e la misurazione del livello qualitativo di inquinamento atmosferico. La sua elaborazione avviene, di solito, giornalmente per favorire una comprensione immediata dello stato dell'aria. In particolare, per la costruzione dell'indice vengono considerati gli inquinanti PM $_{10}$ , NO $_{2}$  (Biossido di Azoto) e O $_{3}$  (Ozono). In **fig.7** viene riportato il valore PM $_{10}$  della concentrazione media annua relativo alle tre città analizzate. Facendo riferimento al Decreto Legislativo 155/2010 in cui si stabilisce che il limite sulle 24 ore del PM $_{10}$  per la protezione della salute umana è di 50 µg/m³, la città di Potenza si colloca al primo posto rispetto alle altre, per una migliore qualità dell'aria (15 µg/m³); seguono Foggia con 22 µg/m³ ed Avellino con 25 µg/m³.

In generale il quadro complessivo denota un indice positivo e, inoltre, non vengono riscontrate particolari criticità.









Il **Decreto Legislativo 155/2010** fissa i limiti per gli inquinanti. Nel caso del **PM10 (μg/m³),** il valore limite sulle 24 ore per la protezione della salute umana è di **50 μg/m³**.

Fig.7: Analisi della qualità dell'aria nelle tre province - Dati Istat 2017

Il territorio e i suoi abitanti | Ambiente e sostenibilità

### **Energia**

Sull'ambito energetico si è scelto di concentrare l'attenzione sull'aspetto che riguarda la presenza di impianti fotovoltaici nelle aree analizzate per cogliere la predisposizione e l'attenzione dei comuni capoluogo di provincia verso un'attenzione per l'ambiente.

I dati riportati in **figura 8** mostrano un positivo andamento che interessa, in particolare, la città di Avellino: dal 2015 al 2017, infatti, è stato registrato un incremento del +24,5%. Piuttosto analoga è la situazione di Potenza con un incremento del +19,4%. La situazione peggiore è rappresentata dalla città di Foggia in cui è presenta una densità molto bassa di impianti fotovoltaici; in ogni caso dal 2015 al 2017 si è registrato un lieve incremento pari al +7,5%.



Fig.8: Analisi della densità degli impianti fotovoltaici - Dati Istat 2017

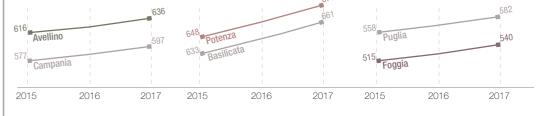
I dati Istat relativi al rapporto sull'Energia del 2017 riportano, inoltre, lo stato del Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile (PAES). Il piano costituisce uno strumento adottato dall'Unione Europea nella lotta per il cambiamento climatico in cui si impegna a ridurre, entro il 2020, le emissioni totali almeno del 20%. Le statistiche non riportano dati per le città di Avellino e Foggia. Differente è la situazione di Potenza per cui risulta che abbia approvato il Piano d'Azione nel 2012 con l'obiettivo di ridurre le emissioni del 23% entro il 2020.

Attraverso il Piano d'Azione per l'Energia Sostenibile, nel 2008 è nato il Patto dei Sindaci per il Clima e l'Energia che si occupa di riunire governi locali impegnati, su base volontaria, ad implementare gli obiettivi comunitari su clima ed energia attraverso il raggiungimento degli obiettivi nel 2020 e il 2030. Dalla piattaforma web risulta che la città di Avellino abbia sottoscritto l'accordo nel 2013 con l'impegno di raggiungere gli obiettivi entro il 2020; Foggia nel 2011; mentre non sono presenti dati riguardo alla città di Potenza.

#### Mobilità

L'analisi sulla mobilità condotta dall'Istat risponde all'obiettivo di migliorare l'informazione territoriale riguardo le pressioni esercitate sull'ambiente dal traffico veicolare. La situazione nel panorama italiano non è delle migliori in quanto si registra un aumento del tasso di motorizzazione nelle città capoluogo. Nello specifico delle città analizzate, come mostrato in fig.9, gli indicatori registrano in tutti i casi un aumento riguardo alla circolazione dei veicoli. All'interno di questo scenario, la città di Avellino si colloca al di sopra della media regionale, così come Potenza; migliore è la situazione di Foggia, il cui tasso di motorizzazione risulta minore rispetto alla media regionale.





Dai dati Istat risulta che il tasso di motorizzazione nelle città di Avellino e Potenza sono maggiori rispetto alla media regionale. Migliore è, invece, la situazione di Foggia.

Fig.9: Analisi del tasso di motorizzazione - Dati Istat 2017



Analisi demografica

# **Analisi demografica**

Il discorso relativo all'analisi demografica riportata nei paragrafi seguenti è stata condotta a partire da un quadro più ampio che guarda all'intera area campana; ciò ha costituito la base per affrontare il problema dello spopolamento in Irpinia. Il focus sui singoli Comuni della provincia ha consentito, in una fase successiva, di costruire una panoramica generale ma, al tempo stesso, completa delle dinamiche provinciali riallacciandosi alla questione dell'entroterra del Mezzogiorno italiano e allargandosi ai 63 Comuni oggetto di analisi (appartenenti alle province di Avellino, Potenza e Foggia) adiacenti alla linea ferroviaria dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

L'integrazione e la comparazione dei risultati si è rivelata un ottimo strumento per affrontare l'indagine e giungere alla comprensione delle dinamiche demografiche. La comprensione delle interrelazioni che nel breve e nel lungo termine hanno legato gli abitanti al loro territorio, costituisce una base di partenza per una più ampia e meticolosa analisi sociologica dell'area.

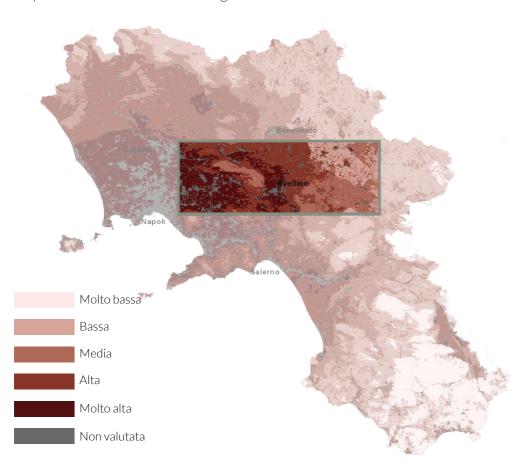


Fig. 10: Carta della pressione antropica - Regione Campania

L'indagine sui fenomeni demografici ha avuto inizio dall'analisi della **Carta della pressione antropica** (**fig.10**) disponibile sul geoportale dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale che fornisce un quadro della situazione campana. La gamma cromatica utilizzata riporta una più elevata densità abitativa in corrispondenza dei maggiori centri regionali e, ancor di più, nell'area occidentale.

La provincia di Avellino (evidenziata nel riquadro) manifesta una **forte polarizzazione insediativa** che si traduce in una maggiore concentrazione di popolazione in corrispondenza di Avellino ma, più in generale, nella parte occidentale. La situazione tende a complicarsi man mano che si procede verso oriente per cui si può affermare che il territorio, dalla metà in poi, è caratterizzato da una bassa densità di popolazione protraendosi fino ai valori bassissimi dell'Alta Irpinia.

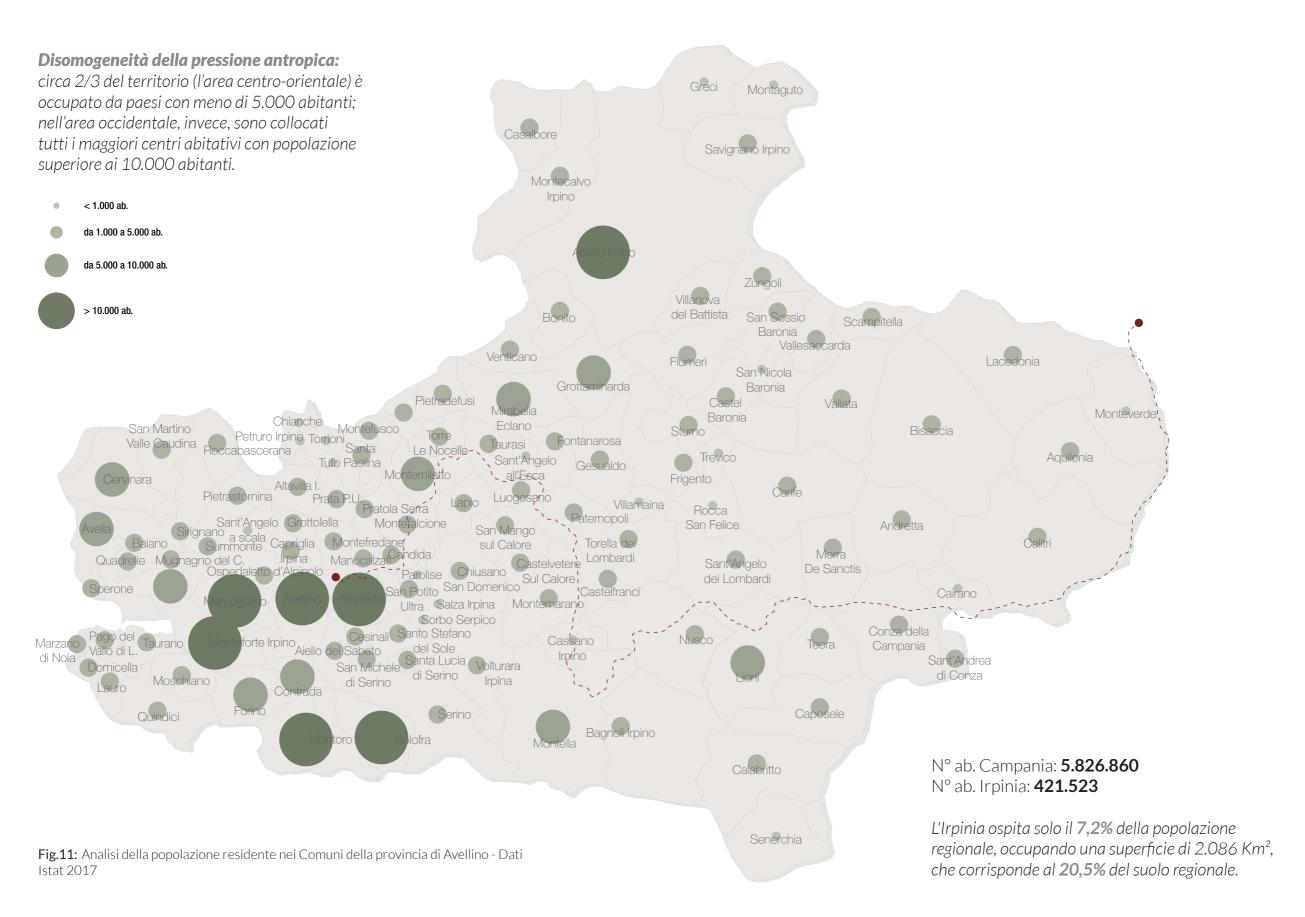
Tale scenario risulta maggiormente evidente scendendo nel dettaglio dei singoli comuni: lo schema in figura 11 illustra chiaramente la disomogeneità della pressione antropica. Sulla base di una suddivisione in fasce per numero di abitanti (da <1.000 abitanti fino a >10.000), a ciascuno dei 118 Comuni corrisponde un cerchio di grandezza differente in base al numero di residenti nel 2017. In tal modo risulta chiaro che circa 2/3 del territorio (l'area centro-orientale) è occupato da paesi con meno di 5.000 abitanti; nell'area occidentale, invece, sono collocati tutti i maggiori centri abitativi con popolazione superiore ai 10.000 abitanti.

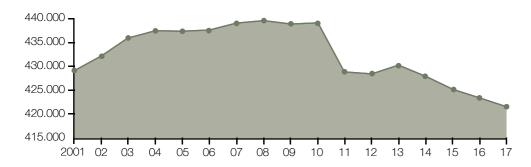
L'analisi dei dati Istat sull'andamento della popolazione negli ultimi anni mostra come l'impoverimento demografico si stia intensificando sempre di più: diminuisce, infatti, il numero di abitanti (fig.12) ed aumenta l'invecchiamento della popolazione (fig.13).

La provincia di Avellino, che al 31 dicembre 2017 contava 421.523 abitanti, ospita solo il 7,2% dell'intera popolazione regionale pur occupando una superficie totale di 2.806 km² corrispondente al 20,5% del suolo campano. La popolazione, composta per il 50,8% da donne e per il 49,2% da uomini, è tendenzialmente adulta (fig.14) poiché il 65,9% si colloca nella fascia d'età compresa tra i 15 e i 64 anni. La fascia giovane, da 0 a 14 anni, costituisce solo il

12,5%: ciò lascia presagire che, con il tempo, l'inaridimento demografico tenderà ad aumentare a causa di un mancato ricambio generazionale comprovato dall'analisi del tasso di mortalità di gran lunga superiore al numero delle nascite.

Con il tempo, l'inaridimento demografico tenderà ad aumentare





**Fig.12:** Andamento demografico in provincia di Avellino dal 2001 al 2017 - Dati Istat 2017

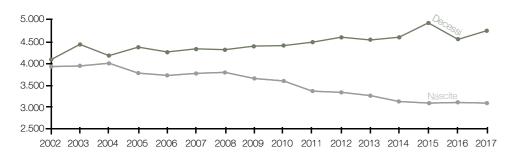


Fig. 13: Movimento naturale della popolazione in provincia di Avellino dal 2002 al 2017 - Dati Istat 2017



Fig.14: Composizione e struttura della popolazione - Dati Istat 2017

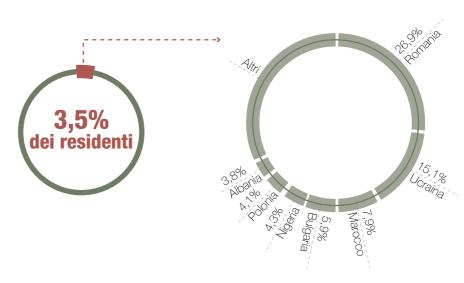
Fortunatamente tali perdite sono state, anche se in piccolissima parte, compensate dal saldo attivo che riguarda l'aumento di residenti stranieri, di varia provenienza, nella provincia.

I grafici in **figura 15** mostrano che la presenza di cittadini stranieri è aumentata di oltre la metà nell'arco di 10 anni ed oggi conta il numero di 14.590. Tale dato corrisponde al 3,5% della popolazione totale provinciale.

Tali ragionamenti risultano analoghi anche per le aree situate nelle immediate vicinanze ed attraversate dalla linea ferroviaria. La **figura 16** mostra la situazione dei 63 Comuni oggetto di analisi riportando, con estrema evidenza, che la maggior parte di essi si colloca nella penultima fascia con una popolazione da 1.000 a 5.000 abitanti. Pochi sono i centri abitati più grandi che superano i 10.000 abitanti: oltre ad Avellino ed Atripalda nell'estrema area occidentale, Melfi e Rionero in Vulture

(entrambi appartenenti alla provincia di Potenza) nell'estrema parte orientale. In generale, accanto all'Alta Irpinia di cui si è accennato precedentemente e a cui era stata attribuita la situazione più critica, si possono dedurre le medesime considerazioni per i Comuni appartenenti alle province di Potenza e Foggia direttamente sul confine, che presentano una situazione analoga dal punto di vista demografico.

Nelle tavole in appendice viene riportato il numero di abitanti per ogni singolo Comune indicando in rosso le situazioni maggiormente critiche nei casi in cui la popolazione sia al di sotto dei 1.000 abitanti, ed in verde la situazione migliore corrispondente ai centri abitati più grandi.



**Fig.15:** Cittadini stranieri residenti in provincia di Avellino e principali aree geografiche di provenienza - Dati Istat 2017

Per una migliore comprensione dello scenario in cui si colloca l'area, è stato utile ampliare il discorso e favorire una comparazione tra tutte le province dell'Italia meridionale (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata, Puglia e Calabria). La tabella riportata in figura 17 e rielaborata sulla base dei dati pubblicati su Demo Istat mostra le province organizzate in ordine decrescente di popolazione. In base alle categorie riportate:

- La provincia di Foggia si colloca al settimo posto per popolazione, al primo per superficie, al diciannovesimo per densità abitativa e al quattordicesimo posto per numero di comuni:
- La provincia di Avellino si colloca al decimo posto per popolazione e superficie, al tredicesimo per densità abitativa e al terzo posto per numero di comuni;
- La provincia di Potenza si colloca al quattordicesimo posto per popolazione, al secondo per superficie, al ventitreesimo per densità abitativa e al settimo posto per numero di comuni.



Fig.16: Analisi demografica dei 63 Comuni oggetto d'indagine - Dati Istat 2017

	Provincia	Popolazione	Superficie (Km²)	Densità (abitanti/Km²)	N°comuni
1	Napoli	3.101.002	1.178,93	2.630	92
2	Bari	1.257.520	3.862,88	326	41
3	Salerno	1.101.763	4.954,16	222	158
4	Caserta	923.445	2.651,35	348	104
5	Lecce	798.891	2.799,07	285	97
6	Cosenza	708.702	6.709,75	106	150
7	Foggia	625.311	7.007,54	89	61
8	Taranto	580.319	2.467,35	235	29
9	Reggio Calabria	551.212	3.210,37	172	97
10	Avellino	421.523	2.806,07	150	118
11	Brindisi	394.977	1.861,12	212	20
12	Barletta - Andria - Trani	391.224	1.542,95	254	10
13	Chieti	387.120	2.599,58	149	104
14	Potenza	368.251	6.594,44	56	100
15	Catanzaro	360.823	2.415,45	149	80
16	Pescara	319.388	1.230,33	260	46
17	Teramo	308.284	1.954,38	158	47
18	L'Aquila	300.404	5.047,55	60	108
19	Benevento	279.127	2.080,44	134	78
20	Campobasso	223.256	2.925,41	76	84
21	Matera	198.867	3.478,89	57	31
22	Crotone	175.061	1.735,68	101	27
23	Vibo Valentia	160.889	1.150,64	140	50
24	Isernia	85.237	1.535,24	56	52

Fig.17: Analisi demografica delle province dell'Italia meridionale con indicazione di popolazione, superficie, densità abitativa e numero di comuni - Dati Istat 2017

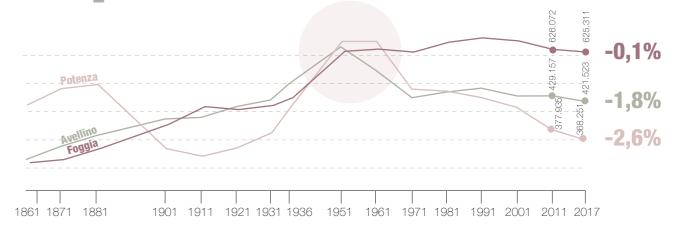
Dall'analisi di questi dati si può affermare che le tre province si collocano in una fascia intermedia; la situazione più critica è probabilmente occupata dalla provincia di Potenza soprattutto relativamente alla densità abitativa molto bassa, a fronte di una superficie territoriale molto elevata.

Alla luce di tali considerazioni, in una fase immediatamente successiva, si è rivelato utile comparare l'andamento demografico delle province sulla base dei Censimenti Istat sulla popolazione dal 1861 al 2011, fino ai dati più aggiornati al 2017 riportati su Demo Istat.

Il grafico in **figura 18** registra, in tutti e tre i casi, un calo demografico a partire dagli anni Novanta. Interessante è, invece, il boom raggiunto tra gli anni Cinquanta e Sessanta: nella provincia di Foggia, ad esempio, la popolazione che nel censimento del 1936 contava 393.350 abitanti, nel 1951 ne contava 445.188 (+ 11,6 %, circa). Sebbene non siano evidenti le cause di tale aumento, è probabile che il fenomeno sia da ricondurre al periodo del baby boom che interessò tutta la penisola e raggiunse il suo apice negli anni Sessanta. Nel dopoguerra, la consistenza demografica del paese, denotava una crescita dovuta alla riduzione del tasso di mortalità. Grazie alla diffusione dei vaccini e degli antibiotici, la mortalità diminuì rapidamente al contrario della natalità che continuava ad essere molto alta, determinando un'eccedenza di nascite.

A partire dagli anni Ottanta e Novanta, però, tale fenomeno inizia a diminuire in conseguenza alla riduzione del tasso di natalità per cui la popolazione anziché crescere, invecchia.

La situazione inizia a diventare preoccupante, soprattutto nel Sud Italia e nelle aree interne. I **trend dell'andamento demografico** nelle tre province analizzate mostrano **un calo continuo negli ultimi anni**: basti pensare che la provincia di Avellino è passata da una popolazione di 429.157 abitanti nel 2011 a 421.523 nel 2017 (-1,8%); la provincia di Foggia ha registrato una diminuzione dello 0,1% e la provincia di Potenza una diminuzione del 2,6%.



**Fig.18:** Andamento demografico nelle province di Avellino, Foggia e Potenza dal 1861 al 2017. I dati dal 1861 al 2011 fanno riferimento ai censimenti Istat sulla popolazione. L'anno 2017 riporta l'aggiornamento registrato su Demolstat.



Rete infrastrutturale

Il territorio e i suoi abitanti | Rete infrastrutturale

#### Rete infrastrutturale

Dalpuntodivista della mobilità, l'area analizzata risente del ritardo infrastrutturale che caratterizza il Mezzogiorno d'Italia. La **figura 19** illustra, in forma schematica, il principale sistema infrastrutturale delle tre province dando particolare rilievo alle autostrade, alla rete ferroviaria e alla viabilità primaria.

Le autostrade (A16 e A14) attraversano solo i territori della Campania e della Puglia, da cui la provincia di Potenza sembra completamente essere tagliata fuori. In compenso la città possiede un sistema ferroviario lievemente più articolato rispetto alla vicina Avellino, ma la situazione di Foggia, anche nel caso delle ferrovie e della viabilità primaria, resta preferibile.

Analogamente alle conclusioni a cui si era giunti in seguito all'indagine

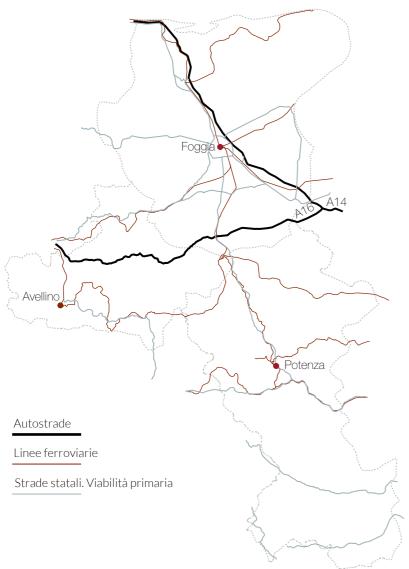


Fig.19: Schematizzazione delle principali reti infrastrutturali nelle tre province.

demografica, effettuando un focus sulla provincia di Avellino, l'area dell'Alta Irpinia resta completamente scoperta rispetto al sistema di viabilità principale regionale.

Analizzando la rete infrastrutturale ferroviaria dell'intera regione Campania

(fig. 20), infatti, i principali punti di snodo si trovano in corrispondenza delle città-capoluogo di provincia, ma in particolare di Napoli, Salerno e Caserta. Benevento ed Avellino risultano essere le province meno collegate, ma ancor di più Avellino che riversa in una condizione drammatica. Considerando, infatti, la situazione attuale dell'Avellino-Rocchetta come treno turistico, è chiaro che la provincia risulti completamente sprovvista di linee ferroviarie per cui i mezzi più utilizzati sono l'auto privata e l'autobus.

La situazione è analoga per la provincia di Potenza che possiede intere aree sprovviste di un adeguato sistema infrastrutturale; migliore è, invece, la situazione di Foggia che, potendo godere di un territorio pianeggiante che lentamente degrada verso la costa, può contare su una rete stradale abbastanza articolata.

La questione legata alla mobilità resta, pertanto, un tema molto delicato: non è difficile immaginare che, in mancanza di viabilità primaria e adeguata rete ferroviaria, il sistema di mobilità principale è costituito dalle cosiddette strade statali secondarie che, però, non permettono una facile accessibilità verso l'esterno rendendo difficoltosa anche quella verso l'interno.

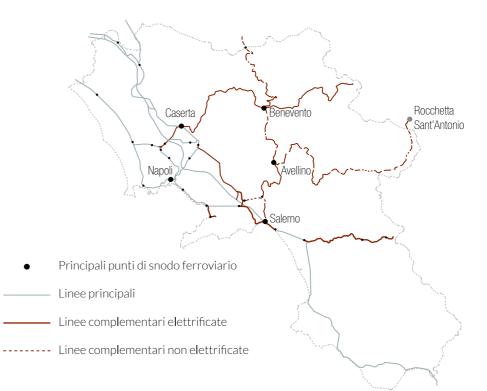
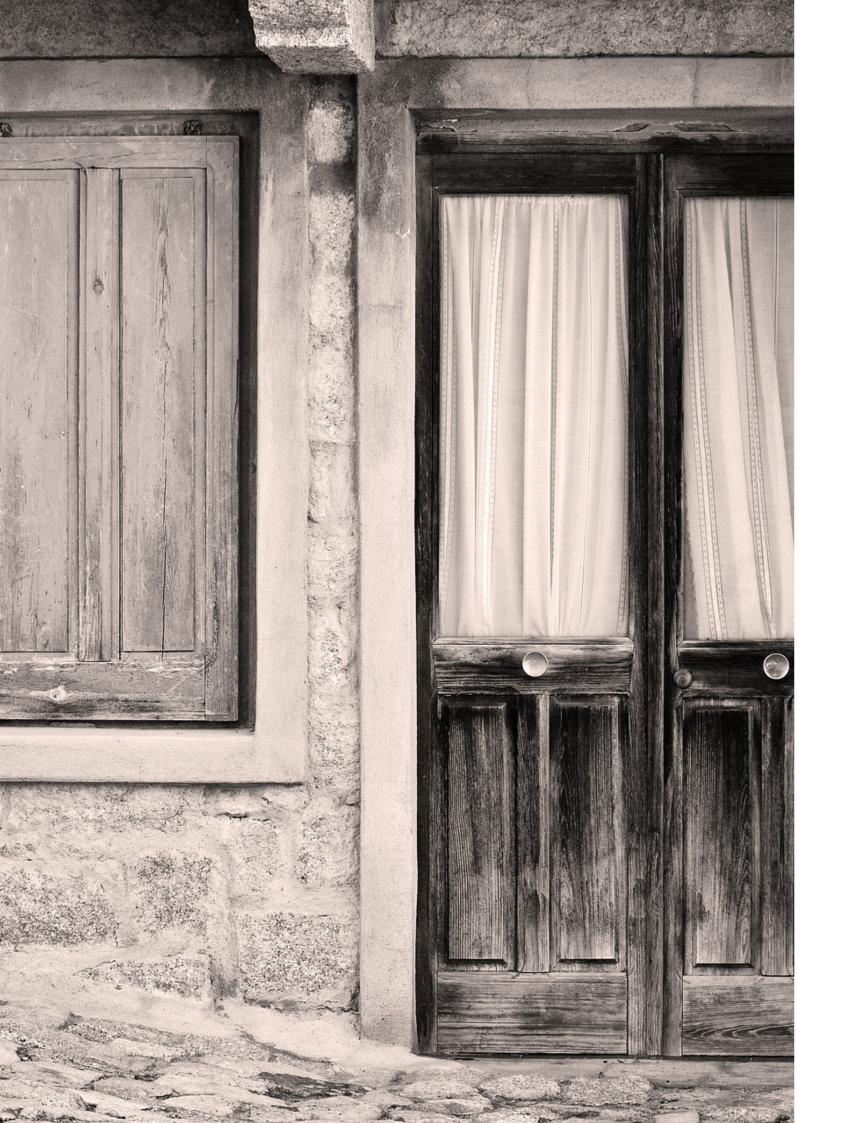


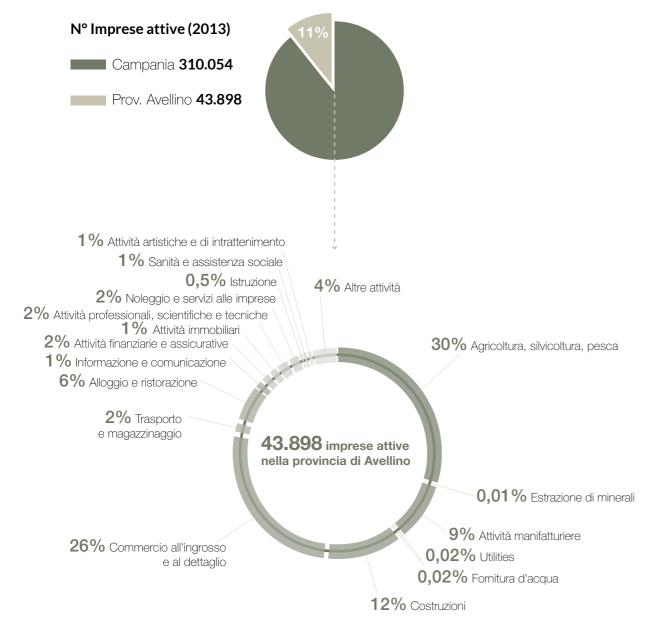
Fig.20: Schematizzazione rete ferroviaria della regione Campania.



Analisi economica e dei servizi

#### Analisi dell'economia e dei servizi

Dal punto di vista economico, la provincia di Avellino sta affrontando, negli ultimi anni, una profonda crisi. I dati dell'Osservatorio Economico della Campania e della Camera di Commercio di Avellino relativi al 2013, riportano un **numero** totale di aziende di 43.898, corrispondente all'11% delle imprese regionali. I grafici riportati in figura 21 mostrano che il settore prevalente è quello agricolo,



**Fig.21:** Analisi economica della provincia di Avellino - Elaborazione dati Osservatorio Economico Campania e Camera di Commercio Avellino

come manifestazione di un'autentica vocazione produttiva del territorio; le aziende agricole incidono, infatti, sul 30% del totale, seguite dalle attività legate al commercio all'ingrosso e al dettaglio (26%), e da attività manifatturiere (9%). Le **principali produzioni agricole** riguardano:

- Il settore cerealicolo, soprattutto per la produzione di frumento duro, che incide per il 17,6% rispetto al totale provinciale, e all'8,8% su quello nazionale;
- Il settore olivicolo (4,3%)
- I settori ortofrutticolo e leguminoso (10,2%)
- Prodotti forestali (6,5%)

Di rilevante pregio è anche la produzione vitivinicola, sebbene sia meno rilevante rispetto ad altre province campane.

In base al Rapporto sull'economia del 2015 pubblicato dalla Camera di Commercio di Avellino, la provincia chiude il 2014 con una rapida riduzione del suo valore aggiunto (-2,1%), molto più accentuata rispetto a quella del resto della regione. Il valore aggiunto pro capite che misura, sinteticamente, il benessere medio, evidenzia un arretramento parzialmente legato al mancato processo di crescita demografica degli ultimi anni.

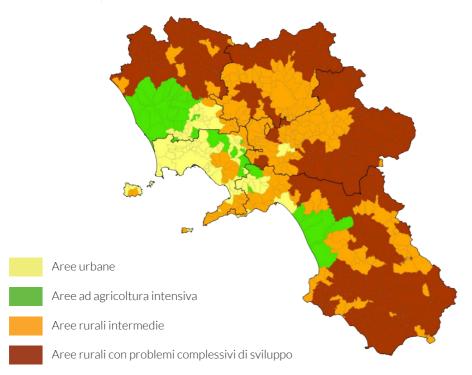
All'interno del settore produttivo, nonostante gli anni tra il 2012 e il 2014 siano stati contraddistinti da una lieve espansione, la crescita resta comunque inferiore ai valori regionali, manifestando difficoltà nell'espansione economica provinciale dovuta, in parte, alla diminuzione del tasso di natalità delle imprese. In generale si registrano complessità nell'innescare processi di rinnovamento del tessuto produttivo, di fronte alla chiusura di diverse realtà imprenditoriali. Nel 2014 le imprese che risultano inattive sono 3.519, registrando un incremento del 5,7% rispetto al 2013. Il settore che maggiormente risente della crisi è quello agricolo, soprattutto rispetto alle micro-attività a conduzione famigliare. Situazione analoga coinvolge il settore dell'artigianato che, tra il 2011 e il 2014, perde 471 imprese, ovvero il 6,1% del totale.

È facile intuire che, analogamente agli ambiti di cui si è discusso in precedenza, anche per quello economico esistono delle **disomogeneità tra un'area e l'altra**. Per esprimere al meglio il concetto si farà riferimento al **Piano di Sviluppo Rurale 2015 della Regione Campania sulla classificazione delle aree rurali**<sup>3</sup>. Il modello elaborato dal Ministero delle Politiche Agricole e Alimentari e Forestali (MIPAAF) individua quattro macro-tipologie di aree:

 $<sup>^3</sup>$  Classificazione delle aree rurali della Campania per la programmazione 2014-2020. Allegato 1 al PSR della Regione Campania, 2015: http://www.av.camcom.gov.it/files/Statistica/Rapporto%20Avellino%202015.pdf

- **1. Aree urbane e periurbane,** che includono i centri urbani in senso stresso;
- **2. Aree rurali ad agricoltura intensiva,** che includono i Comuni collocati in prevalenza nelle aree pianeggianti in cui la superficie rurale copre una percentuale consistente rispetto all'urbanizzato;
- **3. Aree rurali intermedie,** che includono i comuni rurali di collina e di montagna a più alta densità di popolazione e sede di uno sviluppo intermedio;
- **4. Aree rurali con problemi complessivi di sviluppo,** che includono i Comuni prevalentemente rurali di collina e di montagna a più bassa densità di popolazione.

Lo schema in figura 22 riporta tale classificazione mostrando come circa 2/3 dell'intera provincia (in particolare le aree interne) viene classificato come area rurale con problemi complessivi di sviluppo.



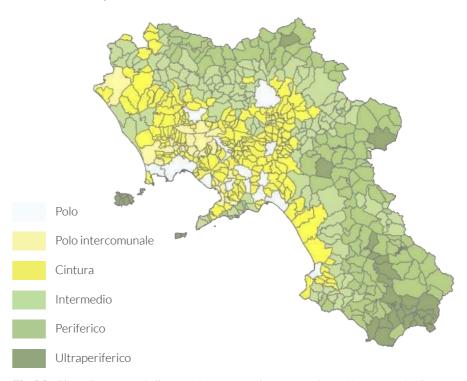
**Fig.22:** Classificazione delle aree rurali in Campania per la programmazione 2014-2020; http://www.agricoltura.regione.campania.it/psr\_2014\_2020/pdf/territorializzazione all 1.pdf

Nel medesimo documento, la Regione Campania opera con una nuova operazione di **classificazione secondo livelli di perifericità (fig. 23)** da cui risulta che l'area occidentale della provincia, adiacente al comune di Avellino viene definita come polo intercomunale; l'area orientale, invece, viene classificata principalmente come intermedia e periferica; mentre l'area dell'Alta Irpinia risulta ultraperiferica.

Al fine di migliorare la comprensione riguardo la situazione in cui riversa

l'economia irpina e per illustrare la situazione delle aree adiacenti del foggiano e del potentino, verrà di seguito fatto un breve riferimento al lavoro pubblicato dall'Osservatorio Statistico dei Consulenti del Lavoro riguardo alle dinamiche del mercato del lavoro nelle province italiane con dati più recenti, aggiornati al 2016.

La mappa in **fig.24** riporta il tasso d'occupazione delle province italiane espresso in valore percentuale: l'Irpinia, così come la provincia di Potenza, si colloca nella terzultima fascia (50%-60%); peggiore risulta, invece, la situazione di Foggia che si colloca nella penultima (40%-50%).

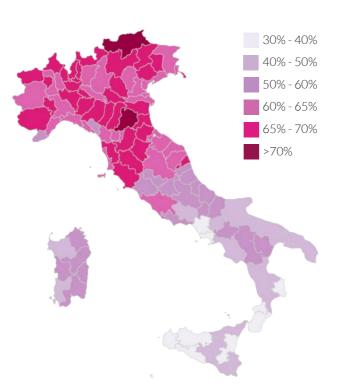


**Fig.23:** Classificazione delle aree interne in Campania; http://www.agricoltura.regione. campania.it/psr 2014 2020/pdf/territorializzazione all 1.pdf

Andando ancor più nello specifico, i microdati ISTAT indicano che:

- La provincia di Avellino ha un tasso d'occupazione del 50,6%, collocandosi al settantanovesimo posto nella classifica delle province italiane;
- La provincia di Potenza ha un tasso d'occupazione del 50,2%, collocandosi all'ottantunesimo posto;
- La provincia di Foggia ha un tasso d'occupazione del 40,7%, collocandosi al novantanovesimo.

La situazione è pressoché analoga riguardo al tasso di disoccupazione (vd. fig. 25): Foggia, anche in questo caso, presenta la situazione peggiore rispetto alle altre due province, con un tasso del 21,1%, seguita da Avellino con il 14,6% e Potenza con il 13,6%.



**Fig.24:** Tasso di occupazione (15-64 anni) per provincia - Anno 2016 (valori percentuali); http://www.lavorochecambia.lavoro.gov.it/documenti/Documents/Rapporto-Osservatorio-Statistico-Consulenti-Lavoro.pdf

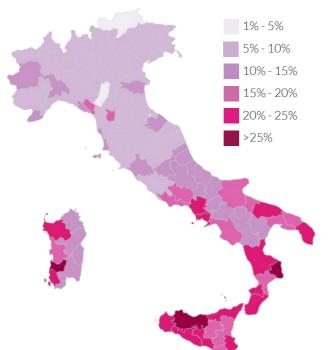
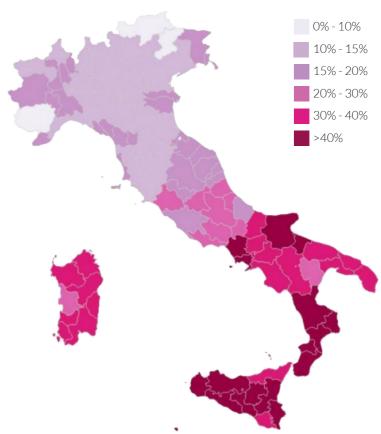


Fig.25: Tasso di occupazione (15 anni e più) per provincia Anno 2016 (valori percentuali); http://www.lavorochecambia.lavoro.gov.it/documenti/Documents/Rapporto-Osservatorio-Statistico-Consulenti-Lavoro.pdf

In ultima analisi ma di estrema importanza viene analizzato il tasso di mancata partecipazione al lavoro (fig.26) che misura effettivamente la forza-lavoro non impiegata dal sistema produttivo: tale indice include non solo i disoccupati ma anche tutti i lavoratori che risultano inattivi. Attraverso tale dato è possibile cogliere le potenzialità del sistema produttivo locale legate all'impiego dei lavoratori.

Anche in questo caso la situazione peggiore è occupata da Foggia con un tasso di oltre il 40%.



**Fig.26:** Tasso di mancata partecipazione al lavoro (15-74 anni) per provincia – Anno 2016 (valori percentuali); http://www.lavorochecambia.lavoro.gov.it/documenti/Documents/Rapporto-Osservatorio-Statistico-Consulenti-Lavoro.pdf

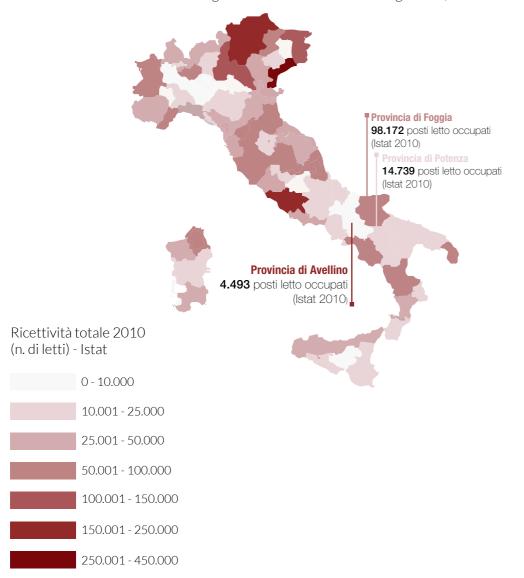


Turismo e ricettività

√ Foto di Giuseppe Di Maio, Calitri Sponz Fest, 2017

#### Turismo e ricettività

In un recente rapporto dal titolo *L'Irpinia nella competizione degli anni 2000: demografia, economia, territorio*, presentato ad Avellino nel maggio 2019, Lorenzo Bellicini, direttore tecnico del Cresme Ricerche (Centro Ricerche Economiche e Sociali del Mercato dell'Edilizia) afferma che rispetto ad una generale crescita dell'Italia nel settore turistico, **l'Irpinia ha subito un calo del 25% tra arrivi e presenze turistiche**: tra il 2011 e il 2012 il territorio ha subito un calo del 16% sugli arrivi e dell'11% sulle presenze turistiche. Positivo, invece, è il trend degli ultimi due anni: il 2016 ha fatto registrare un aumento del 2% degli arrivi, e il 2017

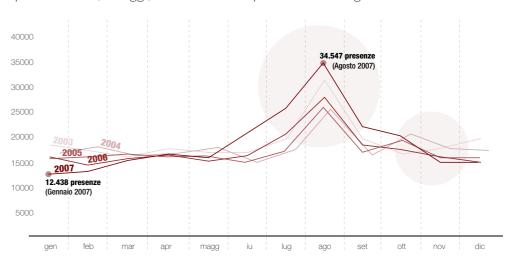


**Fig.27:** Indicatori di ricettività totale nelle province italiane - Osservatorio Nazionale del Turismo 2010.

un +6,1%. Riguardo alle presenze, invece, il saldo è negativo nel 2016 (-2,3%) e positivo nel 2017 (+12%). Nonostante ciò, considerando il numero degli arrivi (87.415) e delle presenze nel 2017 (170.161), le dinamiche turistiche irpine rappresentano solo l'1% del totale regionale.

La situazione era già abbastanza chiara alcuni fa: analizzando gli ultimi dati disponibili (ma molto meno recenti) pubblicati dall'Osservatorio Nazionale del Turismo (ONT) nell'anno 2010 relativi alla ricettività totale sul territorio nazionale, la condizione dell'Irpinia risultava tra le peggiori (fig.27). In totale la provincia di Avellino contava, nel 2010, 4.493 posti letto occupati; di gran lunga migliore era la situazione del territorio di Potenza con 14.739 presenze e di quella di Foggia con 98.172.

Scendendo nello specifico della provincia di Avellino, pur facendo riferimento a dati poco recenti del periodo tra il 2003 e il 2007 (fig.28), si può osservare che i periodi durante l'anno in cui si registrano maggiori presenze sono quello estivo (luglio-agosto-settembre) e quello autunnale (ottobre-novembre). Si può ipotizzare che, ad oggi, la situazione sia pressoché analoga.



**Fig.28:** Numero di presenze nelle strutture ricettive (anni 2003 - 2007) - provincia di Avellino

Proseguendo l'analisi dei flussi turistici nelle aree oggetto d'interesse, l'Osservatorio Nazionale del Turismo elabora statistiche sulla base di indicatori generati su dati ISTAT. Qui di seguito verranno analizzati i dati relativi agli **indicatori di turisticità: tasso di ricettività** (letti/abitanti) e **densità turistica** (letti/kmq).

La tabella in fig.29 indica i valori della densità ricettiva che rappresenta il grado di potenzialità di un territorio di ospitare turisti; ciò vuol dire che se il valore è alto esiste un elevato grado di potenzialità. Nell'anno 2007, il valore più alto

è occupato dalla provincia di Foggia (13,3); seguono Potenza (2,12) ed Avellino (1,47). Il dato non deve sorprendere poiché, essendo strettamente legato alla superficie territoriale, Foggia ha un'estensione molto vasta (soprattutto rispetto alla provincia irpina).

La tabella in **fig.30** indica i valori del tasso di ricettività (letti/abitanti) nell'anno 2007 in tutti gli esercizi alberghieri e complementari (campeggi e villaggi turistici, alloggi in affitto, case per ferie, alloggi turistici e country house, ostelli, B&B). In questo caso il valore più alto è occupato dalla provincia di Potenza con un numero di 38.472 posti letto ogni 100mila abitanti; segue Foggia con 29.973 ed infine Avellino con 933.

Andando a considerare la situazione specifica dei Comuni adiacenti alla linea ferroviaria, la situazione è drammatica. Da una rielaborazione dei dati Istat, risulta che nel 2011 il numero di alloggi:

- in provincia di Avellino è di 157 (solo il 5% del totale regionale);
- in provincia di Potenza è di 199 (il 49% del totale regionale)
- in provincia di Foggia è di 560 (il 24% del totale regionale)

Gli schemi riportati di seguito (fig.31) mostrano il numero di alloggi per tipologia e la distribuzione spaziale degli stessi nell'area adiacente alla linea, con indicazione visiva dei livelli di disomogeneità.

Analizzando nel dettaglio i dati relativi alle presenze turistiche dei singoli comuni, si rimanda allo schema in fig. 32 che indica l'andamento dei flussi turistici dal 2003 al 2007. Tali dati denotano un andamento perlopiù stazionario delle presenze, ma si tratta comunque di dati molto indicativi in quanto non si dispone nel dettaglio delle statistiche relative a molti dei Comuni lungo la linea.

Nell'ambito di un discorso relativo ai flussi turistici, volendo ampliare la discussione al fine di una migliore comprensione, è stata, in ultima analisi, effettuata un'indagine relativa all'andamento del mercato immobiliare nelle aree lungo la linea ferroviaria.

Lo schema in **figura 33**, frutto di rielaborazioni delle statistiche regionali realizzate dalle Direzioni Regionali e dagli Uffici Provinciali (in collaborazione con l'Ufficio Statistiche e Studi del Mercato Immobiliare della Direzione Centrale OMISE).

# Densità ricettiva (Letti/Superficie)

Densità ricettiva nell'anno 2007 in tutti gli esercizi alberghieri e complementari (campeggi e villaggi turistici, alloggi in affitto, case per ferie, alloggi agrituristici e country house, ostelli, B&B, Case per ferie)			
Superficie	Posti letto	Posti letto/Kmq	

	Superficie	Posti letto	Posti letto/Kmq
Avellino	2.791, 644	.081	1,47
Potenza	6.548,26	14.500	2,12
Foggia	7.198,98	95.703	13,3

**Fig.29:** Indicatori di densità ricettiva nelle province di Avellino, Potenza, Foggia - Osservatorio Nazionale del Turismo, anno 2007.

# Tasso di ricettività (Letti/Abitanti)

Tasso di ricettività nell'anno 2007 in tutti gli esercizi alberghieri e complementari (campeggi e villaggi turistici, alloggi in affitto, case per ferie, alloggi agrituristici e country house, ostelli, B&B, Case per ferie)

Case per rerie)			
	Abitanti	Posti letto	Letti/100mila ab.
Avellino	437.560	4.081	933
Potenza	392.218	14.680	38.472
Foggia	686.856	95.703	29.973
1	!		

**Fig.30:** Tasso di ricettività turistica nelle province di Avellino, Potenza, Foggia - Osservatorio Nazionale del Turismo, anno 2007.

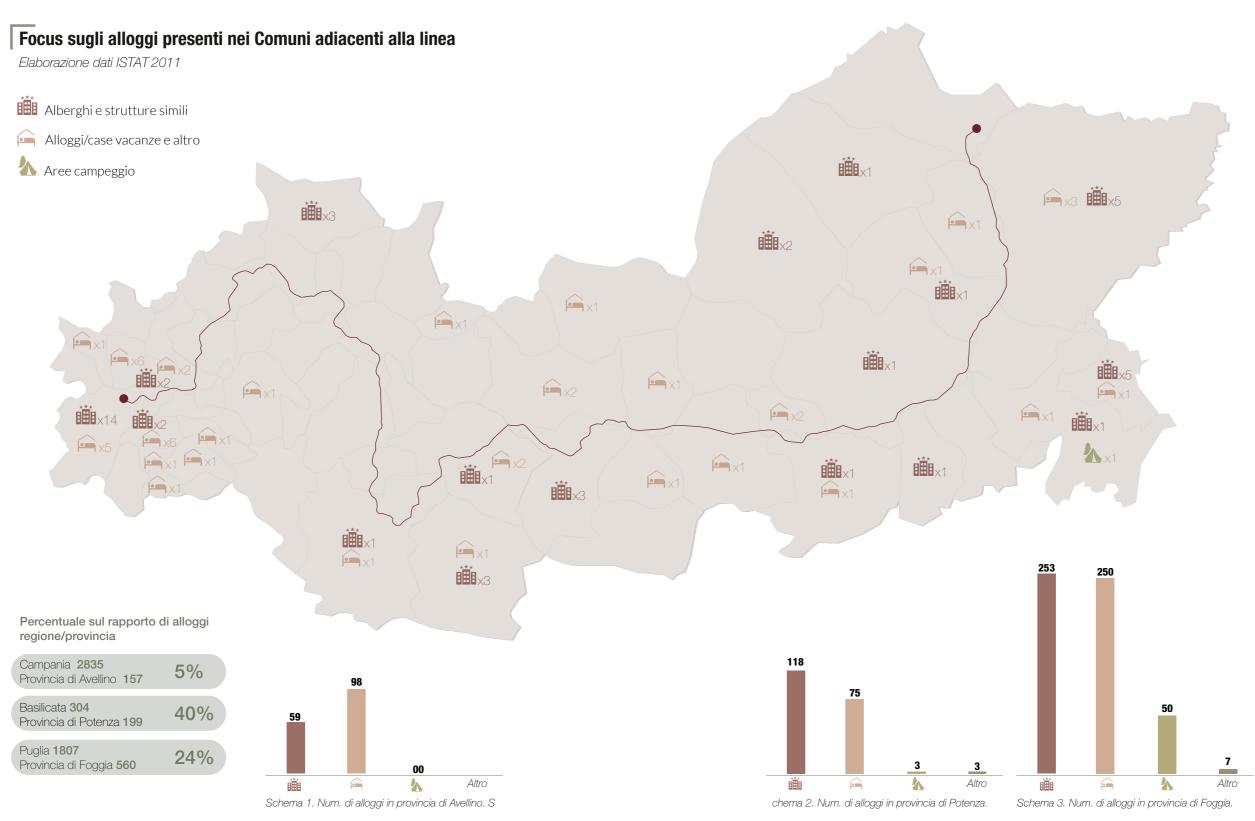
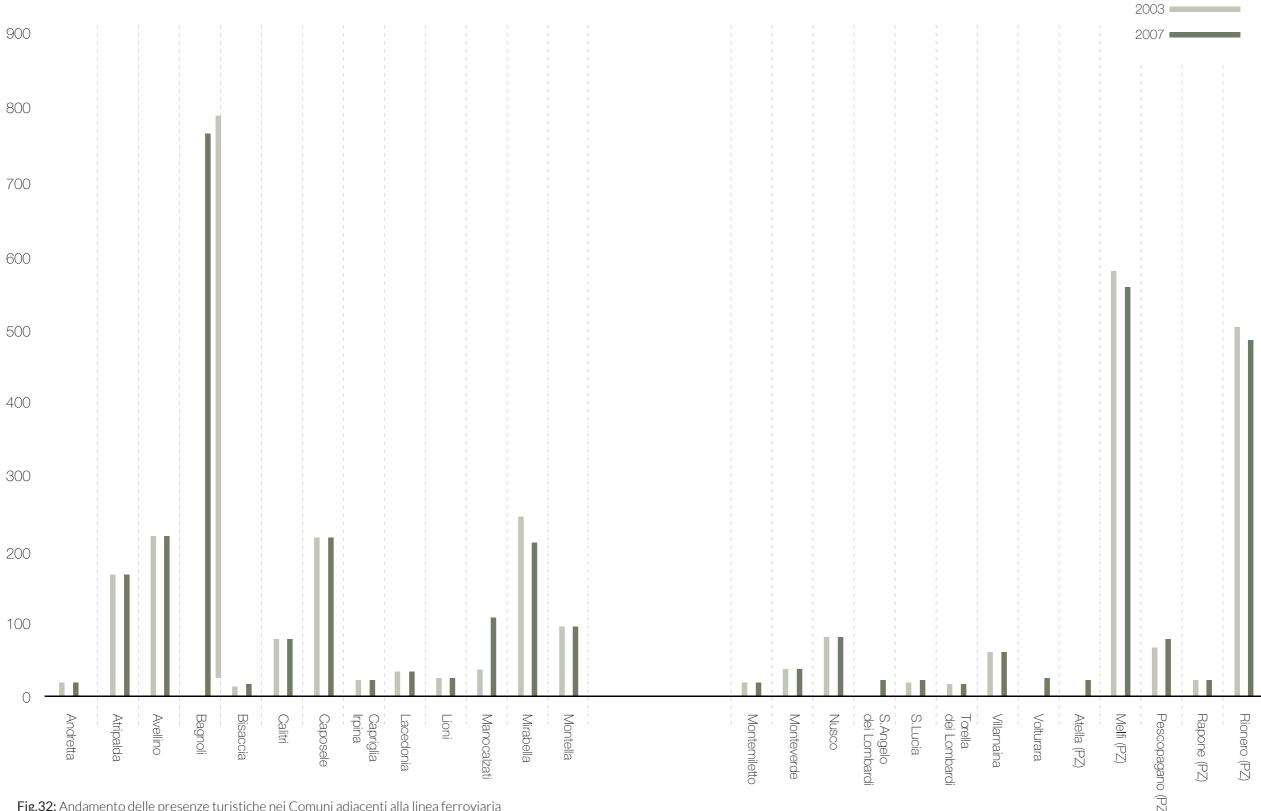
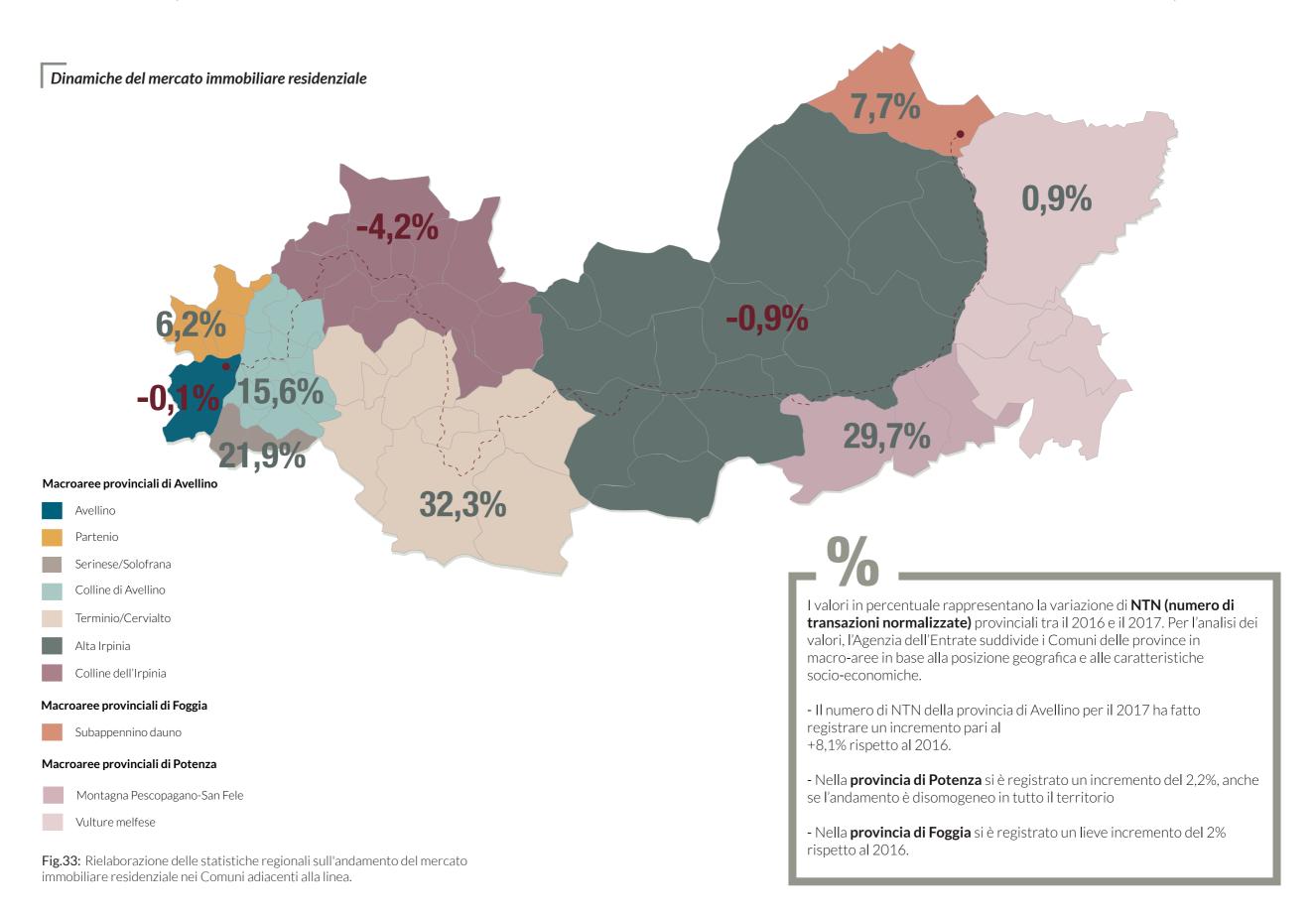


Fig.31: Numero di alloggi presenti nei Comuni adiacenti alla linea ferroviaria - dati Istat 2011



**Fig.32:** Andamento delle presenze turistiche nei Comuni adiacenti alla linea ferroviaria - Dati Istat 2003-2007





Analisi dei beni culturali

Il territorio e i suoi abitanti | Analisi dei beni culturali Il territorio e i suoi abitanti | Analisi dei beni culturali

#### Analisi dei beni culturali

L'analisi del settore dei beni culturali è strettamente legato, o comunque implicito, nel discorso sui flussi turistici di cui si è parlato nel paragrafo precedente.

Il settore si inserisce in un contesto nazionale caratterizzato da un'esplosione della domanda negli ultimi anni. In questo scenario dinamico, la Campania ricopre un ruolo d'eccellenza per capacità d'attrazione culturale e per varietà dell'offerta, divenendo un polo di riferimento per tutto il Mezzogiorno d'Italia. L'offerta museale e culturale campana, infatti, è superiore rispetto alla media nazionale: esistono 3,7 strutture culturali, archeologiche, ogni 100mila abitanti, a fronte di 1,2 per l'intero Sud Italia.

Talecapacità d'attrazione risulta, però, disomogene a sul territorio concentrandosi, in particolare, sull'asse costiero Pompei-Napoli, e su altre aree, in forma minore, ancora sul versante occidentale della regione.

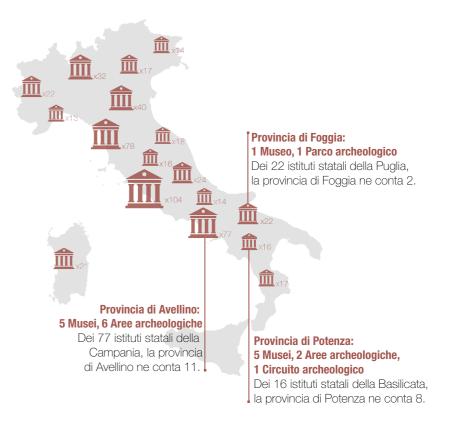
L'analisi dei beni culturali pubblicata dal Ministero per i beni e le attività culturali (MiBACT) nel 2017 pone la Campania al secondo posto in Italia per numero di istituti statali (fig.34). Dei 77 istituti (musei, monumenti, aree archeologiche), 11 sono situati nella provincia di Avellino. Ciò lascia intuire che la mancanza di un consistente flusso turistico nella provincia sia determinato, in larga parte, dalla carenza di servizi connessi, piuttosto che per mancanza di ricchezze culturali e paesaggistiche.

Nello stesso schema viene illustrata la situazione della provincia di Foggia, che conta solo 2 istituti statali rispetto ai 22 della regione Puglia, e della provincia di Potenza, che ne conta 8 rispetto ai 16 della Basilicata.

I dati riportati dal MiBACT relativi al flusso di visitatori dal 2007 al 2017 pongono al primo posto la provincia di Potenza, seguita da Avellino e, infine, da Foggia (fig.35).

I flussi denotano un calo generalizzato negli anni 2015-2016: in particolare, nella provincia di Foggia tale periodo coincide con la diminuzione di alcuni istituti statali che da 6 si riducono a 2. La successiva e rapida crescita del 2016 coincide con l'introduzione, nella rete dei Beni Culturali Statali, del Museo Archeologico Nazionale di Manfredonia. Più in generale, dal 2016 al 2017, in tutte e tre le province si registra una leggera crescita.

Le mappe riportate di seguito (fig.36-37) costituiscono il risultato di un'analisi puntuale dei beni culturali situati nei 63 Comuni adiacenti alla linea ferroviaria. Per una migliore comprensione, le mappe sono state redatte suddividendo i beni





- 1. Antiquarium di Ariano Irpino
- 2. Area Archeologica dell'antica Abellinum
- 3. Museo del Palazzo della Dogana dei Grani
- 4. Antiquarium di Avella
- 5. Area Archeologica della Necropoli monumentale in località Casale
- 6 Area Archeologica dell'Anfiteatro
- 7. Carcere Borbonico
- 8. Tempio Italico di Casalbore
- 9. Villa Romana di S. Giovanni in Palco
- 10. Parco Archeologico dell'antica Aeclanum 11 Museo di San Francesco a Folloni
- 1. Museo Archeologico Nazionale dell'ALta Val d'Agri 8 istituti statali
  - 2. Teatro Romano 3. Museo Archeologico Nazionale del Melfese "Massimo Pallottino"
  - 4. Museo Archeologico Nazionale di Muro Lucano
  - 5. Museo Archeologico Nazionale della Basilicata "Dinu Adamesteanu"
  - 6. Area Archeologica di Venosa
  - 7. Circuito Archeologico "Area Archeologica e Museo di Venosa, Museo Archeologico Nazionale del Melfese "Massimo Pallottino"
  - 8. Museo Archeologico Nazionale di Venosa



2. Parco Archeologico di Siponto

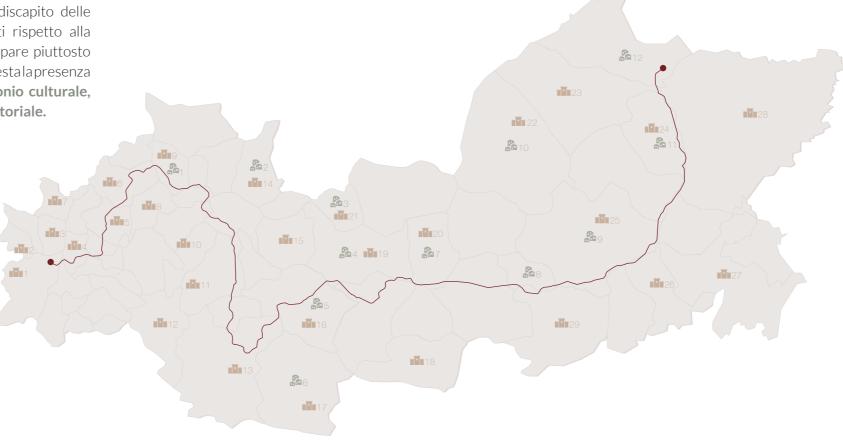
1. Museo Nazionale Archeologico di Manfredonia

Fig.34: Beni Culturali Statali Italiani - Elaborazione dati del Ministero per i beni e le attività culturali 2017.

culturali per tipologia tra: musei, siti archeologici, castelli e borghi. Le icone colorate in giallo indicano gli istituti statali.

L'analisi dei principali poli d'interesse culturale ha condotto alla constatazione che l'area è molto ricca e possiede delle potenzialità. A discapito delle considerazioni a cui si era giunti nei paragrafi precedenti rispetto alla disomogeneità delle risorse, in questo caso la situazione appare piuttosto omogenea: tale aspetto non è da sottovalutare in quanto manifesta la presenza di potenzialità delle aree interne intrinseche nel patrimonio culturale, testimonianza della presenza di una radicata identità territoriale.

Fig. 36: Mappatura dei castelli e dei borghi presenti presso i Comuni adiacenti alla linea ferroviaria.





Taurasi

Gesualdo Rocca San Felice

& Sant'Angelo dei Lombardi e Abbazia del Goleto

5 Nusco

🔓 6 Bagnoli Irpino

♣ 7 Morra De Sanctis

& Cairano

Calitri

10Bisaccia

11Monteverde

2 Rocchetta Sant'Antonio

Castelli Castelli

Castello di Capriglia Irpina

2 Castello Macedonio di Grottolella

Castello Caracciolo di Montefredane

Castello di San Barbato a Manocalzati

Castello di Montefalcione

Castello della Leonessa di Montemiletto

Castello di Pratola Serra

Castello dei Filangieri di Lapio

Castello Marchionale di Taurasi

10 Castello di Castelvetere sul Calore

11 Castello di Montemarano

12 Castello di Volturara Irpina

13 Castello del Monte di Montella

14 Castello di Gesualdo

15 Castello Ruspoli di Torella dei Lombardi

16 Castello Longobardo di Nusco

17 Castello di Bagnoli Irpino

18 Castello di Caposele 19 Castello degli Imperiali di Sant'Angelo dei Lombardi

20 Castello dei Principi Biondi di Morra De S.

21 Castello di Rocca San Felice

22 Castello Ducale di Bisaccia

23 Castello di Lacedonia

24 Castello di Monteverde

25Borgo Castello (Calitri)

26 Castello di Ruvo del Monte

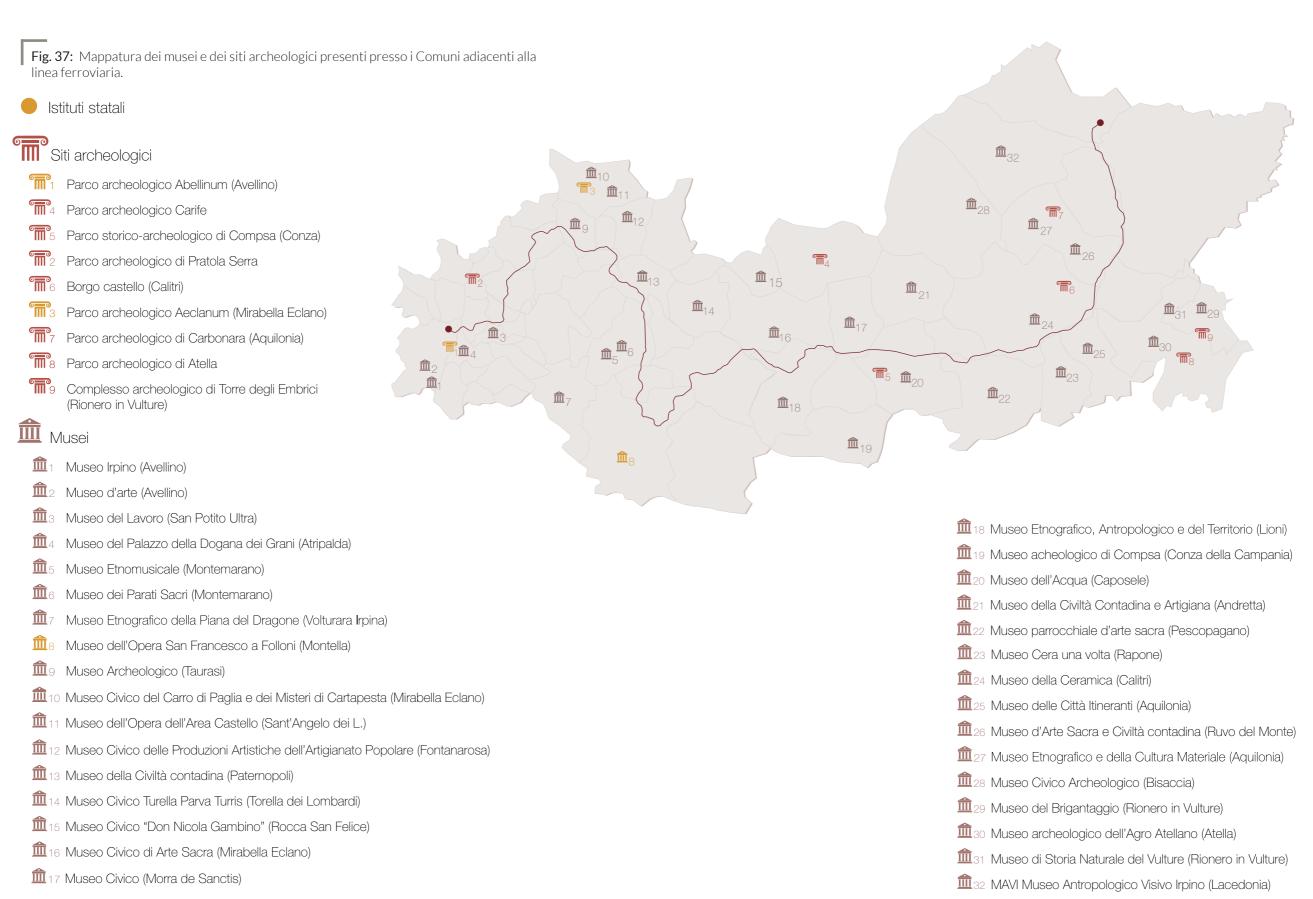
27 Castello di Cassapozzano di Atella

28 Castello di Melfi

29 Castello di Pescopagano

Castello d'Aquino di Rocchetta Sant'Antonio

Il territorio e i suoi abitanti | Analisi dei beni culturali





Analisi delle principali forme di artigianato

#### Analisi delle principali forme di artigianato

La forte vocazione culturale del territorio irpino si esprime, da secoli, anche attraverso il settore dell'artigianato, testimonianza di un patrimonio materiale e immateriale tipico di una cultura contadina da sempre soggetta all'isolamento geografico.

L'artigianato costituisce, dunque, **un segmento fortemente identitario dell'economia irpina** anche se il mancato "ricambio generazionale", la scarsa imprenditorialità e la mancanza di investimenti, scoraggiano i piccoli artigiani che stanno via via diminuendo.

Il rapporto sulle dinamiche economiche della provincia di Avellino nel 2014 pubblicato dalla Camera di Commercio sostiene infatti che il settore dell'artigianato, sviluppato nella forma di micro-impresa, risente della crisi economica del mercato. Tra il 2011 e il 2014 il settore perde, infatti, 471 imprese, ovvero il 6.1% del totale.

L'artigianato dell'intera provincia, da secoli, sembra andare di pari passo con le più radicate tradizioni locali: numerose sono, infatti, le occasioni in cui l'abilità manuale degli artigiani si sposa perfettamente con il rispetto di antiche usanze del folklore locale, il più delle volte legate ai riti religiosi popolari. In generale da sempre l'artigianato irpino è dedito ad attività di elevato valore artistico quali: concia delle pelli, lavorazione del ferro battuto, del legno, del vimini, della ceramica e realizzazione di pizzi e merletti.

III AN Lavorazione pietra Lavorazione ferro Lavorazione legno OH I Ω Lavorazione vimini Ω Lavorazione pelle OHA HIM Ω Lavorazione di ceramica, argilla e terracotta \*\*\* Fabbricazione botti

Fig. 38: Mappatura delle principali forme di artigianato nei Comuni adiacenti alla linea ferroviaria.

Fabbricazione strumenti musicali Lo schema in **figura 38** riporta una mappatura delle principali attività d'artigianato nelle aree adiacenti alla linea ferroviaria. Occorre precisare che l'analisi non è esaustiva in quanto comprende soltanto una piccola parte dei maestri artigiani, ovvero coloro che, ad oggi, possiedono delle micro-imprese artigiane ancora attive.

Il quadro risulterebbe più ricco ed articolato se si andassero ad analizzare le forme di artigianato quasi scomparse: si fa qui riferimento alle **lavorazioni tipiche che possiamo definire "tacite"** che persistono ancora all'interno dei borghi grazie alla passione di qualche maestro artigiano che coltiva la sua maestria in modo sporadico.

Tale aspetto non è da sottovalutare in quanto sottintende la presenza di forme d'artigianato anche nelle aree che, nella mappa, sembrano completamente scoperte.

Mappare le maestrie locali in un'area così vasta si è rivelato, pertanto, un compito arduo poiché non sempre l'artigianato coincide con un'impresa o un laboratorio: possiamo definire artigiano colui che esercita, o ha esercitato, un'attività manuale per tutta la vita e ne custodisce l'arte.

Secondo il Rapporto Irpinia 2014, l'artigianato è il settore che risente maggiormente della crisi economica.

- Al 31 dicembre 2013 è stata registrata una diminuzione di 122 unità rispetto al 2012.
- •Al 31 marzo 2014 si è verificata un'ulteriore **riduzione di 159** artigiani.

Questo aspetto assume un carattere maggiormente rilevante se si pensa che **il** 

valore aggiunto dell'artigianato in Irpinia ricopre il 13,2 % del totale.



Analisi enogastronomica

#### Analisi enogastronomica

territoriale ha favorito la conservazione

La morfologia L'Irpinia è una terra ricca di eccellenze enogastronomiche e una parte rilevante del suo successo è determinata dalla morfologia territoriale che, con la sua orografia, ha favorito la conservazione delle tradizioni e delle varietà locali nel corso dei secoli.

Le mappe in figura 39-44 sono frutto di un'analisi puntuale delle specificità territoriali in tutta l'area provinciale. Per facilitare la comprensione, il territorio è stato suddiviso in cinque macro-aree in base al criterio di omogeneità paesaggistica:

- 1. Area della Valle del Sabato
- 2. Area della Valle del Calore
- 3. Area della Valle dell'Ufita
- 4. Area dell'Alto Ofanto
- 5. Area dei monti Picentini

Ogni area, analizzata singolarmente, riporterà il tratto ferroviario, le principali eccellenze enogastronomiche e i prodotti iscritti al registro delle Denominazioni di Origine Protetta (DOP), delle Indicazioni Geografiche Protette (IGP) e delle specialità tradizionali garantite, in base al Regolamento UE n.1151/2012 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 21 novembre 2012.

La **produzione enologica** irpina vanta tre denominazioni DOCG e costituisce una ricchezza per l'economia locale. Essa si sviluppa in due aree distinte: la prima comprende le colline del Calore dove si produce l'Aglianico da cui si ricava il vino rosso Taurasi; la seconda area comprende le colline lungo il fiume Sabato che danno dimora ai vigneti bianchi del Fiano di Avellino e del Greco di Tufo. In generale la produzione vitivinicola, per caratteristiche morfologiche, riguarda esclusivamente l'area occidentale della provincia.

- Il **Taurasi** (DOCG dal 1993) è un vino rosso ottenuto dai vitigni dell'Aglianico e l'aggiunta di altri a bacca rossa. I suoi vigneti crescono in alta collina, accanto ad ulivi e castagni. La sua produzione coinvolge 17 Comuni della provincia di Avellino, tra cui l'omonimo Taurasi.
- Il **Greco di Tufo** (DOCG dal 2003) è un vino secco dal colore giallo che si ottiene

dal vitigno Aminea Gemina. La sua produzione comprende un'area circoscritta di 8 Comuni nella parte nord-occidentale della provincia.

- Il Fiano (DOCG 2003) è, così come il precedente, un vino bianco dal colore giallo paglierino. L'area di produzione è molto estesa e comprende 26 Comuni nella zona centro-occidentale della provincia.

Dal punto di vista gastronomico, i prodotti sono, prevalentemente, quelli di terra e di bosco; pertanto la cucina tradizionale è ricca di piatti a base di ortaggi, salumi, latticini e prodotti del sottobosco.

La soppressata è il tipico salume irpino, prodotta ovunque in tutta la provincia a base di carne di maiale. Esso si differenzia tra un Comune e l'altro in base alle tecniche di produzione tradizionali: nei comuni di Mirabella Eclano e Torella dei Lombardi, ad esempio, i contadini effettuano l'affumicatura al fuoco di legna di quercia; nel comune di Calitri, invece, l'affinatura avviene in antiche grotte di tufo.

La **produzione lattiero-casearia** è tipica del Terminio e del Partenio dove esistono numerosi allevamenti di bovini e ovini. I formaggi più diffusi in questa area centrale sono:

- Il pecorino bagnolese, tipico di Bagnoli Irpino;
- Il pecorino di lauticada, che prende il nome dalla razza omonima;
- Il pecorino carmasciano, prodotto con latte ovino. Il carmasciano costituisce una specialità gastronomica inimitabile in quanto è legata ad una piccola area dell'Alta Irpinia, tra i comuni di Rocca San Felice e Guardia dei Lombardi, a circa 750 m s.l.m. in una valle detta Mefite, una depressione con piccoli vulcani di fango ed esalazioni gassose che attribuiscono al latte ovino un sapore particolare.

#### **Altri formaggi** degni di nota sono:

- il caciocavallo irpino, prodotto dal latte misto delle vacche frisone e brune, prodotto nell'Alta Irpinia e presso l'Ufita;
- il caciocavallo podolico, ottenuto dal latte vaccino esclusivamente di razza podolica proveniente da allevamenti bradi;
- il caciocavallo silano DOP

Un'altra importante categoria di eccellenze gastronomiche locali è costituita dai prodotti del sottobosco tra cui:

- il tartufo nero di Bagnoli;
- la castagna di Montella, unico prodotto ortofrutticolo ad aver ottenuto il

riconoscimento DOC nel 1987 e IGP nel 1996;

- la castagna di Serino DOP, maggiormente adatta alle valli di bassa quota.

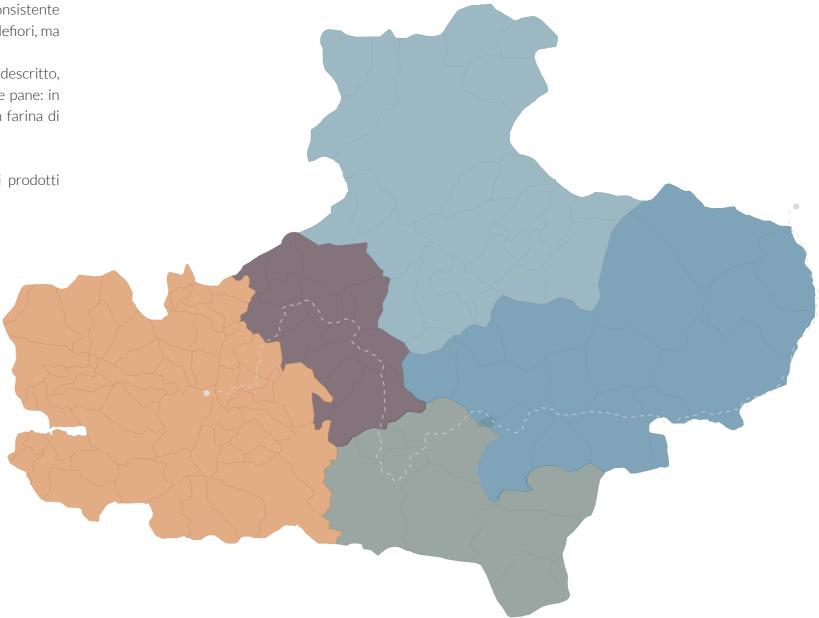
Nell'area occidentale della provincia, è, inoltre, presente anche la coltivazione della nocciola, della varietà mortarella, più resistente al freddo rispetto ad altre varietà.

Importante, seppur sporadica, è la produzione della Melannurca campana IGP, una tipologia di mela diffusa soprattutto nell'area del napoletano ma che si protrae, in piccola parte, anche in territorio irpino, così come il pomodoro San Marzano dell'Agro Sarnese-Nocerino DOP.

Infine, nelle aree collinari a pendenza dolce, è presente una consistente produzione di olio extra-vergine di oliva e di miele, in particolare il millefiori, ma anche il miele d'acacia, di sulla o di castagno.

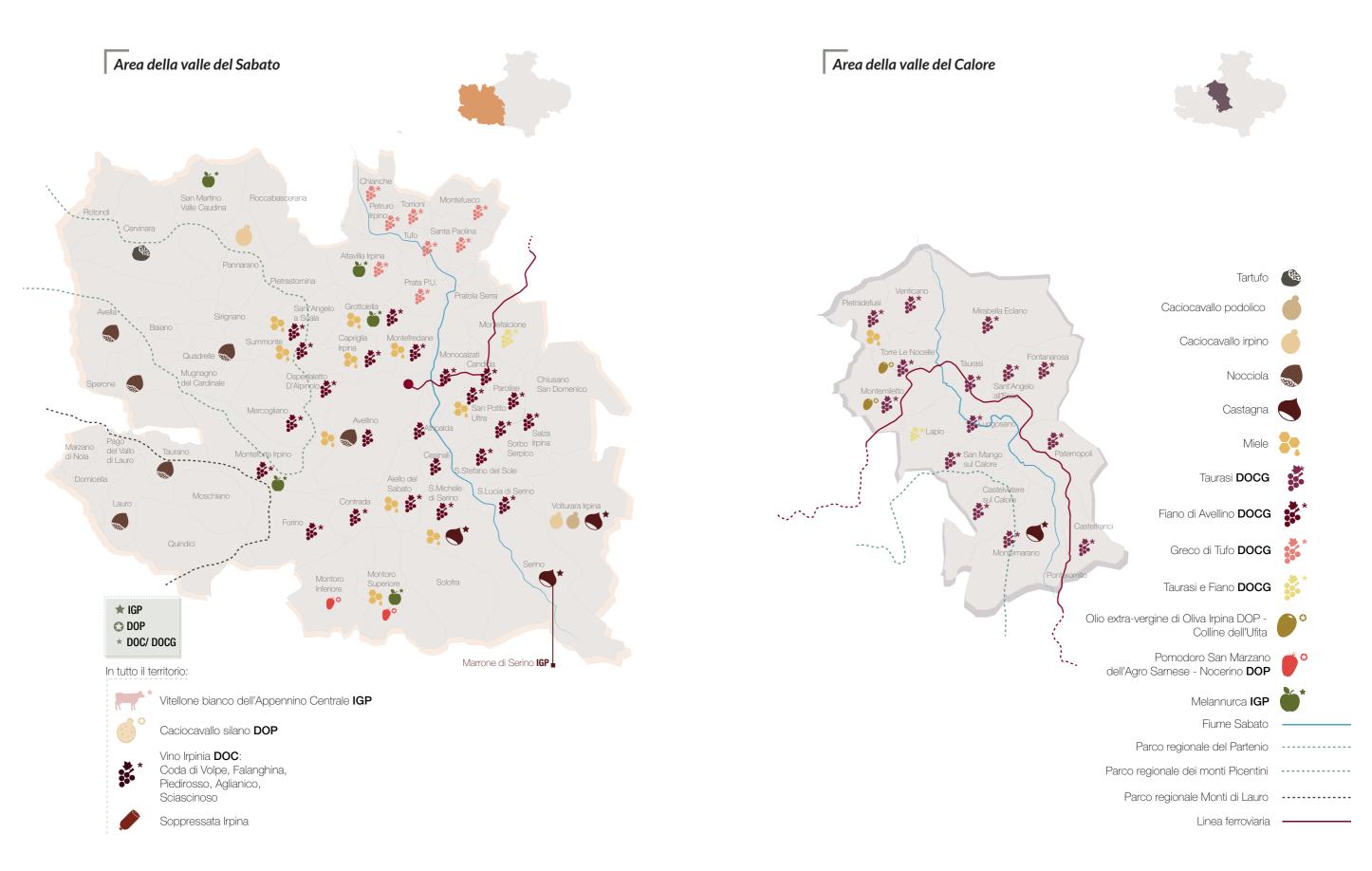
In ultima analisi, a completamento dell'itinerario gastronomico fin qui descritto, è opportuno annoverare anche la produzione irpina di pasta fresca e pane: in particolare il pane dei comuni di Montecalvo e Calitri, realizzati con farina di grano duro e cotti a legna come da tradizione.

Di seguito vengono riportate informazioni di approfondimento sui prodotti gastronomici DOP e IGP.

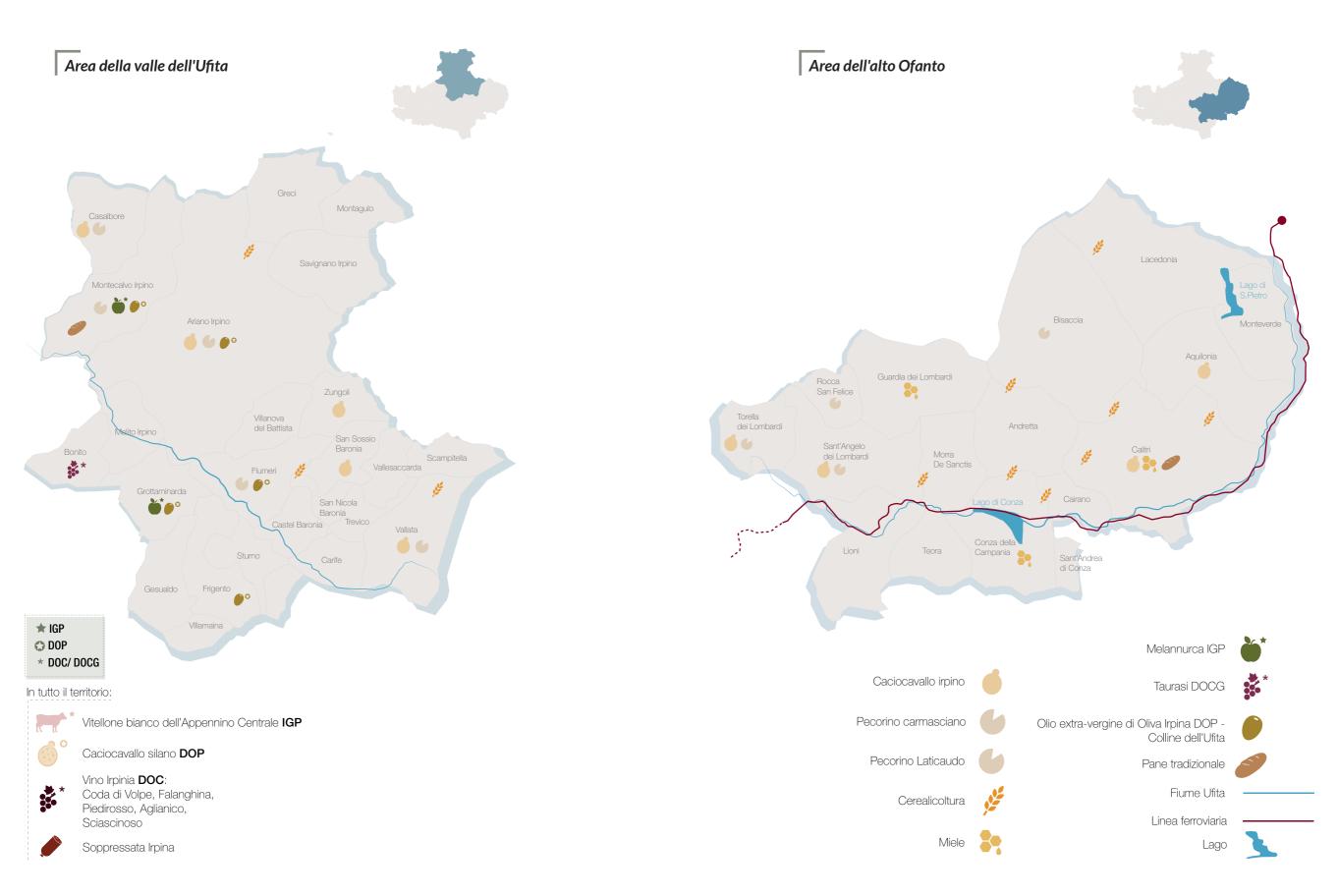


Area della valle del Sabato
Area della valle del Calore
Area della valle dell'Ufita
Area dell'alto Ofanto
Area dei monti Picentini

**Fig. 39:** Individuazione delle cinque macro aree approfondite per l'analisi enogastronomica.



Il territorio e i suoi abitanti | Analisi enogastronomica



Il territorio e i suoi abitanti | Analisi enogastronomica Il territorio e i suoi abitanti | Analisi enogastronomica

# Area dei monti Picentini Castagna di Montella IGP Tartufo Caciocavallo podolico Caciocavallo irpino **★ IGP** O DOP Pecorino bagnolese \* DOC/ DOCG In tutto il territorio: Castagna Vitellone bianco dell'Appennino Centrale IGP Miele Caciocavallo silano DOP Melannurca IGP Vino Irpinia **DOC**: Coda di Volpe, Falanghina, Fiumi Sele e Calore Piedirosso, Aglianico, Parco regionale dei monti Picentini -----Sciascinoso Soppressata Irpina Linea ferroviaria

### Prodotti gastronomici DOP e IGP



#### Castagna di Montella IGP Marrone di Serino IGP

una pezzatura medio-picco- ¦ da una pezzatura la; da una forma prevalentefaccia inferiore piatta; un facilmente staccantesi dall'episperma.

medio-grossa. La forma è tondeggiante, per lo più asimmetrica. L'apice è acuto ed ha una pelosità mediamente estesa.



#### Caciocavallo Silano DOP

Il caciocavallo silano è un formaggio semiduro a pasta filata prodotto con latte vaccino intero è ovale; la crosta è sottile e liscia. Il sapore è dolce e aromatico quando il formaggio è giovane, ma tende a diventare piccante a maturazione avanzata.



#### Pomodoro S. Marzano dell'Agro Sarnese - Nocerino DOP

Il pomodoro di San Marzano ha una forma allungata e una polpa compatta con pochi semi. Le sue caratteristiche lo rendono adatto per gli usi preparazione di pelati e conserve. L'area di produzione riguarda la parte nord della provincia di Salerno con propaggini fino all'Irpinia.



#### **Melannurca Campana IGP**

piatta. La buccia, inizialmente di colore gialloverde, dopo la fase di "arrossamento" a terra diventa tipica di produzione è quella vesuviana e la provincia di Caserta, con propaggini vero i monti



#### Vitellone bianco dell'Appennino Centrale IGP

Il vitello bianco è, ad oggi, l'unico marchio di qualità per le carni bovine fresche, approvato dalla Comunità Europea in Italia. "Vitellone" si riferisce ai bovini giovani di età compresa Ariano Irpino. tra i 12 e i 24 mesi, poichè la carne è ancora molto magra con ottime caratteristiche organolettiche e nutrizionali.



#### Olio extra-vergine di oliva Irpinia colline dell'Ufita IGP

L'olio extra-vergine, ottenuto dalla varietà dell'oliva Ravece, viene prodotto nell'area che circonda

Il sapore è deciso e il colore, inizialmente verde,

#### Per concludere

Gli aspetti analizzati finora sono il risultato di un approccio olistico per lo studio di un territorio perfettamente in linea con la volontà di trarre spunti su cui elaborare future strategie di valorizzazione territoriale.

Tale fase sarà condotta, nei capitoli seguenti, attraverso l'analisi del tracciato ferroviario in ogni suo aspetto: dall'infrastruttura ferroviaria, alle località attraversate dalla linea, alla situazione attuale, agli attori coinvolti per finire con un'indagine sociologica dell'esperienza ferroviaria. L'analisi sarà corredata di racconti relativi alla ricerca sul campo e ai miei viaggi in treno storico per descrivere, al meglio, le dinamiche territoriali.

L'ultima parte del prossimo capitolo costituirà, pertanto, il resoconto dell'intera fase di analisi attraverso la redazione di un'analisi SWOT che porrà le basi per la successiva fase progettuale.



III. La strada ferrata

La strada ferrata | La linea

#### La linea

#### Il tracciato e l'infrastruttura ferroviaria

La strada ferrata dell'Avellino – Rocchetta Sant'Antonio si snoda lungo un binario unico non elettrificato, per 118,7 Km secondo un tracciato che, partendo da Avellino e sfiorando la Basilicata, arriva in Puglia fino a raggiungere la località di Rocchetta Sant'Antonio nella provincia di Foggia.

All'epoca della sua costruzione, tra il 1888 e il 1895, la linea contribuì a rompere l'isolamento dell'Irpinia legandosi ad altre linee esistenti: la Rocchetta Sant'Antonio – Candela, la Rocchetta Sant'Antonio – Rapolla/Lavello e l'Avellino-Benevento, creando una rete ferroviaria articolata che consentiva il collegamento del capoluogo irpino con il Tirreno e l'Adriatico.

Le condizioni tecniche del tracciato sono testimonianza della volontà di soddisfare le esigenze delle comunità locali, che nutrivano la speranza del progresso, e della necessità di seguire i corsi d'acqua per alimentare le locomotive a vapore. Pertanto la maggior parte delle stazioni sorge lontana dai centri abitati e i binari serpeggiano da una sponda all'altra dei fiumi al

di sopra di un'infrastruttura ferroviaria di notevole importanza ingegneristica (per approfondimenti sull'infrastruttura ferroviaria si rimanda alle tavole in appendice).

Difatti, il tracciato conta il numero di 58 tra ponti metallici e viadotti, che coprono una lunghezza di 2.174 metri. Tra questi, sono da annoverare: il ponte sul fiume Sabato, con 16 arcate e una lunghezza pari a 225 metri, il ponte sul Calore con 5 arcate e una lunghezza di 100 metri e, il ponte Principe a Lapio, con una struttura reticolare in acciaio e 3 campate di 95 metri di lunghezza ciascuna per una lunghezza complessiva di 300 metri.

Sono, inoltre, presenti 19 gallerie di cui la più lunga è pari a 2.595 metri, nel tratto tra Montefalcione e Arianello.

Il profilo altimetrico riportato in **fig.46** denota leggere ma continue variazioni di altitudine: a partire dai 302 metri del capolinea Avellino i binari si elevano fino ai 441 di Montefalcione, successivamente riscendono fino a 253 metri della stazione di Taurasi per poi risalire fino ai 671 metri della stazione di Nusco, sulla sommità della catena appenninica che divide il versante Tirrenico e Adriatico. Da lì, la strada ferrata discende seguendo il corso dell'Ofanto fino a raggiungere i 218 m della stazione di Rocchetta Sant'Antonio.

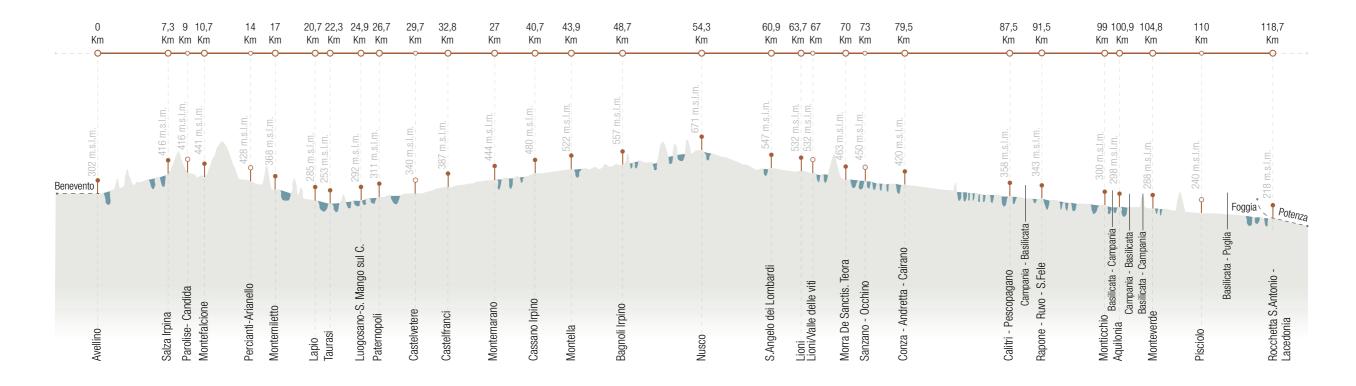


Fig.46: Schematizzazione del profilo altimetrico della linea ferroviaria.

#### Dal finestrino del treno

# La tratta ferroviaria attraversa, così come in origine, 26 stazioni e 5 fermate<sup>4</sup> (Fig. 47).

Partendo da **Avellino**, nella conca verde circondata dai monti del Partenio, il treno sale dolcemente entrando nella valle del Sabato, oltrepassandola con un viadotto di 16 arcate costruito in pietra e mattoni. Sfiorando la valle e passando a monte di Atripalda, il tracciato procede verso destra all'interno della galleria Acqua Chiara e raggiungendo la valle del torrente Salzola, nel punto in cui il corso d'acqua si fonde con il Sabato, attraversando lo sperone Gelsa. Superando il vallone Rucci e, successivamente, un altro viadotto simile ad esso, il convoglio raggiunge la stazione di **Salza Irpina**, da cui è visibile il borgo arroccato su un colle degradante verso la vallata. Sulla vista del piccolo comune di Sorbo Serpico, a pochi Km da Salza Irpina, il tracciato procede verso nord lungo il tratto dominato, a destra, dal monte Tuoro dove sorge Chiusano San Domenico, e, a sinistra, dalla collina su cui sorge Candida.

Giunti a **Montefalcione** e alla successiva contrada **Arianello**, lì dove sono visibili campi coltivati, boschi e aree prevalentemente collinari, il tracciato prosegue

<sup>4</sup> Per l'accezione dei termini stazione e ferrovia, si rimanda all'art.2, comma 4 e 9 del Regolamento per la circolazione dei treni, edizione 1962, aggiornato al 13/12/2009:

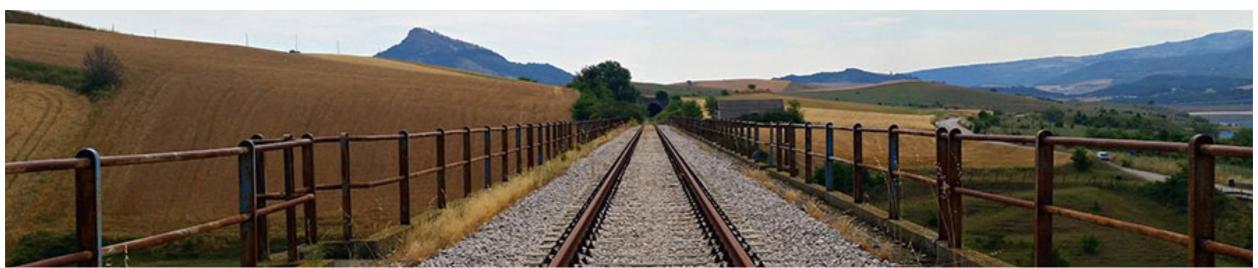
nella valle del Ferrugni, dove sorge **Montemiletto**, immerso tra i vitigni. Superato un ponte di pietra con 9 arcate che attraversa il vallone Ferrugni, si giunge nel vallone Tuoro, nella valle del Calore, e si procede verso **Lapio**.

Successivamente la linea varca la valle procedendo sul ponte Principe, fino a raggiungere **Taurasi**. In questa parte del tracciato, il paesaggio è un susseguirsi di colline prima dolci, poi aspre: in alto sono visibili boschi di castagni, querce e ginepri, che si alternano a coltivazioni di ulivi, viti e alberi da frutto.

Oltre la stazione di Taurasi, il convoglio sale ancora lungo la valle passando nella galleria di Piesco e attraversa per la seconda volta il fiume, prima con un ponte a 5 campate e poi con un altro simile, di 7 campate. Si giunge, così, a *Luogosano*. Nel tratto successivo, i binari passano sul Calore per la quarta volta con un ponte a 4 campate e un altro viadotto di 5 arcate per giungere alla stazione di *Paternopoli*.

La discesa a sud, verso i monti Picentini, è completamente costeggiata dal fiume e all'interno di una natura rigogliosa che conduce prima a *Castelvetere sul Calore*, poi sulla collina di *Castelfranci*. In questo punto del percorso, il treno abbandona il paesaggio collinare e la valle si trasforma in un territorio montano, sulla vista del monte Tufolano e, poco dopo aver raggiunto la stazione di Ponteromito, frazione di *Montemarano*, il Montagnone di Nusco, uno dei simboli dell'Appennino campano

Verso *Cassano Irpino*, alle pendici del Terminio e del Cervialto, il treno attraversa nuovamente il Calore. Qui la vegetazione diviene sempre più fitta fino ad arrivare nella terra delle acque (per l'abbondanza di sorgenti che alimentano gli acquedotti dell'Alto Calore e quello Pugliese). Da questo punto, il treno sale verso la montagna, dove la vista spazia al di sopra della vallata, su una serie di



∧ Viadotto sul lago di Conza della Campania, ferrovia Avellino-Rocchetta

<sup>•</sup> Art.2, comma 4: "Diconsi stazioni le località di servizio normalmente delimitate da segnali di protezione, utilizzate per regolare la circolazione dei treni e munite di impianti atti ad effettuarvi le precedenze fra treni nello stesso senso e, sul semplice binario, gli incroci fra treni in senso opposto. (...)"

<sup>•</sup> Art.2, comma 9: "Sono denominate fermate le località adibite al servizio pubblico che, di regola, non intervengono nel distanziamento dei treni e non sono utilizzate per effettuarvi incroci, precedenze e manovre. (...)".

piccoli casali sparsi sulle pendici dei colli e della piana, e su distese boscose di faggi e castagni, fino a raggiungere *Montella*, situata tra le cime del Terminio e cinta dall'altopiano di Verteglia. La stazione ferroviaria è ubicata nella parte bassa del paese dove, un tempo, partivano convogli carichi di castagne e legname diretti in tutta la regione.

Tra le falde dei monti Picentini, si arriva a *Bagnoli Irpino*, capitale irpina della castagna e del tartufo, nei pressi della statale che conduce all'altopiano del Laceno, tra le poche stazioni sciistiche della zona.

Il tracciato ferroviario continua a salire dolcemente verso il Montagnone di Nusco, sulla sommità della catena appenninica, attraverso le gallerie di Carpecato, Oscuro e Avella, avvicinandosi sempre di più verso il confine apulo-lucano, dove i borghi diventano più radi e piccoli, le montagne si abbassano e i venti aumentano. Da Nusco, meglio come noto come il balcone dell'Irpinia, posto in una posizione privilegiata tra le valli del Calore e dell'Ofanto, il treno procede addentrandosi nella valle dell'Ofanto verso l'Alta Irpinia, altresì chiamata Irpinia d'Oriente. Dopo una fermata intermedia a Campo di **Nusco**, piccola frazione agricola, si procede prima verso Sant'Angelo dei Lombardi, successivamente verso il centro abitato di Lioni e verso la contrada rurale di Valle delle Viti, sempre costeggiando il fiume Ofanto fino al confine pugliese.

Dopo aver attraversato il fiume per tre volte, il convoglio raggiunge, poi, *Morra De Sanctis*, luogo natio e sede di partenza di quel Viaggio elettorale che Francesco De Sanctis effettuò nel 1875 come propaganda elettorale nei paesi del suo comprensorio.

L'Ofanto, dopo Morra, viene attraversato altre due volte con ponti a travate metalliche



∧ Calitri, foto di Emanuela di Guglielmo

fino a raggiungere il vallone Muscio, che condurrà verso la cosiddetta variante di Conza, un'infrastruttura di circa 8 Km, con 7 viadotti e 3 gallerie, che ha consentito lo spostamento più a monte della linea ferroviaria, nel tratto che lambiva il lago artificiale di Conza, costruito verso la fine degli anni Settanta. Dalla stazione di **Conza** – **Andretta** – **Cairano**, il treno affianca il lago nella parte nord e guarda verso la collina su cui è arroccato il piccolo borgo di Cairano.

Lavia entra poi in una galleria e serpeggia sul territorio attraversando il fiume sei volte prima di giungere sulla destra del torrente Orato, presso la stazione di **Calitri - Pescopagano**, sconfinando tra le colline della vicina Lucania.

La ferrovia attraversa, poi, il torrente Ficocchia con un ponte a travate metalliche fino alla fermata di **Rapone – Ruvo – San Fele** e, dopo aver attraversato l'Ofanto altre tre volte, ai piedi del bosco omonimo, incontra prima la stazione di **Monticchio**, poi quella di **Aquilonia**, ai piedi del bosco Sassano, sulla vista dell'abitato che sorge su un colle, alle falde orientali del monte Agnone.

La linea prosegue ancora lungo la sponda destra dell'Ofanto ed entra in una galleria superando lo sperone dei boschi di Monticchio, presso il ponte romano di Pietra dell'Oglio, per raggiungere *Monteverde*, in un paesaggio diventato ormai solitario e silenzioso costellato di campi di grano.

Da Monteverde, dopo aver attraversato la vecchia fermata di **Pisciolo**, il treno giunge al suo capolinea: **Rocchetta Sant'Antonio**, originariamente chiamata Ponte Santa Venere.

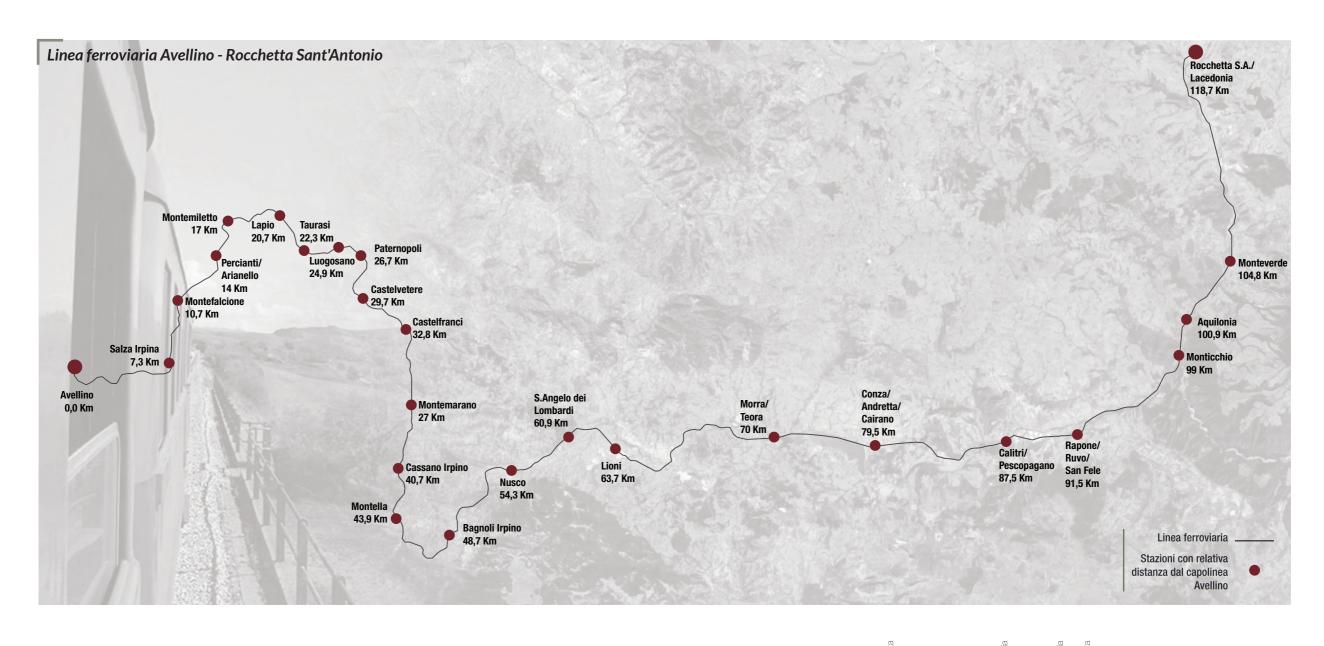
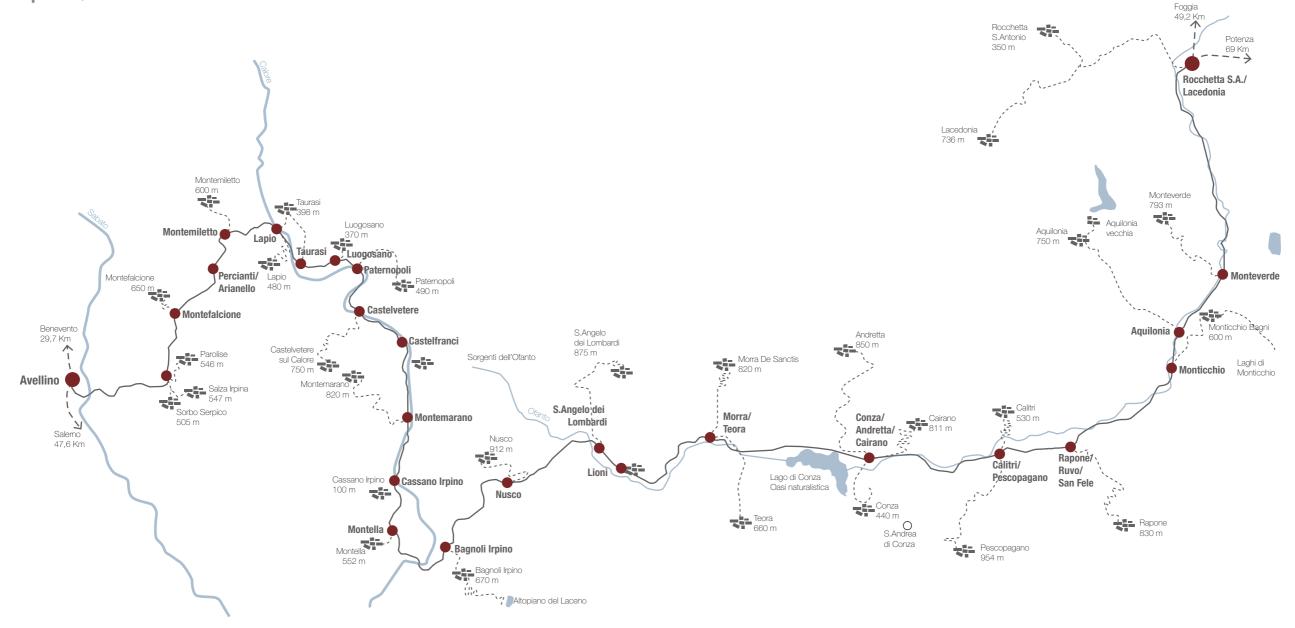




Fig.47: Visualizzazione del tracciato ferroviario e relativa schematizzazione.

### Linea ferroviaria Avellino - Rocchetta Sant'Antonio



**Fig.47**: Schematizzazione del tracciato ferroviario con indicazione dei paesi adiacenti e relativa distanza dalle stazioni

La strada ferrata | Le origini



↑ Antica corriera di fine Ottocento che offriva servizio per raggiungere la stazione di Calitri-Pescopagano

### Le origini

Avellino, 10 ottobre 1893

"Il 25 del corrente mese avrà luogo la inaugurazione del primo tronco della strada ferrata da Avellino a Santa Venere (...).

Geograficamente, essa è la strada maestra dell'altipiano irpino a' porti dell'Adriatico; geologicamente, è l'unica valle della penisola, che non riuscì mai alla mano dell'uomo di volgere e asservire al commercio (...). Così solo si spiega, perché unanime e costante, in questo ultimo trentennio, fu sempre l'aspirazione di tutta quanta la provincia di Avellino al compimento di un'opera di tanta importanza, quale è quella della strada ferrata dell'Ofanto".5

Con queste parole Giustino Fortunato descrive la festa di inaugurazione della ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

Il progetto della linea ferroviaria nacque, infatti, per rompere l'isolamento di aree naturalmente separate dall'ininterrotta catena appenninica, al fine di creare un'infrastruttura che connettesse le province di Avellino, Foggia e Potenza, indispensabile per il traffico delle merci. Era necessario (e, inoltre, appariva naturale), infatti, che il tratto della linea, con partenza da Avellino attraversasse le fertili valli del Calore, del Fredane e dell'Ofanto.

<sup>&</sup>lt;sup>5</sup> Fortunato, G., 10 Ottobre 1893, in *Le strade ferrate dell'Ofanto*. (1880-1897), pp. 180-181.

La strada ferrata | Le origini

La necessità della linea ferroviaria venne presentata in Parlamento già nel 1865<sup>6</sup>, ma fu necessario attendere il 1876 per ricevere una conferma da parte dell'assemblea. Difatti, nel mese di novembre, a Roma, sotto la presidenza di Francesco De Sanctis, venne costituito un comitato di 35 deputati delle province di Avellino, Bari, Foggia e Potenza e, grazie ad esso, nel 1879 ne fu approvata la costruzione nelle linee di terza categoria<sup>7</sup>.

Venne il 1884; e in quell'anno fu nominata la commissione governativa presieduta dal commendator Ferrucci per determinare il tracciato della linea. In tale occasione si verificarono dibattiti e contese tra i rappresentanti dei singoli Comuni che condussero, il 14 luglio dello stesso anno, all'approvazione di una petizione da presentare al Ministero dei Lavori Pubblici, alla quale aderivano i rappresentanti di 52 Comuni insieme ad un ingente numero di enti, tra cui: la Camera di Commercio di Avellino e la Società anonima per acquisto e rivendita di legname di Bagnoli Irpino.

Al fine di venire incontro agli innumerevoli interessi locali e per la necessità di seguire il corso dei fiumi per alimentare le locomotive a vapore, si preferì un percorso in cui la maggior parte delle stazioni risultavano lontane dai centri abitati.

Il 21 giugno 1888 il Ministero dei Lavori Pubblici affidò la costruzione e la concessione della linea alla Società Italiana delle Strade Ferrate del Mediterraneo, nonostante l'identificazione del tracciato non fosse ancora del tutto convincente al punto che si decise di iniziare i lavori dai due capolinea, in attesa di decisioni definitive per il tratto intermedio. Appena compiuti i lavori, il 28 settembre 1892, venne inaugurato e messo in servizio il tratto Monteverde – Ponte Santa Venere (attuale Rocchetta San'Antonio); e il 27 ottobre 1893 il tratto

<sup>6</sup>In realtà l'idea di un tracciato ferroviario che arrivasse fino ad Avellino nacque da una promessa (mai mantenuta) fatta nel 1839 dal re Ferdinando II. Il suo intento era quello di prolungare la linea Napoli – Portici, inaugurata nello stesso anno, fino ad Avellino e Caserta per creare una maglia ferroviaria che consentisse di raggiungere la capitale del Regno ed intensificare i rapporti con le province. Tale progetto non venne mai realizzato ma, con l'avvento dell'unità nazionale, il governo prese a carico l'idea e dispose un riordino delle ferrovie nazionali. Pertanto, il tema della ferrovia si trovava al centro dei dibattiti politici.

<sup>7</sup>Si fa qui riferimento alla Legge 29 luglio 1879, n. 5002, nota come *Legge Baccarini*, per la costruzione di nuove linee ferroviarie complementari a quelle esistenti, destinate al collegamento dei centri medio-piccoli della penisola con le grandi direttrici del traffico ferroviario. Con questa legge, per la prima volta dopo l'Unità d'Italia, venne pianificato uno sviluppo organico della rete ferroviaria suddividendo le infrastrutture in tre categorie (A, B, C), che davano indicazioni sulla priorità e sul metodo di finanziamento previsto per la loro realizzazione. La costruzione dell'Avellino-Rocchetta fu approvata tra le linee di terza categoria grazie alla quale si otteneva dallo Stato il 20% per le spese di costruzione.

#### Avellino - Paternopoli.

Restava da completare la parte centrale del tracciato per cui si decise di attraversare i comuni di Castelfranci e Montemarano, che già alla fine dell'Ottocento erano rinomate per la qualità di vino pregiato, e i comuni di Montella, Nusco, Bagnoli Irpino e Lioni, per il commercio di castagne, nocciole e legname.

Così, in data 27 ottobre 1895, "s'inaugura felicemente la linea ferroviaria Avellino - Sant'Angelo dei Lombardi – Rocchetta – Ponte Santa Venere" "con un preludio lieto d'entusiasmo e di fede. Il treno ci saluta con sibilo lungo, e vola, ansando, come se avesse l'asma nei polmoni d'acciajo, traverso il fragore de' nostri battimani giocosi".

<sup>&</sup>lt;sup>8</sup> Syrius, in Ferrovia Ofantina, 1895.

<sup>&</sup>lt;sup>9</sup> Bel-Ami, in Ferrovia Ofantina, 1895.



L'abbandono

⟨ Ferrovia Avellino - Rocchetta Sant'Antonio

La strada ferrata | L'abbandono

#### L'abbandono

Purtroppo, però, al di là del fascino del paesaggio, l'Avellino-Rocchetta non conobbe mai un traffico di grandi proporzioni.

A partire dalla giornata di inaugurazione, i trenicominciaronoacircolareeffettuandoun servizio giornaliero di viaggiatori e merci che prevedeva, inizialmente, tre corse all'andata e tre al ritorno, con un tempo di percorrenza intorno alle cinque ore, affidato a locomotive del gruppo 740 e, talvolta, locomotive del gruppo 625. Ma la linea non poté mai contare grandi numeri. La distanza delle stazioni dai centri abitati e l'impraticabilità delle vie d'accesso, ridotte a piccole strade sterrate, rendeva difficoltoso il raggiungimento del convoglio. Nonostante ciò, un discreto numero di viaggiatori si recava quotidianamente sul treno, mosso da necessità quali l'istruzione o il servizio militare, dal momento che costituiva l'unico mezzo di trasporto verso il capoluogo.

Nel 1905 la linea passò sotto la tutela delle Ferrovie dello Stato ma il servizio rimase invariato se non per l'aggiunta di poche corse limitate. Solo dopo il 1 settembre 1933, data in cui le locomotive a vapore furono sostituite dalle prime *littorine*, le ALn 56, le corse giornaliere aumentarono da tre a cinque (di cui una limitata Avellino – Conza), diminuendo i tempi di percorrenza.

Nei primi anni della Seconda guerra mondiale, i razionamenti di carburante indussero ad utilizzare, temporaneamente, le locomotive a vapore, mettendo da parte le automotrici. Ma se, in un primo momento,



sembrava che la guerra avesse risparmiato la ferrovia, la situazione cambiò a partire dal 1943. In quell'anno, a causa del malfunzionamento della linea Foggia – Napoli, messa fuori uso dai bombardamenti, alcuni convogli vennero instradati lungo l'Avellino – Rocchetta. La reazione degli Angloamericani fu immediata: il 26 luglio dello stesso anno attaccarono un convoglio di passeggeri proveniente da Rocchetta e diretto ad Avellino, nei pressi di Lioni. Fortunatamente, il macchinista riuscì a trovare riparo in una galleria riuscendo ad evitare vittime.

Il giorno seguente gli aerei dell'esercito attaccarono nuovamente: questa volta presso la stazione di Conza-Andretta, dove sostavano alcuni treni merci carichi e pronti per essere smistati. A seguito del bombardamento, la stazione di Conza venne distrutta e ci furono 11 vittime.

Negli anni successivi vennero apportati nuovi danni all'infrastruttura ferroviaria: circa cinque ponti in muratura subirono lesioni tali da dover essere ricostruiti e fu, inoltre, necessario un intervento sulla prima campata del ponte Principe con l'aggiunta di una pila intermedia di muratura ed una nuova travata metallica.

# Gli anni Cinquanta furono gli anni dell'abbandono.

Viadotto per variante ferroviaria realizzato a seguito della costruzione della diga. Foto di Gerardo Ciccone

La strada ferrata | L'abbandono

# Il treno divenne il mezzo d'addio che conduceva le persone lontane da quei luoghi, e lo spopolamento devastò l'Irpinia.

Nonostante non sia possibile determinare con esattezza il saldo migratorio che interessò la provincia dagli anni Cinquanta ad oggi, l'analisi statistica dei censimenti sulla popolazione (Fig.48) mostra come l'andamento demografico, che raggiunse il picco nel 1951 registrando 493.742 residenti, subì un drastico calo nei decenni successivi arrivando a contare 429.157 residenti nel 2011. è indubbio che parte di questa riduzione della popolazione fosse dovuto al fenomeno migratorio che interessò l'area.

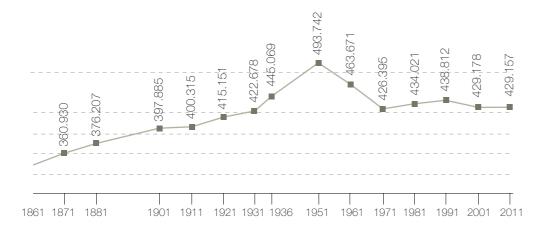


Fig.48 Andamento demografico della popolazione irpina dal 1861 al 2017 - Istat

Negli stessi anni, l'ordinaria manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria iniziò a scarseggiare costringendo i treni ad effettuare continui rallentamenti in corrispondenza dei ponti, con ulteriori allungamenti dei tempi di percorrenza. Nella seconda metà degli anni Cinquanta ci furono, invece, tentativi di miglioramento del servizio inserendo un collegamento diretto tra Rocchetta e Napoli (via Avellino) che durò fino alla fine degli anni Settanta, affiancandosi alle altre cinque corse giornaliere sulla linea.

Dalla fine degli anni Cinquanta alla seconda metà degli anni Settanta, la linea raggiunse il suo periodo di maggiore sviluppo: utilizzata sia per il servizio merci che per servizio passeggeri, contava otto corse giornaliere nei giorni feriali e sette nei giorni festivi, con l'ultimo servizio limitato a Conza dove vi era un deposito per le locomotive. Negli stessi anni, con l'introduzione delle ALn 668 serie 1800, il tempo di percorrenza si ridusse a due ore e cinquanta minuti.

Sul finire degli anni Settanta, la costruzione della diga artificiale di Conza della Campania, costrinse lo spostamento della linea più a monte per il tratto che

lambiva il lago. I lavori della variante terminarono nel 1982 con l'inaugurazione della nuova stazione di Conza – Andretta – Cairano.

Due anni prima, il 23 novembre 1980, la storia dell'Irpinia mutò per sempre. Il violento terremoto che sconvolse questa terra e provocò un'infinità di vittime, non risparmiò neppure la ferrovia. La lenta ricostruzione, insieme all'accentuarsi del fenomeno migratorio, determinarono l'inizio della crisi.

In seguito alla distruzione della maggior parte delle stazioni, la linea venne chiusa e i lavori per la variante di Conza furono interrotti. Per tentare di velocizzarne il ripristino, le vecchie stazioni vennero sostituite da grigi prefabbricati e furono effettuati lavori di miglioramento lungo l'intero tracciato.

Nel 1982, in occasione dell'apertura della variante, venne inaugurata anche la nuova stazione di Conza – Andretta – Cairano costituita, oltre al prefabbricato, da un edificio a due piani con una rimessa per le locomotive, destinata all'ultima corsa serale, e un dormitorio per il personale. Tali strutture vennero, però, utilizzate per un tempo brevissimo e finirono in preda al degrado.

Tra il 1985 e il 1986 si tentò di risollevare le sorti della ferrovia con l'introduzione di nuovi itinerari limitati diminuendo il numero di fermate al fine di velocizzare i tempi di percorrenza. Ma tale tentativo non ottenne i risultati sperati per le ovvie ragioni che sussistevano dal principio: mancanza di trasporto su gomma che consentiva il raggiungimento dei centri abitati e l'assenza di qualunque altro tipo di servizio collaterale. Così, negli anni Novanta, il numero di corse giornaliere tornò a sette.

Ma l'equilibrio durò per poco tempo. Le cause accennate poc'anzi, insieme all'apertura della strada statale Ofantina –bis che correva parallelamente alla ferrovia, portò alla riduzione delle corse ai soli giorni feriali fino alla **definitiva chiusura dell'11 dicembre 2010.** 



La riapertura

#### La riapertura

#### All'alba del turismo ferroviario

La descrizione degli eventi che seguirono la chiusura della linea e il recente rilancio turistico a partire dal 2016 necessita di un'introduzione che affonda le sue radici nel periodo che intercorre tra la metà degli anni Novanta e la definitiva sospensione del 2010.

Il 19 novembre 1995, in occasione del centenario, venne organizzata una corsa speciale in treno d'epoca, con carrozze a terrazzini.

Il 1 agosto 2000 un altro treno storico solcò i binari in vista dell'inaugurazione del Parco letterario "Francesco De Sanctis" presso Morra De Sanctis.

Nonostante le due iniziative ottennero larghi consensi e ampia partecipazione da parte della popolazione, restarono occasioni isolate e non riuscirono ad arrestare la corsa verso la chiusura della linea.

Si dovette attendere il 2007 per la nascita di una vera e propria iniziativa turistica, che prese il nome di *Treni d'Irpinia*, con la riattivazione di corse speciali, un paio di volte al mese. Gli ottimi risultati raggiunti durante queste occasioni, insieme alla perseveranza del Comitato Amici della Ferrovia Avellino-Rocchetta e dell'associazione *In Loco Motivi*<sup>10</sup>, diedero vita ad un vero e proprio appuntamento mensile, attraverso l'organizzazione di corse con treni storicoturistici, alcune domeniche al mese, soprattutto in occasione di festività ed eventi nella zona.

Nell'arco di un anno, tra ottobre 2009 e novembre 2010, In Loco Motivi ha organizzato 27 itinerari turistici, con corse dedicate anche alle scolaresche per consolidare il valore didattico dell'esperienza in treno come mezzo di conoscenza del paesaggio. I viaggi (fig.49), hanno riscosso un generale e notevole interesse, ed erano programmati sulla base di una conoscenza diretta del territorio che includeva le diverse forme di artigianato e la gastronomia locale. L'associazione si occupava di organizzare pacchetti turistici proponendo un'escursione giornaliera a bordo del treno comprensiva di pranzo e visite

<sup>10</sup> La storia di In Loco Motivi comincia il 1 settembre 2009 durante un viaggio in treno. In quell'occasione e dall'unione di diverse associazioni operanti sul territorio (Amici della Terra, Rossofisso, Irpinando, Osservatorio CGIL e Irpinia Turismo) viene costituito un gruppo di lavoro volontario che pone l'accento sulla necessità di perseguire soluzioni strategiche volte alla conoscenza della linea e del territorio attraverso l'organizzazione di corse ed itinerari turistici, contro la minaccia della definitiva chiusura della linea.

guidate nei borghi. L'iniziativa fu sostenuta dall'ACAM (Agenzia Campana per la Mobilità Sostenibile) che garantì due treni domenicali al mese.

Per avere un'idea della tipologia degli itinerari proposti si rimanda alla **fig.50** che riporta un'escursione effettuata a Rocchetta Sant'Antonio il 5 settembre 2010. Con un contributo di 35,00 € per gli adulti e di 25,00 € per bambini e ragazzi dai 4 ai 10 anni, il programma prevedeva la partenza in treno da Avellino diretto verso la stazione di Rocchetta alle ore 9:00. Lungo il tragitto i viaggiatori avrebbero avuto la possibilità di degustare prodotti locali e ascoltare i racconti del paesaggio e della linea ferroviaria da parte dei volontari dell'associazione. All'arrivo, previsto per le ore 11:40, li avrebbe accolti un servizio navetta che li avrebbe condotti fino al centro storico, a cui sarebbe seguito un tour enogastronomico e un'esposizione/degustazione di prodotti tipici.

L'esperienza sarebbe proseguita con una visita guidata, per terminare con un pranzo a base di prodotti della tradizione culinaria locale in ristoranti del posto. A metà pomeriggio, dopo la passeggiata al borgo, il treno sarebbe ripartito. L'elevata adesione al viaggio, che ha coinvolto 155 passeggeri, è stato indice di un sentimento di generale entusiasmo verso la riscoperta del territorio nella nuova

Più in generale, le 27 escursioni hanno fatto registrare un'affluenza di 2.051 viaggiatori, con un costo del biglietto variabile dai 15 ai 35 euro. Tra queste giornate, i 3 viaggi organizzati per le scuole hanno registrato una media di 63 studenti per escursione. Le altre 24, con finalità esclusivamente turistiche, hanno registrato un'affluenza media di 76 passeggeri per evento con un maggior numero di presenze nei 2 viaggi lungo tutta la tratta e con destinazione a Rocchetta Sant'Antonio (in media 150 passeggeri).

forma di turismo slow.

**Ma ciò non è bastato.** Come già anticipato, i tagli imposti dalla Regione Campania al settore dei trasporti, determinarono la sospensione del servizio lungo la linea e **l'11 dicembre 2010 il treno percorse i binari per l'ultima volta.** 

La breve fase nella storia della ferrovia, descritta in questo paragrafo, è stata determinante per far sì che le finalità della linea venissero riviste ed inquadrate in una strategia di valorizzazione turistica e paesaggistica, dal momento che l'ipotesi di una riapertura funzionale al trasporto dei passeggeri era stata ormai accantonata.

Destinazione	Data	Totale passeggeri
Bagnoli Irpino	31 ottobre 2009	65
Bagnoli Irpino	1 novembre 2009	68
Taurasi	22 novembre 2009	145
Lioni - Mefite - Guardia dei Lombardi	13 dicembre 2009	36
Laceno	24 gennaio 2010	53
Laceno	30 gennaio 2010	47
Laceno	6 febbraio 2010	42
Montemarano	14 febbraio 2010	50
Rocchetta Sant'Antonio	7 marzo 2010	156
Luogosano - Taurasi	21 marzo 2010	145
Montella - San Salvatore	5 aprile 2010	110
Calitri - Conza - <b>Scuole</b>	10 aprile 2010	48
Calitri	17 aprile 2010	35
Morra De Sanctis	25 aprile 2010	90
Calitri	8-9 maggio 2010	110
Conza - Scuole	15 maggio 2010	55
Caposele	6 giugno 2010	70
Cairano	27 giugno 2010	82
Rocchetta Sant'Antonio	5 settembre 2010	155
Calitri	18 settembre 2010	55
Aquilonia	19 settembre 2010	55
Castelfranci	10 ottobre 2010	72
Cassano Irpino	30 ottobre 2010	30
Bagnoli Irpino	31 ottobre 2010	91
Patemopoli	14 novembre 2010	54
Teora - Scuole	27 novembre 2010	85
Nusco	28 novembre 2010	47

Nusco	28 novembre 2010	47
Totali		2051

Fig.49 Elenco viaggi turistici effettuati tra il 2009 e il 2010.

Bagnoli Irpino	65
Bagnoli Irpino	68
Taurasi	145
Lioni - Mefite - Guardia dei Lombardi	36
Laceno	53
Laceno	47
Laceno	42
Montemarano	50
Rocchetta Sant'Antonio	156
Luogosano - Taurasi	145
Montella - San Salvatore	110
Calitri - Conza - Scuole	48
Calitri	35
Morra De Sanctis	90
Calitri	110
Conza - Scuole	55
Caposele	70
Cairano	82
Rocchetta Sant'Antonio	155
Calitri	55
Aquilonia	55
Castelfranci	72
Cassano Irpino	30
Bagnoli Irpino	91
Paternopoli	54
Teora - Scuole	85
Nusco	47

**Fig.49** Viaggi turistici effettuati tra il 2009 e il 2010 con indicazione del numero di passeggeri.

La strada ferrata | La riapertura La strada ferrata | La riapertura



## In loco motivi

IL TRENO IRPINO DEL PAESAGGIO

www.avellinorocchet ta.wordpress.com

#### In loco motivi IL TRENO IRPINO DEL **PAESAGGIO**

Il treno come una continua scoperta delle terre d'Irpinia Carrozze ferroviarie come occasione di eventi e d'incontri

Modalità di prenotazione Il contributo per partecipare alla giornata è di 35 euro/cad. I bambini dai 6 ai 10 anni versano un contributo di 20 euro/cad.

Per gruppi di minimo dieci persone sconto del 10%.

Il pagamento dovrà essere effettuato al momento della prenotazione con le seguenti modalità:

Amici della Terra Irpinia Onlus Tel 0825786473 fax 0825248754 mail: amiterav@libero.it Largo Scoca (ang. ViaMacchia), 2 Avellino

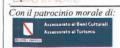
SPI - CGIL - Viale Italia 40 Avellino Tel 340.6778150

mail: pietro.mitrione@tin.it Oppure

Bonifico bancario intestato a Amici della Terra Irpinia Onlus Iban IT 72R0866115100 000 000 305277 Causale: contributo "In loco motivi" manifestazione del 05 settembre 2010 e trasmissione via fax al numero 0825248754 della Attestazione di versamento

PER maggiori INFORMAZIONI rivolgersi ai recapiti indicati in organizzazione (fondo pagina)

### Coorganizzazione:







340 6778150

#### A grande richiesta torna Il treno irpino del paesaggio Domenica 5 settembre 2010

#### **PROGRAMMA**

8,45 Stazione FS Avellino: Raduno dei partecipanti. Possibilità di parcheggio libero in stazione

9.00 Partenza del treno Avellino - Rocchetta S. Antonio fermate intermedie: Luogosano 9,34; Montella 9,59; Bagnoli I.10,06; Lioni 10,29;

#### Colazione in treno

#### Musica e Parole dal treno

Il racconto del paesaggio e della linea ferroviaria Av\_Rocchetta S.Antonio, a cura di Pietro Mitrione, Valentina Corvigno, Luca Battista

#### Paesaggi e passaggi, uno sguardo sull'Irpinia

- 11.40 Stazione di Rocchetta S. Antonio (Fg) Arrivo Accoglienza in stazione da parte del Concerto Bandistico Città di Rocchetta S.Antonio, delle Autorità civili e militari a cura dell'associazione LiberaMente
- 11,55 Spostamento con navette dalla stazione di Rocchetta al centro storico del paese. Durante il tragitto tour turistico con nozioni sulla storia locale.
- 12,20 Piazza Aldo Moro

Tour Enogastronomico con esposizione e degustazione prodotti tipici a cura dell'associazione LiberaMente con la presenza dei produttori locali.

#### Viaggio nella tradizione musicale

13,15 Visita al Castel D'Aquino ospitati dalla Famiglia Piccolo e nozioni storiche ed architettoniche a cura dell'associazione LiberaMente. All'interno del Castello sarà allestita una mostra fotografica e d'arte

#### 14,15 Pranzo - Ristorante "Al Castello" Via San Giovanni

#### Viaggio nella tradizione musicale

- 16,00 Giro turistico presso il centro antico di Rocchetta Sant'Antonio con la visita della Chiesa Matrice dell'Assunzione B.V.M, Castel Sant'Antimo e Palazzo Castelli e Palazzo del Seggio a cura dell'associazione LiberaMente
- 17,10 raduno dei partecipanti in piazza Aldo Moro
- 17,20 spostamento con navette alla stazione di Rocchetta
- 18.10 Partenza del treno Rocchetta S. Antonio Avellino
- fermate intermedie: 18,42 Calitri; 18,54 Conza; 19,10 Lioni; 19,30 Bagnoli I.; 19.37 Montella; 20,02 Luogosano

327 9838600

Irpinando.it

0825 768896

20,40 Stazione di Avellino - Arrivo

info@irpiniaturismo.it

Fig. 50 Programma turistico dell'evento tenutosi a Rocchetta Sant'Antonio il 5 settembre 2010

0827 69244

#### Una proposta di riconversione

## Nel 2013, nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) di Avellino, veniva avvalorata l'ipotesi della trasformazione della linea in

Le greenways, o più comunemente dette "strade verdi", costituiscono un sistema di percorsi dedicati alla circolazione non motorizzata per la promozione della mobilità dolce. L'Associazione Italiana Greenways (AIG), costituitasi nel luglio del 1998, si propone di promuovere e sviluppare il movimento delle greenways in Italia, dal momento che la progettazione delle vie verdi sta diventando una delle priorità in ambito ambientale da parte dell'Unione Europea. La riconversione dei tracciati ferroviari dismessi in corridoi ecologici rientra nel progetto Binari Verdi promosso dall'Associazione Italiana Greenways Onlus con il Touring Club Italiano, ed è finalizzata all'idea di promuovere i percorsi delle strade ferrate e di stimolare nuove forme di turismo.

Nonostante ciò la proposta di riconversione dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio in greenway non ha trovato alcun riscontro positivo da parte delle associazioni locali (In Loco Motivi, Comitato STL Irpinia, Legambiente AV, Piccoli Paesi, Stati Generali dell'Alta Irpinia, Turismo srlcr) che al Convegno sui Borghi dell'Irpinia, nel febbraio 2013, hanno motivato la loro posizione avanzando la proposta di una possibile fruizione turistica della linea.

Il motivo scatenante era legato, principalmente, al fatto che l'Avellino-Rocchetta, dall'epoca della chiusura, risultava sospesa, e non dimessa: ciò significava che il servizio era stato interrotto ma l'infrastruttura era funzionante. In merito a tale questione Roberto Rovelli, responsabile del progetto Ferrovie abbandonate e vice presidente dell'Associazione Italiana Greenways, in un'intervista sulla rivista online Orticalab<sup>11</sup> ha dichiarato che la riconversione in "corridoi verdi" di binari ferroviari dismessi è opportuna nel caso in cui l'infrastruttura sia stata devastata dal tempo e risulti difficile da riattivare; ma non è questo il caso dell'Avellino-Rocchetta che, essendo stata chiusa da pochi anni, può vantare un'infrastruttura ferroviaria tutt'ora funzionante e in ottime condizioni.

A tale osservazione seguirono altre motivazioni di egual spessore che mettevano in discussione l'ipotesi di una greenway:

• La presenza, già consistente in Irpinia, di un elevato numero di percorsi ciclabili o di altri che, con piccoli lavori di ristrutturazione, avrebbero potuto adempiere a tale funzione:

<sup>11 &</sup>quot;Ferrovie abbandonate d'Italia: senza servizi turistici il recupero dei tracciati non funziona": http:// www.orticalab.it/Ferrovie-Abbandonate-1



- La tutela del patrimonio ferroviario in quanto bene storico-architettonico da preservare;
- La presenza di vincoli architettonici e orografici che avrebbero impedito un percorso sicuro in bicicletta, o con altri mezzi non motorizzati (gallerie eccessivamente lunghe, viadotti etc.)
- L'ingente spesa economica da sostenere per rendere fruibile il percorso<sup>12</sup>:
- L'idea secondo la quale, in ottica di sostenibilità ambientale, non sarebbe stato giusto trasformare irreversibilmente un'infrastruttura che potrebbe funzionare ed essere migliorata negli anni a venire. In particolare, se si pensa ad un ripristino dei servizi e ad un loro miglioramento, l'Irpinia potrebbe uscire dalla marginalità ferroviaria collegandosi all'alta velocità salernitana e all'alta capacità di Benevento.

#### Preludio alla rinascita

Alla luce delle osservazioni discusse nel paragrafo precedente, la soluzione presa in carico è stata quella dell'utilizzo della ferrovia per fini turistici e per trasporto passeggeri in base alla quale emerge la volontà di pianificare corse

feriali più rapide (attraverso l'eliminazione delle fermate intermedie) corredate con corse esclusivamente turistiche nei giorni festivi, e ipotizzando un sistema integrato ferro/gomma per servire i paesi dell'intorno.

In attesa di finanziamenti e successivi lavori di miglioramento del servizio, ad oggi le corse sono attive esclusivamente per scopi turistici attraverso viaggi organizzati dall'associazione In Loco Motivi e grazie al contributo della Fondazione FS italiane e della Regione Campania.

A partire dal momento della sua costituzione, il gruppo di In Loco Motivi, accanto ad altri esponenti irpini, ha agito con costanza e tenacia dando rilevanza alla questione ferroviaria tanto che **nel 2016 la linea è stata inserita nel progetto Binari Senza Tempo della Fondazione FS** e il 14 luglio dello stesso anno è stato firmato un Protocollo d'Intesa tra Regione Campania, Fondazione FS, RFI e MiBACT. Nel mese successivo, i riflettori sulla ferrovia vengono riaccesi in occasione dello *Sponz Fest* (festival ideato da Vinicio Capossela)<sup>13</sup> durante il quale un convoglio d'epoca ha riattraversato i binari per quattro giornate consecutive, collegando Foggia e Conza della Campania, passando attraverso Rocchetta, ripristinando i primi 40 Km della ferrovia.

Esattamente all'anno successivo, 9 agosto 2017, risale l'approvazione della legge 128/2017 sulle "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

<sup>&</sup>lt;sup>12</sup> Sulla base dei calcoli effettuati, si era ipotizzata una spesa pari a 50 milioni di euro per convertire la ferrovia in pista ciclabile; lavori che avrebbero mutato per sempre l'aspetto di un'infrastruttura ferroviaria che, ad oggi, vale 900 milioni di euro.

https://www.verderosa.it/2013/02/12/meglio-la-ferrovia-che-una-pista-ciclabile/

<sup>&</sup>lt;sup>13</sup>Già due anni prima lo Sponz Fest aveva focalizzato l'attenzione sulla ferrovia rendendola protagonista indiscussa del festival dal titolo "Mi sono sognato il treno". In quell'occasione, i luoghi della ferrovia (binari e stazioni, in particolare quelli di Calitri e Conza-Andretta-Cairano) ospitarono concerti ed eventi che tentarono di sensibilizzare l'opinione pubblica e di dimostrare come la poesia e la cultura possano diventare strumenti fondamentali per una rinascita economica e culturale di un territorio. Non a caso la frase Mi sono sognato il treno è una tipica espressione locale per additare una persona che si mette in testa un'idea impossibile. Lo Sponz Fest "Mi sono sognato il treno", promosso dal Comune di Calitri, prevedeva un protocollo d'intesa di 8 comuni (Aquilonia, Andretta, Cairano, Conza della Campania, Lioni, Monteverde, Morra De Sanctis, Teora) ed era finanziato dalla Regione Campania.

naturalistico o archeologico", che ha dato speranza a molte delle linee ferroviarie che versavano nelle medesime condizioni sul territorio italiano.

In seguito a questo e all'impegno espresso dalla Regione Campania a finanziare la riapertura della linea durante lo Sponz Fest 2017 e in occasione di altri eventi della zona, è stata celebrata la riapertura dell'intera tratta attraverso due giornate di viaggi in treno storico, il 26 e il 27 maggio 2018.

#### La rete dei volontari

A partire da quel 1 settembre 2009 le sorti della ferrovia cambiano. La costituzione del gruppo di lavoro In Loco Motivi, nato dall'unione di diverse associazioni operanti sul territorio, reagisce con tenacia alla minaccia di sospensione della linea e porta avanti una battaglia di valorizzazione paesaggistica ed infrastrutturale della tratta.

Se, inizialmente, il gruppo rappresentava un'associazione culturale con un proprio statuto ma non giuridicamente riconosciuta, negli ultimi tempi è divenuta un'Associazione di promozione sociale (APS); ciò vuol dire che ad essa viene riconosciuto il merito di svolgere attività di utilità sociale a favore di terzi senza scopo di lucro.

Il volontariato costituisce l'asse portante della linea

Il volontariato costituisce, dunque, il vero asse portante dell'attuale organizzazione della linea ferroviaria.

La rete di volontari, costituita dai membri delle associazioni originarie (Amici della Terra, Rossofisso, Irpinando, Osservatorio CGIL e Irpinia Turismo) insieme all'unione di singole persone che, con il tempo, hanno deciso di aderirne, ruota attorno ad un nucleo di circa 7-8 membri che lavora attivamente e si occupa dell'organizzazione e del servizio a bordo treno. Nello specifico:

- 4-5 membri svolgono servizio volontario sui treni (dall'accoglienza passeggeri, a guida turistica lungo il viaggio, etc.)
- 2-3 membri si occupano della pianificazione del viaggio e dei rapporti con la Regione, Fondazione FS ed RFI.

Ad oggi il sistema ferroviario storico-turistico, in Irpinia e nel resto della penisola, funziona grazie ai finanziamenti della Regione e all'accordo tra Fondazione FS, RFI ed ACAM e grazie alla collaborazione di associazioni di volontariato che si occupano di gestirne i servizi.

Come si può facilmente immaginare, tale scenario non sottintende buone

prospettive future; per sopperire alla mancanza di fondi sarebbe necessario intervenire instaurando delle collaborazioni con privati locali ed innescando un circolo virtuoso di risorse. Sarebbe necessario intervenire innescando un circolo virtuoso di risorse

Per il momento e per un primo passo in avanti, si resta in attesa dell'approvazione della legge sulle ferrovie turistiche secondo cui lo Stato contribuirà al loro mantenimento versando una percentuale fissa.

#### Il treno, oggi

Come verrà approfondito nel capitolo relativo al turismo ferroviario italiano, i treni turistici hanno espresso, negli anni, potenzialità inimmaginabili che conducono sempre più verso un grado maggiore di coinvolgimento e di presa di coscienza.

Nel caso specifico dell'Avellino-Rocchetta:

- nel **2016** sono stati registrati **1.877** passeggeri;
- nel **2017** le corse singole sono aumentate arrivando a 22 (quindi 11 corse A/R) con la partecipazione di **4.484** viaggiatori;
- nel **2018** si è verificato un ulteriore aumento delle corse, fino a 46 (23 A/R), con una partecipazione di **3.710** viaggiatori.

L'analisi statistica dei dati ferroviari mostra come dinanzi all'incremento del numero di eventi si sia verificata una diminuzione di partecipazione rispetto all'anno precedente. Tale risultato non deve, però, scoraggiare se si pensa che al numero viaggiatori del 2018 (3.710 su un totale di 4.716 posti disponibili) corrisponde un **tasso di riempimento del 78,6%**. Occorre, inoltre, considerare che essendo, il 2018, il primo anno ufficiale di riattivazione del servizio, la pianificazione degli eventi ha seguito la linea della "sperimentazione" cercando di comprendere quali siano le strade da perseguire nel futuro.

#### Info

I viaggi vengono effettuati su treno storico con carrozza degli anni '50 "Corbellini" con locomotiva diesel d'epoca oppure su un treno turistico con automotrice ALn663.

#### Tariffe

I biglietti possono essere acquistati attraverso i canali Trenitalia (sito internet, biglietterie e self service di stazione e agenzie di viaggio abilitate), anche il giorno stesso della partenza.

Adulto  $14 \in A/R$   $10 \in corsa singola$ Ragazzo  $7 \in A/R$   $5 \in corsa singola$ (4-1 anni) Anno 2018





In aggiunta a tale argomentazione e con la consapevolezza che l'obiettivo dell'associazione non è quello di "invadere" le piazze di turisti ma proiettare il servizio verso un turismo di "qualità", il risultato è da considerarsi positivo. Lo schema in **fig. 51** mostra la panoramica degli eventi tenutisi nel 2018 con indicazione del luogo di destinazione: si evince come, nella maggior parte delle occasioni, i viaggi vengano organizzati in concomitanza di eventi già affermati nella zona e di importanza rilevante. Questo aspetto, pur se positivo in quanto contribuisce alla riuscita degli eventi storici/locali rafforzandone l'impatto,

Evento	Destinazione	Data
La ferrovia dell'Irpinia	Calitri/Pescopagano e Conza/Andretta/Cairano	22,23,26, 27 agosto <b>2016</b>
SponzFest Express	Calitri/Pescopagano e Conza/Andretta/Cairano	25, 26, 27 agosto <b>2017</b>
Il treno del Carnevale	Montemarano	11 e 18 febbraio <b>2018</b>
Il treno dell'Irpinia	Intera tratta	26 e 27 maggio <b>2018</b>
La cavalcata di Sant'Anna	San Mango sul Calore	29 Luglio <b>2018</b>
Degu.stazioni 2018	Lapio	5 agosto <b>2018</b>
A lioni per il "concertone"	Lioni	17 agosto <b>2018</b>
Irpinia Express	Calitri/Pescopagano e Conza/Andretta/Cairano	24 e 25 agosto <b>2018</b>
Il treno irpino delle sorgenti	Cassano Irpino	15 settembre <b>2018</b>
In treno per la macenata	Paternopoli	22 settembre <b>2018</b>
In treno a Bagnoli Irpino	Bagnoli Irpino	20 e 21 ottobre <b>2018</b>
Treno didattico - Terra di serenate	Teora	15 ottobre <b>2018</b>
Treno delle castagne	Montella	3 e 4 novembre <b>2018</b>
In treno ai falò di Castelfranci	Castelfranci	7 dicembre <b>2018</b>
In treno ai falò di Lioni	Lioni	8 dicembre <b>2018</b>
Il treno di Natale va a Lapio	Lapio	16 dicembre <b>2018</b>

Fig.51. Mappatura degli eventi organizzati dal 2016 al 2018.

denota una mancanza di identità del treno in sé. Tuttavia, trattandosi del primo anno ufficiale di attivazione del servizio, i rischi dovuti ad una sperimentazione imprudente possono essere molteplici ed è, dunque, opportuno procedere con cautela.

Non disponendo dei dati relativi alle singole corse, è necessario basarsi sui racconti dei volontari e sulla base delle mie esperienze per fare delle considerazioni generali sull'andamento degli eventi. Pertanto si può sostenere che le potenzialità della ferrovia sono emerse maggiormente quando l'evento si lega ad altre associazioni operanti sul territorio oppure in concomitanza di eventi di grande spessore (es. Sponz Fest, Sagra della castagna di Bagnoli, Sagra della castagna di Montella) che, già di norma, riescono a coinvolgere larga parte della popolazione. Durante tali eventi è stata registrata, infatti, oltre che un'affluenza maggiore, anche una provenienza diversa e ultraregionale dei viaggiatori che fa ben sperare sulle possibilità di ampliamento dell'utenza offrendo un servizio migliore. A questi aspetti è opportuno far riferimento anche all'azione di promozione del viaggio, da cui dipende parte del successo. Com'è ovvio, l'operato dell'associazione resta limitato all'interno delle possibilità che il volontariato e le poche risorse a disposizione offrono: il fatto che gli eventi in treno realizzati in concomitanza di altri eventi abbiano riscontrato maggior successo, è probabilmente legato anche al fatto che l'evento fosse già conosciuto ed, indipendentemente dal treno, pubblicizzato.

Per concludere, al di là delle problematiche che possono verificarsi all'interno di una realtà gestita da un'associazione no-profit, la rete dei volontari costituisce il principale nucleo e la forza maggiore su cui ruota, attualmente, il sistema ferroviario.

#### Diario di viaggio

#### Il treno letterario

Il 22 agosto 2016 il treno ripercorre i binari.

Al turista assuefatto non avrebbe destato scalpore. O forse sì.

In un asfissiante pomeriggio d'agosto, alle ore 14.45, in una stazione desolata immersa tra i campi di grano, si ode un fischio lontano. È arrivato il treno. E con esso il clamore della calca, le bandiere svolazzanti, gli applausi e i suoni della banda.

La folla scalpitante sembra incredula e, in un attimo, invade i vagoni immersi nel fascino antico delle carrozze Centoporte.

Da qui ha inizio il viaggio d'inaugurazione della tratta Avellino-Rocchetta Sant'Antonio in occasione dell'apertura dello Sponz Fest 2016. Quel sogno "impossibile" del "Mi sono sognato il treno" dell'edizione 2014 sembra essere giunto ad una concretezza inaspettata.

I vagoni sono pieni e sussultano alle voci di artisti che intonano canti e recitano poesie accolti dai sorrisi della gente, dalle mani alzate che si scuotono in un saluto e da bandiere agitate a festa. Nell'aria aleggia odore di vino, salame e formaggio serviti ai viaggiatori durante il tragitto.

Con grande commozione, ad ogni stazione gruppi di persone attendono l'arrivo del convoglio e si agitano incuriositi.

Dopo ore di viaggio, il treno giunge al suo capolinea nella stazione di Conza-Andretta-Cairano dove si attende l'evento d'inaugurazione del festival.

#### Tra i campi di grano

Il 25 agosto 2018 mi accingo a ripercorrere i binari per



la seconda volta.

Il treno, con partenza da Avellino, è diretto alla stazione di Calitri-Pescopagano dove si terrà un convegno in occasione dello Sponz Fest 2018.

A distanza di due anni, la folla frenetica ha lasciato spazio a viaggiatori silenziosi e sereni che prendono posto nei vagoni anni Sessanta delle carrozze Corbellini. Ad attendere il treno in stazione rimangono poche tracce di quel clamore che aveva caratterizzato il viaggio precedente; ma persistono piccoli gruppi di persone visivamente ed egualmente emozionate che attendono di poter salire in carrozza.

Il viaggio dà l'idea di una lenta passeggiata e forse soltanto ora percepisco la reale essenza dell'esperienza intreno storico. È come un leggero dondolio tra le colline. Il finestrino si apre sull'esterno attraversando verdi boschi e rincorrendo i campi di grano dell'alta Irpinia e si avverte l'istinto di restare con gli occhi incollati sul paesaggio. Ma a poco a poco il silenzio delle prime fermate svanisce e si ode un brusio. L'atmosfera nei vagoni inizia ad essere suggestiva: i passeggeri si riuniscono in comitive ricordando i vecchi viaggi in treno e spinti dalla commozione, ne condividono le esperienze. Accanto a loro i volontari di In Loco Motivi, visibilmente entusiasti, allietano il viaggio con i racconti sulla storia della ferrovia.

Dopo circa due ore, il treno giunge al capolinea.

✓ Foto: Archivio Fondazione FS



Un'indagine sociologica dell'esperienza ferroviaria

#### Un'indagine sociologica dell'esperienza ferroviaria

A conclusione di questo studio che a partire dall'analisi territoriale si è, successivamente, protratto fino alla comprensione delle dinamiche legate alla linea ferroviaria, è stato doveroso affrontare, seppur in forma ridotta, un'indagine sociologica per comprendere il grado di coinvolgimento dell'esperienza in treno storico.

Un'attenta analisi delle metodologie applicabili ha condotto alla scelta di un questionario come strumento d'indagine, in quanto, attraverso un approccio quali-quantitativo, consentiva di rispondere ad alcuni obiettivi prefissati.

Prima di affrontare la scelta degli obiettivi e le motivazioni del questionario, ci si è interrogati su quali potessero essere i possibili target a cui somministrare la serie di domande e i risultati sono stati i seguenti (Fig. 52-53):

- la popolazione residente nelle tre province attraversate dalla linea ferroviaria (Avellino, Potenza, Foggia) e quindi strettamente interessate al fenomeno turistico in ottica di valorizzazione e cambiamento;
- i turisti occasionali, di varia provenienza (ma generalmente di località vicine), che abbiano viaggiato almeno una volta sulla linea o intendano farlo;
- i turisti generici, con cui si intende coloro che si spostano per un periodo di permanenza medio-lungo, andando ad includere anche i turisti internazionali;
- gli appassionati di ferrovie storiche, quindi tutti gli operatori, i volontari, o semplici appassionati.

La scelta del target è ricaduta sulla popolazione residente Sebbene tutte le soluzioni sarebbero state utili per una migliore comprensione dei fenomeni turistici, la scelta del target è ricaduta sulla popolazione residente nelle aree adiacenti alla linea ferroviaria poiché l'obiettivo preponderante (fil rouge dell'intero lavoro) volgeva alla comprensione del grado di coinvolgimento e consapevolezza dei residenti rispetto alla realtà del treno storico e degli aspetti che si vorrebbero implementare, oltre all'individuazione di eventuali problematiche.

Pertanto, il passo successivo alla definizione degli obiettivi è stato quello di determinare la tipologia di domande. Il questionario, riportato in **fig. 54** è stato organizzato sulla base di **32 quesiti, a risposta multipla o aperta,** che si diramano a seconda della casella selezionata andando a distinguere:

- gli utenti che conoscono i treni storici e hanno viaggiato, almeno una volta, sull'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio;
- gli utenti che conoscono i treni storici e hanno viaggiato su altre linee ferroviarie;
- gli utenti che conoscono i treni storici ma non hanno mai viaggiato;
- gli utenti che non conoscono affatto i treni storici.

Le varie diramazioni trovano, sul finire, un punto in comune nelle due domande

finali.

Le modalità di distribuzione/diffusione scelte hanno riguardato:

- **formato cartaceo**, distribuito presso associazioni turistiche locali e stazioni ferroviarie;
- formato web.

Quest'ultima si è rivelata un'ottima soluzione in quanto ha destato curiosità ed entusiasmo da parte degli utenti che, al 100%, ha preferito (attraverso differenti piattaforme digitali) rispondere al questionario in tal modo poiché ritenuto più immediato ed accattivante. (Fig. 55)

L'esito dell'esperimento è stato superiore alle aspettative: sono state ricevute, in totale, 400 risposte di cui il 93,5% degli utenti risulta residente in una delle tre province, e il 6,5% non residente (in tal caso le domande non avevano un seguito).

Sono state ricevute, in totale, 400 risposte



#### Questionario

Basato su un **approccio quanti-qualitativo**. L'obiettivo principale è quello di analizzare la tipologia di turisti e il loro grado di consapevolezza riguardo alle potenzialità del treno.





Residenti nelle 3 province attraversate dalla linea ferroviaria: Avellino, Potenza,

Foggia



Turisti occasionali che hanno viaggiato almeno una volta sulla linea (es. provenienti dalle città vicine) o che non hanno mai viaggiato ma intendono farlo.



Turisti (nazionali ed internazionali)



Appassionati di ferrovie storiche

Fig.52. Analisi dei possibili target per l'indagine sociologica.



#### Questionario

#### Basato su un **approccio**

**quanti-qualitativo**. L'obiettivo principale è quello di analizzare la tipologia di turisti e il loro grado di consapevolezza riguardo alle potenzialità del treno.



#### Possibili target



## Residenti nelle 3 province

attraversate dalla linea ferroviaria: Avellino, Potenza, Foggia



Turisti occasionali che hanno viaggiato almeno una volta sulla linea (es. provenienti dalle città vicine) o che non hanno mai viaggiato ma

intendono farlo.



Turisti (nazionali ed internazionali)



Appassionati di ferrovie storiche

**Obiettivi** | L'indagine ha principalmente lo scopo di dare una risposta ai seguenti quesiti:

- Gli abitanti del luogo riconoscono le potenzialità del treno? Qual è il loro grado di coinvolgimento?
- Quali aspetti vengono maggiormente apprezzati? Da cosa, il viaggiatore, resta affascinato?

Modalità di distribuzione/ diffusione del questinario



#### Forma cartacea

presso associazioni turistiche locali (es. Pro Loco), per includere le fasce anziane della popolazione



#### Via web

per una diffusione più rapida e immediata

Fig.53. Modalità di svolgimento dell'indagine sociologica.

Gli schemi riportati in seguito (fig.56-58) illustrano in dettaglio le risposte ricevute. Per i quesiti a risposta aperta, l'elaborazione è avvenuta attraverso l'individuazione di categorie sulla base di criteri di omogeneità delle risposte. In riferimento agli schemi, si procederà ora con una breve descrizione dei risultati ottenuti focalizzando l'attenzione sugli aspetti maggiormente salienti.

L'aspetto più sorprendente è stato constatare che il fenomeno si è rivelato "virale" in quanto la provenienza degli utenti è stata abbastanza varia ma, soprattutto, si è diffusa andando a toccare molte delle località lungo la linea ferroviaria.

In generale il 96,5% del totale ha sentito parlare dei treni storici e di essi, l'81,7% è solito informarsi (soprattutto attraverso social, locandine e sito web) delle iniziative organizzate. Di essi, più della metà ha viaggiato a bordo almeno una volta; il 95% sull'Avellino-Rocchetta

Esiti del questionario

Sant'Antonio restandone molto soddisfatto (56,3%), abbastanza (37,5%) o poco (6,2%). Le motivazioni che hanno condotto a scegliere questa esperienza, piuttosto che un'altra, sono state soprattutto: la curiosità, l'idea di osservare il paesaggio da punti di vista differenti, la nostalgia verso il passato e il fascino della storia.

Il sentimento di nostalgia, che è stato ricorrente in molte delle risposte ricevute, non è un fenomeno da sottovalutare in quanto è legato alle forme del "turismo di ritorno" da parte di giovani generazioni che amano ripercorrere la storia dei propri avi, o di vecchi emigrati che tornano nella loro terra d'origine.



Fig.55. Interfaccia questionario via web.

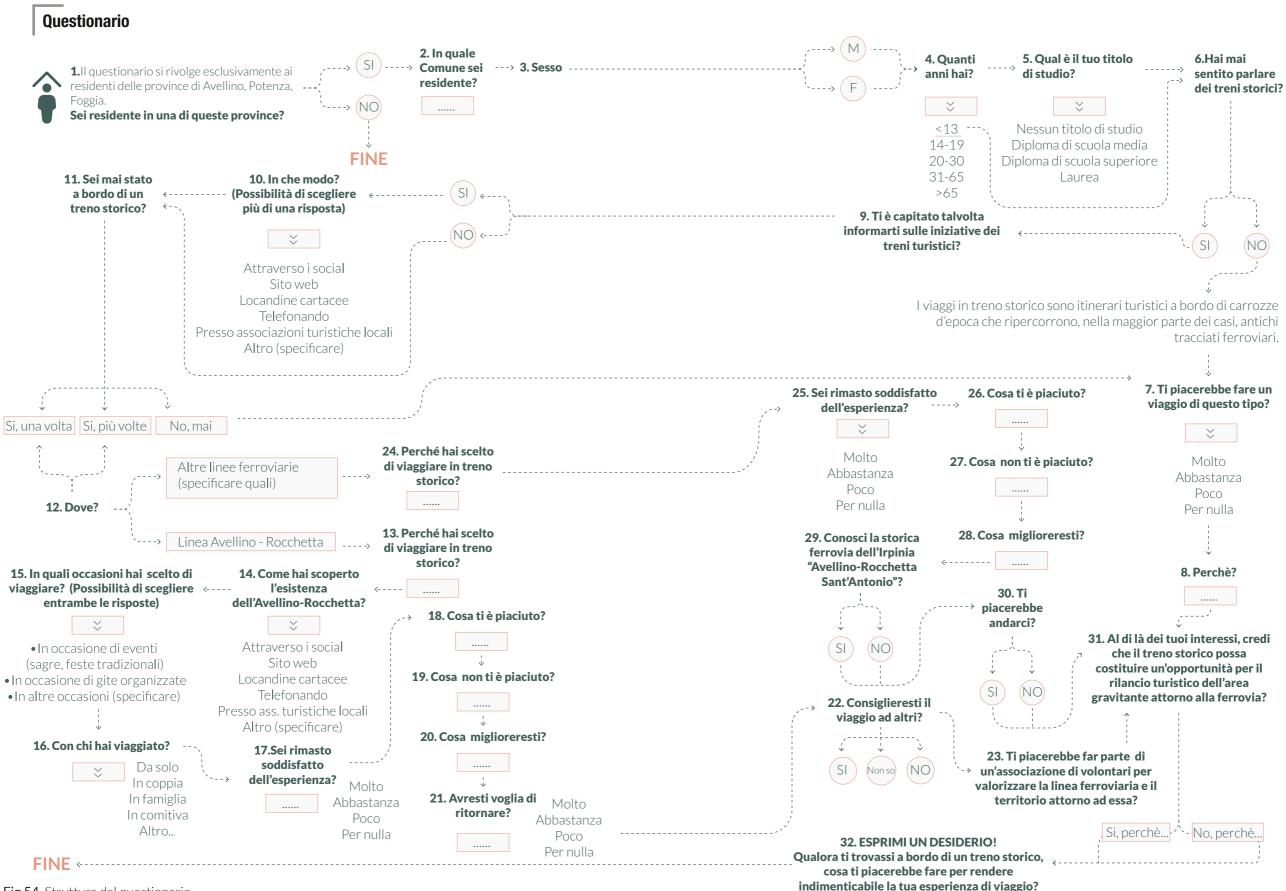


Fig.54. Struttura del questionario

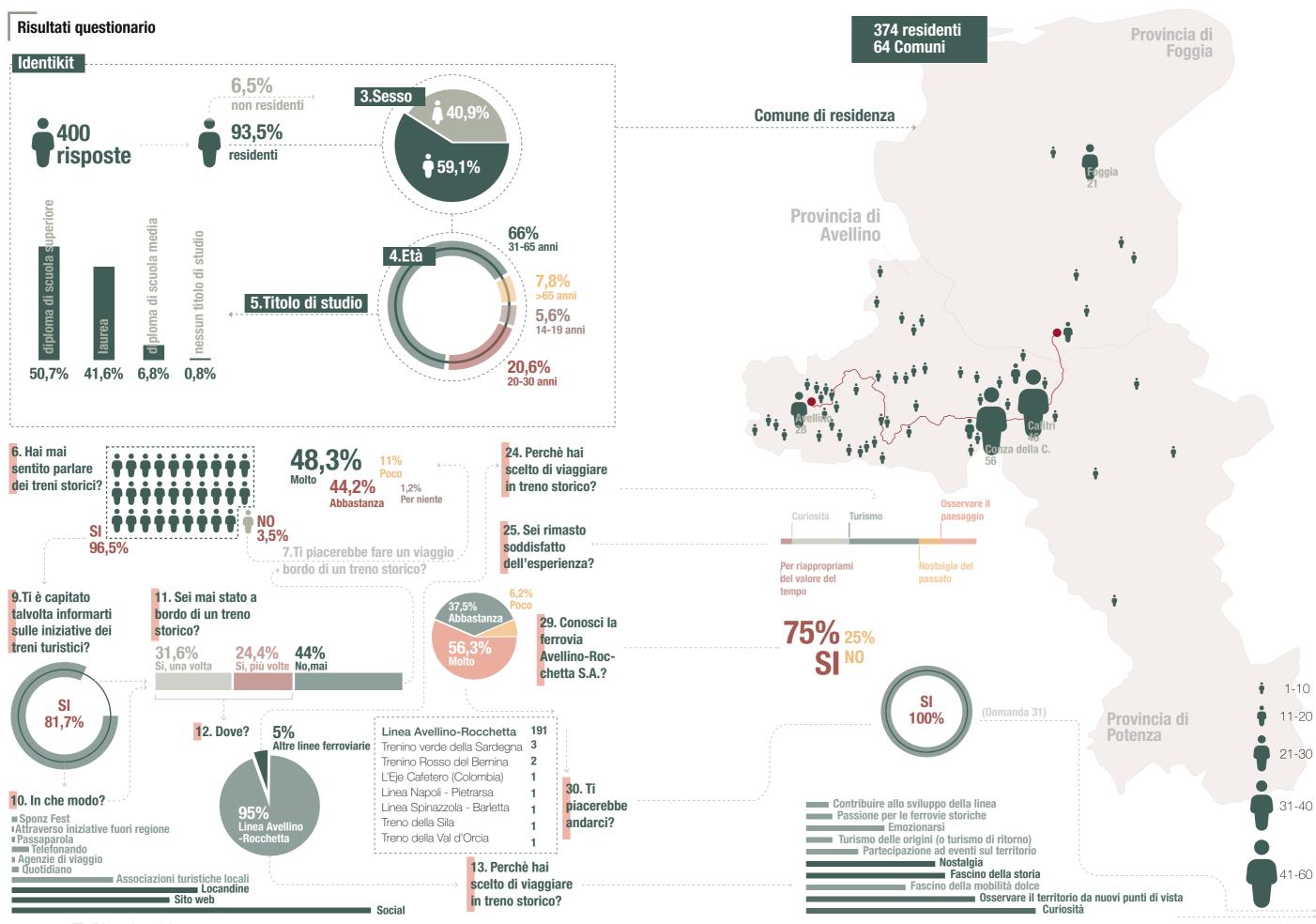


Fig.56. Risultati del questionario

### Risultati questionario

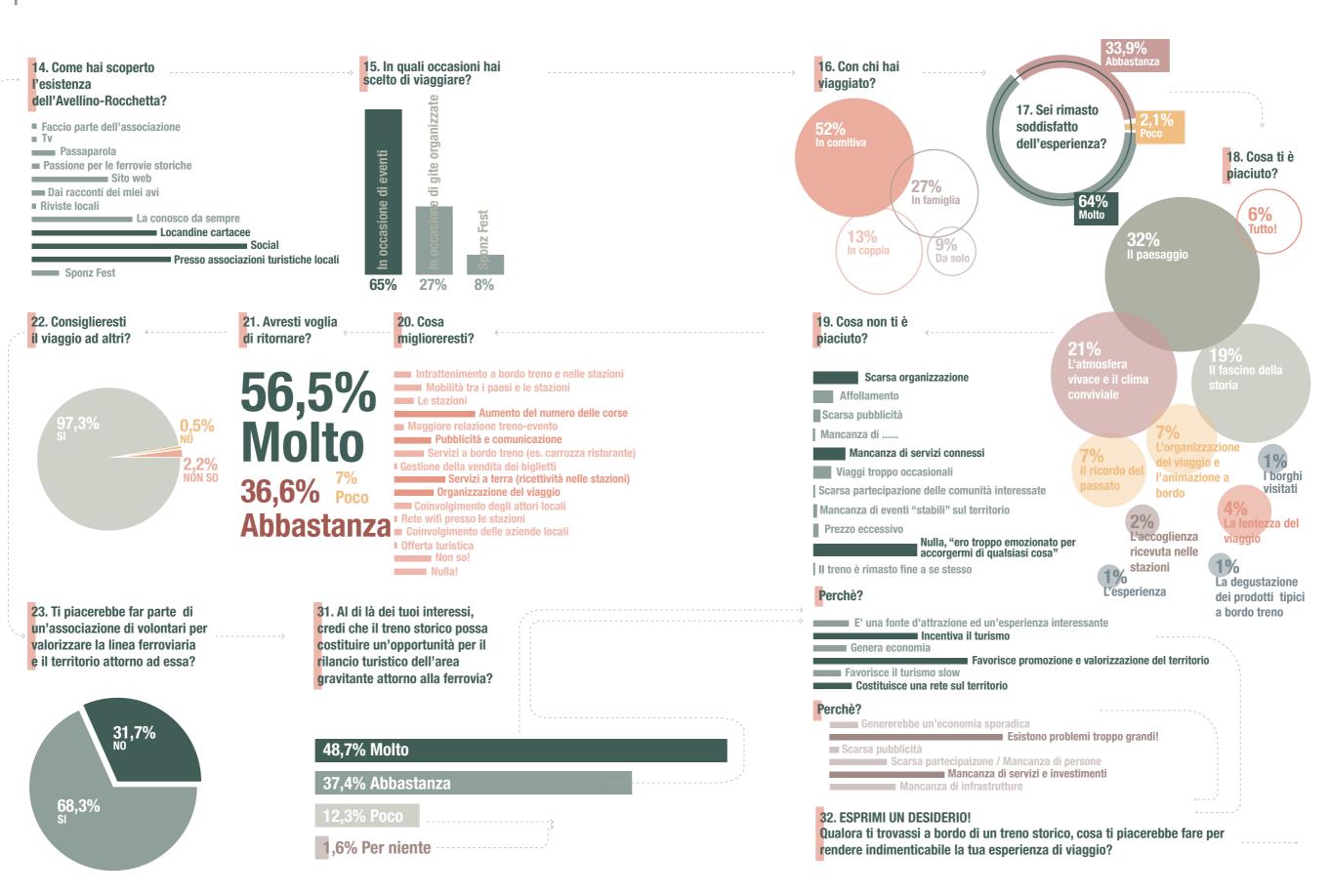


Fig.57. Risultati del questionario

### Risultati questionario

# 32. ESPRIMI UN DESIDERIO! Qualora ti trovassi a bordo di un treno storico, cosa ti piacerebbe fare per rendere indimenticabile la tua esperienza di viaggio?

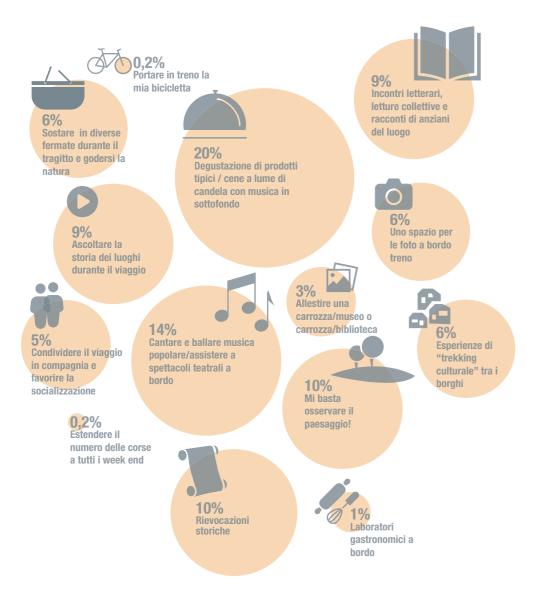


Fig.58. Risultati del questionario

In generale la gran parte degli utenti ha scelto di viaggiare in occasione di eventi, piuttosto che in giornate di gite organizzate, e soprattutto in comitiva (52%).

Gli aspetti del viaggio che sono stati apprezzati maggiormente sono stati: il paesaggio, il clima conviviale a bordo del convoglio e l'atmosfera vintage. D'altra parte, però, sono state riscontrate diverse criticità, quali: scarsa organizzazione, mancanza di servizi connessi, scarsa pubblicità. Molti di essi vorrebbero, pertanto, migliorare questi aspetti ed implementare il numero di corse dei treni (magari ogni week-end). Nonostante le numerose problematiche, più della metà degli utenti farebbe nuovamente un viaggio in treno e lo consiglierebbe ad altri.

Le ultime domande costituiscono il fulcro dell'indagine: il 68,3% farebbe parte di un'associazione di volontariato per la valorizzazione della linea e, in generale, più del 70% ritiene che, al di là dei propri interessi, il treno storico possa costituire (molto/abbastanza) un'opportunità per il rilancio turistico dell'area gravitante attorno alla ferrovia poichè favorisce la promozione territoriale e genera una rete.

La domanda finale, l'unica completamente libera e facoltativa, lasciava all'utente la possibilità di spaziare con l'immaginazione ed esprimere un desiderio per rendere indimenticabile la propria esperienza di viaggio. La scelta di tale quesito deriva dalla volontà di capire se gli utenti, posti dinanzi ad una libertà assoluta, manifestino entusiasmo nell'idealizzare una soluzione migliore compiendo uno sforzo di immaginazione.

Irisultati, anche in questo caso, si sono rivelati soddisfacenti: il 20% desidererebbe degustazioni di prodotti tipici a bordo treno; il 14% assistere a spettacoli teatrali; il 9% letture collettive e incontri con gli anziani del luogo, oppure ascoltare il racconto della storia del territorio.

Per concludere: dall'elaborazione dei risultati ottenuti sono emerse interessanti dinamiche legate alla memoria sociale attraverso la volontà, da parte degli utenti, di intraprendere un viaggio per cogliere segni, simboli e aspetti del territorio più nascosti nei quali potersi identificare. Ci si riferisce, in tal contesto, al senso di appartenenza che lega le persone ai luoghi e che, opportunamente incentivato, potrebbe dare avvio a progettualità di tipo partecipato per la valorizzazione territoriale.

### Analisi SWOT



- Presenza di un volontariato attivo
- Entusiamo e curiosità dei viaggiatori
- Rafforzamento dell'identità e dei valori locali
- Rispetto dell'integrità territoriale e paesaggistica
- Dimensione collettiva e condivisione delle esperienze durante il viaggio
- Desiderio di apprendimento della storia del luogo
- Desiderio di avvicinamento alla cultura locale di relazione con gli anziani del luogo
- Rilevante componente emozionale



- Investimenti
- Ampliamento della rete di volontari
- Ampia offerta gastronomica
- Forte identità culturale
- Miglioramento dei servizi di mobilità sul territorio attraverso accordi con aziende di trasporto locale
- Cooperazione tra enti, associazioni e privati
- Sviluppo di un turismo naturalistico
- Possibilità di godere di un'offerta turistica varia: percorsi storico-culturali, percorsi naturalistici
- Incremento del turismo di ritorno (o turismo delle origini)

Fig.59. Analisi SWOT.



- Mancanza di **investimenti**
- Mancanza di **servizi** (pre-partenza, a bordo, presso le stazioni)
- Mancanza di **strutture ricettive**
- Mancanza di **cooperazione** tra enti/associazioni operanti sul territorio
- Impossibilità di **pianificare** il viaggio in largo anticipo
- Mancanza di un **coinvolgimento attivo** da parte delle comunità attraversate dalla linea
- Mancanza di **iniziative** e scarsa valorizzazione



- Aree interessate da un forte fenomeno di spopolamento
- Mancanza di offerte turistiche
- Generazione di forme di economia sporadiche
- Perdita di curiosità ed entusiasmo nel corso del tempo
- Affluenza non costante durante i viaggi
- Necessità di legarsi ad un evento
- Mancanza di iniziative da parte degli attori locali

La strada ferrata | Analisi SWOT La strada ferrata | Analisi SWOT

### **Analisi SWOT**

L'approccio olistico con cui si è affrontata l'analisi ha condotto all'elaborazione di un'analisi SWOT (fig.59) che racchiude gli aspetti salienti di cui si è discusso in precedenza. Seguirà un'analisi puntuale dei concetti individuati come base di partenza per affrontare la successiva fase progettuale.

### I punti di forza

### Presenza di un volontariato attivo

Come è stato già accennato in precedenza, i volontari dell'associazione In Loco Motivi costituiscono il nucleo centrale di un sistema più ampio attorno a cui ruotano le amministrazioni locali, gli enti che operano sul territorio e le comunità. Se il viaggiatore osservasse le cose dal punto di vista del volontariato, non avrebbe difficoltà a comprendere la mole di lavoro che esiste dietro l'organizzazione di un evento.

Sarebbe, inoltre, riduttivo pensare che i volontari si occupino esclusivamente della pianificazione del viaggio: essi, come già descritto precedentemente, da anni portano avanti con tenacia una battaglia di riacquisizione e valorizzazione di questa realtà che stava lentamente appassendo e che può, sicuramente, essere più faticosa dell'organizzazione di un viaggio. Quello del volontario è, dunque, un lavoro fatto per passione che richiede uno sforzo notevole e continuo durante tutto il resto dell'anno per creare una solida base su cui lavorare.

Le esperienze sul campo mi hanno portato a comprendere quanto i volontari siano attenti alla buona riuscita del viaggio e di come costituiscano un importante punto di riferimento per i viaggiatori. L'entusiasmo che essi manifestano nel raccontare le vicende storiche della ferrovia viene trasmesso, indubbiamente, ai passeggeri che ascoltano incuriositi.

generare nuove forme di economia che affianchino l'attività dei volontari

**È necessario** Si può, dunque, affermare che nella figura del volontario sia racchiusa la "fortuna" di questa ferrovia. Mantenendo, però, uno sguardo obiettivo rispetto alle dinamiche future, risulta chiaro che essi, da soli, non potranno sostenersi a lungo; a questo punto diventa necessario e urgente generare forme di economia che affianchino le loro attività.

### Dimensione collettiva e condivisione delle esperienze

L'operato dei volontari trova riscontro nell'atmosfera conviviale che si respira durante il viaggio. La passione, unita all'impegno, stimola l'entusiasmo e favorisce relazione e condivisione di esperienze.

### Entusiasmo e curiosità dei viaggiatori

Ritengo, pertanto, doveroso annoverare il sentimento di entusiasmo dei viaggiatori tra gli attuali punti di forza dell'esperienza ferroviaria turistica. È bene comprendere che un tipo di turismo di questo tipo, che arriva al coinvolgimento di viaggiatori responsabili, di coppie di anziani, di persone che tornano nella loro terra di origine (turismo di ritorno), assume le connotazioni di un'esperienza di viaggio fatta di persone che non possiedono l'ansia del "mordi e fuggi". Tale concetto è importante per la comprensione della tipologia di utente che occuperà i vagoni e per la pianificazione del viaggio. È chiaro che non occorre "abusare" di tale entusiasmo. Annoverando questa caratteristica tra i punti di forza intendo non certamente giustificare le mancanze in seguito descritte, bensì sottolineare l'essenza di un tipo di attrattiva turistica che abbraccia tipologie di viaggiatori accomunati da una volontà di riscoperta del territorio e delle sue risorse. Pertanto, alla ricerca di un'esperienza suggestiva ed inusuale e attraverso un approccio slow, possiamo definire i viaggiatori come esploratori che si muovono all'interno dello spazio con uno sguardo curioso ed un approccio diverso rispetto alle modalità con cui si esprime il più classico turismo di massa a cui siamo costantemente abituati.

La percezione di tale aspetto come punto di forza contribuisce a dare valore all'operato dei volontari che si apprestano alla trasmissione delle proprie conoscenze e del territorio.

## Desiderio di apprendimento della storia del luogo e rilevante componente

Dai risultati del questionario era emersa la volontà, da parte dei viaggiatori, di apprendere la storia del luogo e curiosità legate alle antiche tradizioni. Tutto questo rientra nel più ampio discorso legato alla sfera emozionale che caratterizza l'esperienza e manifesta il desiderio di avvicinarsi alla cultura locale con un approccio diverso.

### Rafforzamento dell'identità e dei valori locali

Sebbene la proposta di legare gli eventi ad iniziative locali sia indice di una sottile mancanza di identità del treno, bisogna pur riconoscerne il valore positivo in termini di generazione di valore aggiunto all'evento stesso. La possibilità di recarsi in un luogo a bordo di un treno storico offre, al viaggiatore, l'esclusività di godere della bellezza del viaggio, evitando i problemi legati al traffico automobilistico; e, d'altra parte, offre all'evento la possibilità di ampliare l'utenza e rafforzarne il suo impatto sul territorio.

### Rispetto dell'integrità territoriale e paesaggistica

Ulteriore punto di forza della realtà ferroviaria attuale è il fatto che essa

costituisca una nuova opportunità di fruizione del territorio rispettandone l'integrità. Ciò implica che le attività di viaggio pianificate finora sono state programmate nel completo rispetto de valori paesaggistici avendo, come unico scopo, la valorizzazione territoriale.

In una realtà attuale in cui siamo abituati a forme artificiose e scenografiche per destare meraviglia, ritornare alla semplicità e all'essenza delle cose diventa un valore aggiunto da preservare.

I punti di forza appena descritti, seppur pochi rispetto all'ingente numero di problematiche riscontrate, riescono a sopperire alla maggior parte delle mancanze grazie al generale sentimento di positività che abbraccia volontari e passeggeri. Per tale motivo è doveroso far in modo che entrambi questi elementi vengano ulteriormente valorizzati in modo da trasmettere un messaggio positivo ai fini di sensibilizzare maggiormente gli animi restii.

### I punti di debolezza

L'esperienza diretta in treno e l'analisi sul campo hanno portato alla luce fattori negativi che incidono sul risultato finale degli eventi. Ai fini progettuali verranno analizzate principalmente le problematiche che hanno un impatto diretto sui flussi turistici e che ne definiscono la qualità, in ottica di una visione lungimirante. Risulta chiaro, infatti, che se il rilancio turistico rappresenta il "bigliettino da visita" per un'ipotetica riattivazione del servizio di trasporto passeggeri, è necessario affrontare determinate problematiche che ne possono compromettere il funzionamento e influenzarne gli esiti. Nei paragrafi seguenti, per una migliore comprensione dello scenario, le problematiche risulteranno suddivise in macro-categorie. Allo stesso tempo risulterà, però, evidente come ognuna di esse sia correlata alle altre e di come, spesso, sia difficile individuare i limiti e le responsabilità di una rispetto all'altra.

### l servizi

L'accezione servizi fa riferimento ad un'ampia gamma di problematiche afferenti ad ambiti diversi ma che rientrano nella medesima categoria:

- Servizi "pre-partenza"
- Servizi a bordo
- Servizi in stazione

Nel corso di questo paragrafo verranno utilizzate le suddette espressioni per distinguere le differenti categorie di problemi.

### Servizi pre-partenza

Se un viaggiatore improvvisamente decidesse di pianificare un viaggio a bordo del treno storico, la prima difficoltà che incontrerebbe sarebbe l'assenza di un sito web. È probabile che la mancanza di fondi e il bisogno di una comunicazione immediata abbiano indotto l'associazione ad esprimersi esclusivamente attraverso i social sulla propria pagina facebook. Nonostante la pagina risulti attiva e dinamica e pur riconoscendo i meriti che la piattaforma social offre (comunicazione diretta, scambio e condivisione di foto o altro tipo di materiale tra volontari e passeggeri, etc.), la mancanza di un sito web incide notevolmente sulla possibilità di pianificare il viaggio.

Qualora il viaggiatore fosse riuscito ad individuare la pagina facebook, il secondo problema che riscontrerebbe sarebbe quello dell'impossibilità di pianificare il viaggio a distanza di qualche mese in quanto non avrà a disposizione un calendario degli eventi organizzati, bensì potrà visualizzare soltanto quelli a breve termine. Qualora, nel migliore dei casi, il viaggiatore avesse individuato un evento interessante e avesse acquistato il biglietto (come di norma) attraverso i canali Trenitalia, avrebbe difficoltà a conoscere con esattezza l'organizzazione della giornata.

Questo genere di problematiche rientra nella categoria definita "servizi prepartenza". Dall'analisi sul campo (in riferimento al viaggio dell'agosto 2018) è emerso che gran parte dei passeggeri non era al corrente del programma della giornata. Nonostante l'iniziale entusiasmo, al momento dell'arrivo in stazione l'incertezza sul proseguimento dell'escursione in aggiunta alla stanchezza del viaggio ha determinato un leggero scoraggiamento, sfociato in generale malcontento dopo aver realizzato che l'accoglienza ai viaggiatori prevista al momento dell'arrivo al capolinea non risultava ancora pronta; di conseguenza era evidente che gli orari non erano stati rispettati o che, com'è più probabile, la situazione era frutto della mancanza di un'efficiente collaborazione tra gli attori (riguardo al tema della collaborazione si rimanda al paragrafo "cooperazione" per una descrizione più esaustiva).

### Servizi a bordo

Il secondo ambito riguarda i servizi a bordo treno, determinanti per la buona riuscita dell'evento.

Tale locuzione si riferisce a tutti quei servizi di cui può essere corredato un viaggio, che contribuiscono a migliorare l'esperienza.

Anche in questo caso, l'analisi sul campo è stata fondamentale. Tralasciando l'esperienza del 2016 in cui, trattandosi dell'evento d'inaugurazione, tutto era riuscito alla perfezione, il viaggio successivo è stato determinante per constatare la mancanza di un insieme di servizi tra cui si potrebbero includere: un racconto del paesaggio, dell'infrastruttura ferroviaria e della storia locale; una mappatura

generale, virtuale o cartacea, delle attività da poter svolgere nel luogo di arrivo e dell'organizzazione della giornata, etc.

A fronte di queste mancanze, notevole e determinante è l'attività dei volontari dell'associazione (che costituisce indubbiamente un punto di forza) che accompagnano i turisti sui vagoni e per tutto l'arco della giornata. Essi, come già accennato nei paragrafi precedenti, si preoccupano di allietare il viaggio con racconti e curiosità sulla linea ferroviaria, andando ad entusiasmare ulteriormente gli animi dei viaggiatori che, il più delle volte, percorrono la tratta in memoria dei tempi passati portando con sé un senso di nostalgia.

Nonostante questo aspetto positivo, che funge da collante per animare lo spirito all'interno delle carrozze e favorire la socialità dei passeggeri, persistono evidenti problematiche pratiche di cui restano vittime gli stessi volontari, ad esempio: occuparsi contemporaneamente dell'organizzazione del viaggio e narrare a tutti, in modo univoco, i racconti del treno.

Per ottemperare tali mancanze sarebbero necessari servizi aggiuntivi che sostituiscano, solo parzialmente, l'attività dei volontari. Restando dell'idea che il loro operato costituisca la principale fonte di sostentamento dell'intera riuscita del viaggio, sono necessari dei supporti alternativi che rendano i loro compiti meno faticosi e più facili da gestire, e, allo stesso tempo, soddisfino maggiormente i viaggiatori.

### Servizi in stazione

L'arrivo del treno alla stazione di destinazione conduce i viaggiatori in luoghi, il più delle volte, isolati e lontani dai centri abitati. Consapevole del fatto che la fatiscenza delle strutture, indice del degrado generatosi nel corso del tempo, determina, in larga parte, l'impressione di trovarsi in un luogo remoto, ritengo che il problema maggiore sia la mancanza di servizi.

Anche in questo caso, è grazie all'azione dei volontari che, ad attendere i viaggiatori in stazione, è presente una navetta per lo spostamento in bus fino al centro abitato. Tale coincidenza implica notevoli sforzi di organizzazione da parte dell'associazione che deve costantemente occuparsi di mettersi in contatto con agenzie locali per riuscire ad avere a disposizione un mezzo di trasporto. Ma, in diversi casi, accade quanto riportato nel paragrafo precedente: gli orari non vengono rispettati o è probabile che si verifichino dei disguidi.

L'attesa della navetta, nonostante possa essere breve, si complica alla realizzazione che la stazione non dispone neppure di un distributore di bevande o di cibo (la toilette, fortunatamente, è presente sul treno). È chiaro che problemi di questo tipo, che presi singolarmente possono sembrare di lieve entità, rendono faticosa l'esperienza del viaggiatore che, preoccupato di capire l'evoluzione della giornata, non riesce a godersi i pochi momenti di spensieratezza.

È ovvio che se si risolvessero i problemi legati alla mobilità e si raggiungesse

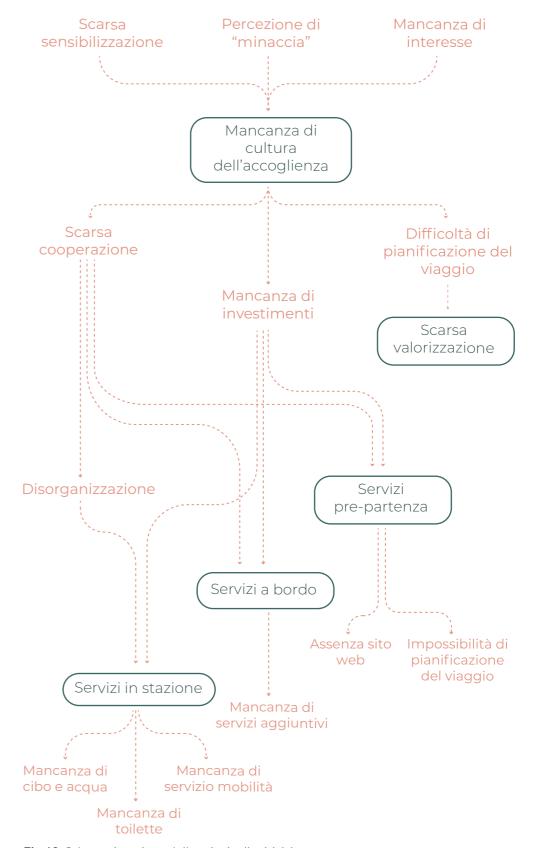


Fig.60. Schematizzazione delle principali criticità.

in pochi minuti il centro abitato, probabilmente le altre problematiche che riguardano la mancanza di cibo e acqua in stazione sarebbero momentaneamente meno rilevanti, nell'ottica lungimirante di futuri lavori di ristrutturazione. Ma il problema della mobilità è imprescindibile.

Tale problematica sfocia nelle altre due che saranno descritte successivamente: mancanza (o meglio, apparente mancanza) di una cultura dell'accoglienza e cooperazione poco efficace tra gli attori coinvolti. Per far fronte a problemi di questo tipo e nell'ottica di un futuro ripristino del servizio di trasporto passeggeri, sarebbe opportuno disporre di una rete dei trasporti. In tal caso è necessario che le varie agenzie della mobilità operanti sul territorio si uniscano creando una rete efficiente che consenta di rompere l'isolamento in cui vertono le stazioni e numerosi centri abitati, fungendo da collante per aree territoriali difficilmente raggiungibili.

### La cultura dell'accoglienza

Ciò che definisco cultura dell'accoglienza è l'attenzione alle pratiche, alle azioni e alle attività di pianificazione di cui si muniscono le comunità locali in attesa del treno carico di turisti. Con tale espressione non si intende attaccare esclusivamente gli enti amministrativi o qualunque altra figura/agenzia/associazione che rappresenti una comunità, bensì ciascun singolo individuo che potrebbe manifestare un'apertura, un senso di accoglienza per l'appunto, ma che, inconsapevolmente e quotidianamente, elude.

Per leggere meglio la questione e guardarla attraverso una visione globale, possiamo sostenere che le problematiche legate ai servizi in stazione dipendano, quasi esclusivamente, dalla mancanza di una cultura dell'accoglienza. Alla carenza di cibo, acqua e toilette, nonostante la fatiscenza delle strutture, si potrebbe sopperire (ad esempio) attraverso una risposta puntuale ma immediata coinvolgendo le attività della zona (bar, ristoranti, etc.). In questo modo si farebbe fronte ad una duplice problematica: alla mancanza di servizi da una parte e al senso di smarrimento dei viaggiatori dall'altra, dimostrando come l'unione delle forze migliori la resa finale.

Resta il fatto che le comunità, in generale, si dimostrano poco propense a questo tipo di apertura e le cause, a mio avviso, sono molteplici. In assoluto è fondamentale capire che le realtà di cui si parla non sono abituate a forme di turismo e di turisti che si aggirano nei dintorni; e ciò è fondamentale per comprendere come, probabilmente, non si tratti di mancanza di cultura dell'accoglienza, ma piuttosto di mancanza di sensibilizzazione verso alcuni nuovi possibili scenari.

La seconda ipotesi, da non escludere, è la percezione di una minaccia che deriva dalla paura di perdere i propri equilibri: si tratta, spesso, di culture contadine che si sentono minacciate dall'arrivo di persone incuriosite.

In terzo luogo, è presente una generale mancanza di interesse che rende, il treno,

ad oggi, un'opportunità fine a se stessa. Per fortuna l'esito del questionario ha permesso di comprendere che quest'ultimo aspetto riguardi solo una piccolissima percentuale della popolazione che non ritiene il treno storico un'opportunità di sviluppo turistico del territorio e né farebbe parte di un'associazione di volontari per il potenziamento della linea.

### La cooperazione

La principale e diretta conseguenza della mancanza di cultura dell'accoglienza si traduce in una complessità nel rapporto di cooperazione tra l'associazione In Loco Motivi e gli enti che operano sul territorio. La carenza di sensibilità sulla questione e il sentimento di disinteresse si traducono in scarsa lungimiranza e mancanza di flessibilità e accuratezza nella pianificazione dei servizi offerti.

Occorre precisare che non in tutti i casi, fortunatamente, si incorre in difficoltà di questo tipo. Per esperienza diretta e grazie ai racconti dei viaggiatori, sono a conoscenza del fatto che ci sono state giornate in cui l'organizzazione del viaggio ha avuto successo; e questo è uno dei motivi per cui il treno continua ad attraversare i binari. Purtroppo, però, alla luce di un'analisi generale sulle principali problematiche, è doveroso fare menzione di difficoltà di questo tipo che, seppur sporadicamente, continuano a verificarsi.

Dall'analisi effettuata e dallo schema riassuntivo riportato in **fig.60**, è evidente che i problemi di maggiore entità di cui tutti gli altri ne sono la diretta conseguenza sono: mancanza del senso di accoglienza e cooperazione poco efficiente. Per tale ragione e osservando le cose da un punto di vista sistemico, il progetto si occuperà di affrontare tali problematiche per creare una rete sinergica sul territorio costituita da solide relazioni orizzontali in modo tale da generare un dialogo costruttivo tra gli attori coinvolti.

### Mancanza di iniziative e scarsa valorizzazione

Nel paragrafo relativo alle iniziative turistiche attuali, si è già scritto riguardo alla modalità in base alla quale vengono organizzati i viaggi in treno. Per favorire l'adesione e rafforzare l'impatto sociale e culturale dell'evento, i viaggi sono pianificati in modo da legarsi ad iniziative già presenti e radicate sul territorio. Per quanto questo aspetto possa risultare positivo, esso denota una sottile mancanza di identità o, per meglio dire, scarsa valorizzazione delle potenzialità del treno che, in quanto mezzo di conoscenza del paesaggio, dovrebbe favorire un maggiore contatto tra l'utente e il territorio attraverso una riscoperta della realtà locale. E' indubbio che le cause da cui deriva l'attuale tipologia di organizzazione siano da ricondurre a quelle descritte in precedenza: la mancanza di una cultura dell'accoglienza che non protende verso la cooperazione genera, infatti, difficoltà in fase di pianificazione del viaggio.

Alla luce di quelle che sono le potenzialità del treno, ritengo che sia doveroso implementare il servizio con nuove iniziative che offrano scorci alternativi, strade mai percorse e storie mai raccontate, per conoscere la realtà territoriale anche dai punti di vista più nascosti.

### Le opportunità

L'analisi sulle opportunità legate al treno storico ha portato all'individuazione di due macro-categorie che racchiudono soluzioni provenienti dall'esterno e che, opportunamente valorizzate, potrebbero costituire concrete prospettive di rilancio turistico del territorio. In realtà la maggior parte di tali opportunità sono intrinseche nei discorsi sulle problematiche e riguardano:

- Da un lato le opportunità di ottenere investimenti e risorse: si tratta quindi di soluzioni legate all'ampliamento della rete dei volontari, al coinvolgimento di enti, associazioni e agenzie per la mobilità;
- Dall'altro le opportunità che derivano dalle potenzialità del territorio. La forte identità culturale e le numerose ricchezze del patrimonio materiale ed immateriale consentirebbe di godere di un'ampia e differenziata offerta turistica in grado di soddisfare diverse tipologie di utente e stimolare nuove forme di fruizione del territorio.

### Le minacce

Afronte delle opportunità individuate, sono stati riscontrati rischi che, purtroppo, includono problematiche territoriali molto forti a cui sarà difficile porre rimedio. Alcune di esse sono emerse all'interno del questionario: nel momento in cui veniva chiesto se il treno potesse costituire un'opportunità di rilancio turistico dell'area, alcune risposte manifestavano la presenza di problematiche gravi, quali il fenomeno dello spopolamento in cui, da anni, riversa l'area oppure, in generale, la paura che il sistema possa generare forme di economia sporadica e saltuaria che non costituiscono una vera ricchezza. Accanto a tali questioni sono state successivamente individuate altre minacce che analogamente provengono dall'esterno ma sono prettamente legate all'esperienza ferroviaria:

- Affluenza non costante durante i viaggi e nel corso del tempo
- Perdita di curiosità ed entusiasmo
- Mancanza di iniziative da parte degli attori coinvolti.

Far fronte a tali minacce è un compito arduo; sicuramente affrontare il problema attraverso una progettazione attenta e meticolosa volta a concrete capacità dell'area di attrazione turistica potrà costituire una solida base su cui lavorare.

È chiaro che, accanto a questo, è necessario che gli attori locali imparino a reinventarsi e a trovare sempre quegli elementi di unicità che rendono l'esperienza inimitabile.

### Per concludere

Con l'analisi SWOT si conclude l'indagine olistica. Il profilo di questo insieme di risorse, accumulato nel corso del tempo, risulta essenziale per coglierne appieno le potenzialità turistiche e la possibilità della sua patrimonializzazione anche in chiave economica, oltre che culturale. A fronte di questo scenario, infatti, il sistema economico irpino deve puntare ad una strategia capace di agganciarsi ad una ripresa puntando sulle eccellenze locali e differenziando l'offerta produttiva.

Una progettazione orientata alla valorizzazione di un turismo ambientale deve considerare la tratta ferroviaria come un'infrastruttura di servizio per la conoscenza diretta delle qualità paesaggistiche, culturali, artigianali ed enogastronomiche. Per tale motivo il capitolo successivo costituirà un quadro di approfondimento riguardo la realtà dei treni storici nel panorama italiano, effettuando un focus sui casi ritenuti di maggior rilievo.



IV. Il turismo ferroviario italiano

✓ Foto: Archivio Fondazione FS

### Il turismo ferroviario italiano

Il turismo, inteso come attività umana che presuppone uno spostamento territoriale, può essere definito come "l'insieme dei comportamenti degli individui nello svolgimento di un continuum di attività motivate da bisogni, connesse alla mobilità territoriale verso destinazioni meno familiari entro il breve termine" <sup>14</sup>. Sono presenti, pertanto, due componenti fondamentali: la mobilità spaziale e quella temporale.

Il Piano Strategico del Turismo (PST) identifica, infatti, il tema della mobilità tra le priorità per lo sviluppo turistico sul territorio italiano: dal momento che negli ultimi anni si sta registrando un incremento nel settore, è necessario investire nelle infrastrutture per il raggiungimento degli obiettivi generali fissati nel PST<sup>15</sup> entro il 2020:

- 1. Innovare, specializzare e integrare l'offerta nazionale;
- 2. Accrescere la competitività del sistema turistico;
- 3. Sviluppare un marketing efficace e innovativo;
- 4. Realizzare una governance efficiente e partecipata nel processo di elaborazione e definizione del Piano e delle Politiche turistiche.

A partire dal PST, il Piano Straordinario della Mobilità Turistica, redatto nel 2017 dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT), si pone in linea con il MIBACT, rispondendo in modo specifico alle esigenze di mobilità per contribuire alla valorizzazione del sistema turistico italiano attraverso quattro obiettivi<sup>16</sup>:

- 1. Accrescere l'accessibilità ai siti turistici;
- 2. Valorizzare il patrimonio infrastrutturale come elemento di offerta turistica;
- 3. Digitalizzare e modernizzare i servizi al viaggiatore attraverso le tecnologie avanzate delle telecomunicazioni e dell'informazione;
- 4. Promuovere modelli di mobilità turistica sostenibili.

Grazie alle spinte esercitate dal MiBACT, MiBAC e MIT, e grazie all'attuale tendenza verso forme di turismo sostenibile e di qualità, in Italia si è giunti all'approvazione della **legge 128 del 9 agosto 2017**<sup>17</sup> (in vigore dal 7 settembre 2017) 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 e archeologico e la valorizzazione dei tracciati ferroviari, delle stazioni, delle opere d'arte e dei mezzi rotabili storici atti a percorrerle.

<sup>14</sup> Casarin F., *Il marketing dei prodotti turistici. Specificità e varietà*, Giappichelli, Torino, 1995, pp.21-22;

In base alla legge, tali infrastrutture resteranno nella disponibilità di soggetti proprietari o concessionari responsabili delle attività di mantenimento in esercizio, manutenzione e messa in sicurezza in accordo con il gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e con le Regioni competenti.

L'Art.2 della legge 128 individua, inoltre, le tratte ferroviarie, dismesse o sospese, caratterizzate da particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, idonee per un uso turistico, di cui segue la lista stilata dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, in accordo con il Ministro dei beni e delle attività culturali e del turismo e il Ministro dell'economia e delle finanze:

- 1. Sulmona-Castel di Sangro (Abruzzo)
- 2. Cosenza-San Giovanni in Fiore (Calabria)
- 3. Avellino-Rocchetta Sant'Antonio (Campania)
- 4. Sacile-Gemona (Friuli Venezia Giulia)
- 5. Palazzolo-Paratico (Lombardia)
- 6. Castel di Sangro-Carpinone (Abruzzo/Molise)
- 7. Ceva-Ormea (Piemonte)
- 8. Mandas-Arbatax (Sardegna)
- 9. Isili-Sorgono (Sardegna)
- 10. Sassari-Palau Marina (Sardegna)
- 11. Macomer-Bosa (Sardegna)
- 12. Alcantara-Randazzo (Sicilia)
- 13. Castelvetrano-Porto Palo di Menfi (Sicilia)
- 14. Agrigento Bassa-Porto Empedocle (Sicilia)
- 15. Noto-Pachino (Sicilia)
- 16. Asciano-Monte Antico (Toscana)
- 17. Civitavecchia-Capranica-Orte (Lazio)
- 18. Fano-Urbino (Marche)

### Il progetto "Binari senza tempo" e altri itinerari turistici

Binari senza tempo è un progetto promosso dalla Fondazione FS italiane e il MiBACT (socio aderente dal 2015) per il ripristino delle linee ferroviarie da destinare ad uso turistico. La Fondazione, attiva dal 2013, nasce con lo scopo di valorizzare, in ottica sostenibile, parte del patrimonio storico nazionale; in particolare, i tre ambiti di attività sono costituiti da: incremento del turismo ferroviario, progettazione di musei ferroviari, realizzazione e gestione del nuovo archivio della Fondazione. I promotori sono le tre principali società del gruppo FS: Ferrovie dello Stato Italiane, Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia.

<sup>&</sup>lt;sup>15</sup> Piano Strategico del Turismo, p. 44;

<sup>&</sup>lt;sup>16</sup> Piano Straordinario per la Mobilità Turistica, pp. 15-16;

<sup>&</sup>lt;sup>17</sup> Legge 9 agosto 2017, n.128: https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/08/23/17G00141/sg

Da quando la Fondazione si è costituita, il turismo ferroviario italiano è cresciuto facendo registrare un incremento del +45% nel 2017 rispetto al 2016 riguardo alla partecipazione alle iniziative a bordo di treni storici; questo aspetto è la testimonianza di una propensione sempre maggiore da parte dei viaggiatori verso forme di mobilità dolce. L'ex ministro per i beni e le attività culturali, Dario Franceschini, ha definito il turismo ferroviario con queste parole:

"il turismo ferroviario consente di scoprire la bellezza dei territori italiani meno conosciuti e il loro rilancio in chiave sostenibile. Oggi, anche grazie ai treni storici, si scoprono nuovi itinerari paesaggistici e culturali e si investe nel turismo sostenibile, favorendo esperienze di viaggio innovative". 18

Il progetto, che punta ad una rete di fruizione nazionale, parte dal principio che l'accessibilità sul territorio costituisca un requisito indispensabile per l'esistenza stessa del paesaggio e per la sua valorizzazione. In tal senso il sistema della mobilità dolce è riconosciuto come strumento di percorrenza privilegiato sia perché, per sua natura, riduce l'impatto sul territorio e sia perché la ridotta velocità di percorrenza consente una percezione del paesaggio valorizzandone l'identità.

Nell'arco di quattro anni, a partire dal 2014, grazie al progetto sono state recuperate 10 linee ferroviarie (fig.61) che ricoprono circa 540 Km di infrastruttura ferroviaria lungo il territorio nazionale:

- Nel 2014 sono state riattivate: la **Ferrovia del Lago**, fra Palazzolo sull'Oglio e Paratico Sarnico (in Lombardia) lunga 10 km, la Ferrovia della Val d'Orcia fra Asciano e Monte Antico (in Toscana) lunga 51 km, la Ferrovia "Transiberiana d'Italia" fra Sulmona e Carpinone (tra Abruzzo e Molise) lunga 118 km e la **Ferrovia dei Templi** fra Agrigento e Porto Empedocle (in Sicilia) lunga 12 km;
- Nel 2016 sono state riattivate: la **Ferrovia della Valsesia** fra Vignale e Varallo Sesia (in Piemonte) lunga 51 km, la **Ferrovia del Tanaro** fra Ceva e Ormea (in Piemonte) lunga 35 km, la **Ferrovia dell'Irpinia** tra Avellino e Rocchetta Sant'Antonio (tra Campania, Basilicata e Puglia) lunga 119 km, la Ferrovia del **Sannio** fra Benevento e Bosco Redole (tra Campania e Molise) lunga 66 km;
- Nel 2018 sono state riattivate: la **Ferrovia Pedemontana** tra Sacile e Gemona (in Friuli Venezia Giulia) lunga 75 km e la Ferrovia del Monferrato tra Asti, Castagnole delle Lanze e Nizza Monferrato (in Piemonte) lunga 45 km.

Accanto alle linee ferroviarie riaperte, la Fondazione, in collaborazione con associazioni locali, si occupa anche della gestione/organizzazione di viaggi in treno storico attraverso altri itinerari storico-turistici lungo binari attualmente attivi. Lo schema in fig.62 mostra una mappatura degli itinerari sul territorio nazionale realizzata sulla base degli eventi organizzati nell'anno 2018.



# 1.Ferrovia del Lago

Lunghezza: 9,6 km Riapertura: 2014

### 2.Ferrovia della Val d'Orcia Asciano - Monte Antico Lunghezza: 51,211 km

Riapertura: 2014 3.Ferrovia del Parco

Sulmona - Carpinone Lunghezza: 128,7 km Riapertura: 2014

### 4.Ferrovia dei Templi Palazzolo S.O. - Paratico Sarnico Agrigento Bassa - Porto Empedocle

Lunghezza: 10 km Riapertura: 2014

### 5.Ferrovia della Valsesia Vignale - Varallo Sesia

Lunghezza: 55 km Riapertura: 2015

### 6. Ferrovia dell'Irpinia Avellino - Rocchetta S.A./Lacedonia

Lunghezza: 118,7 km Riapertura: 2016

7.Ferrovia del Tanaro Ceva - Ormea Lunghezza: 35 km

Riapertura: 2016

### 8.Sannio Express **Benevento - Bosco Redole**

Lunghezza: 66.3 km Riapertura: 2017

### 9.Ferrovia Pedemontana del Friuli Maniago - Gemona

Lunghezza: 41,9 km Riapertura: 2018

### 10.Tra Langhe e Monferrato Asti - Castagnole delle Lanze

Lunghezza: 20,1 km Riapertura: Novembre 2018

Fig.61. Linee ferroviarie riaperte dalla Fondazione FS.

<sup>&</sup>lt;sup>18</sup> MiBAC: http://www.turismo.beniculturali.it/home-cammini-ditalia/binari-senza-tempo/



Fig.62. Altri itinerari ferroviari storico-turistici gestiti dalla Fondazione FS.

- 1 Napoli Capua
- 2 Palermo Segesta e Salemi
- 3 Roma Tivoli
- 4 Napoli Pietrelcina
- **5** Pisa Saline di Volterra
- 6 Napoli Museo di Pietrarsa
- 7 Udine Pinzano
- 8 Caltanissetta a Tempio Vulcano e Porto Ecmpedocle
- 9 Pistoia Porretta Terme
- 10 Palermo Caltanissetta
- 11 Napoli Reggia di Caserta
- 12 Palermo Marsala
- 13 Verona Bassano del Grappa
- 14 Torino Canelli
- 15 Grosseto San Giovanni d'Asso
- **16** Palermo Castelvetrano e Selinunte
- 17 Bologna Brisighella
- 18 Napoli Pompei e Paestum
- 19 Palermo Dittaino
- 20 Salerno Pietrelcina
- 21 Lecco Trento
- 22 Foggia Montella
- 23 Genova Piano Orizzontale
- **24** Genova Rossiglione e Ovada
- 25 Sulmona Montesilvano
- **26** Torino Ormea
- 27 Milano Varallo Sesia
- **28** Bologna Porretta Terme
- 29 Udine Trieste
- **30** Udine Meduno
- 31 Pistoia Marradi

- **32** Rimini Marradi
- 33 Trieste Casarsa della Delizia
- **34** Siena Trequanda
- **35** Trieste Venzone
- **36** Trapani Castelvetrano e Selinunte
- **37** Milano Sondrio
- **38** Licata Tempio Vulcano
- **39** Grosseto Siena
- **40** Trapani Castelvetrano
- 41 Milano Trento
- 42 Catania Modica
- 43 Caltanissetta Modica
- 44 Carpanè Valstagna Pergine
- **45** Caserta Morcone
- **46** Napoli Morcone
- **47** Catania Gole dell'Alcantara e Francavilla di Sicilia
- **48** Catania Bronte
- 49 Siracusa Noto e Modica
- 50 Licata Tempio Vulcano e Porto Empedocle
- 51 Roma Bracciano
- **52** Novara Domodossola
- 53 Pordenone Cavasso
- **54** Siracusa Comiso
- **55** Palermo Cefalù
- **56** Torino Bra
- **57** Messina Palermo
- **58** Treviso Aviano
- **59** Siracusa Ragusa
- **60** Treviso Maniago
- 61 Torino Pievetta
- **62** Milano Arona sul Lago Maggiore



#### Ferrovia della Valsesia

In questo paragrafo verrà descritto lo stato dell'arte relativo al viaggio in treno storico lunga la ferrovia della Valsesia. La scelta di questo caso deriva da motivazioni legate al fatto che, rispetto alle altre linee riaperte, l'associazione della Valsesia (supportata dalla Fondazione FS) è riuscita ad attivare concrete strategie di potenziamento turistico della linea attraverso il miglioramento dei servizi offerti al viaggiatore.

La ferrovia della Valsesia, meglio nota come ferrovia Novara-Varallo, è una linea regionale del Piemonte che collega Varallo al nodo ferroviario di Novara attraversando i paesi della Valsesia. La costruzione della linea risale alla fine dell'Ottocento e fu completata all'inizio del Novecento. Con non poche difficoltà, il servizio continuò per trasporto passeggeri e trasporto merci fino a che, nel settembre 2014, la Regione Piemonte, insieme a Trenitalia, ne fissò la sospensione come mezzo di trasporto pubblico, in quanto erano necessarie numerose opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.

L'accordo nato in precedenza con la Fondazione FS, che ne aveva rilevato il profilo storico e culturale, condusse all'inizio dei lavori di manutenzione e alla successiva riapertura della linea per fini turistici nel maggio 2015. In seguito al record di passeggeri, nel 2016 la linea è stata inserita nel progetto Binari Senza Tempo diventando, a tutti gli effetti, una ferrovia turistica.

Oggi la tratta è gestita dalla Fondazione FS e dall'Associazione Museo Ferroviario Valsesiano in collaborazione con altre associazioni locali.

L'Associazione Museo Ferroviario Valsesiano, nata a Varallo nel 2011, ha come obiettivo la tutela e la valorizzazione del patrimonio culturale, storico e tecnico delle aree ferroviarie inerenti la linea Novara-Varallo. Nel corso del tempo, si è

occupata dell'allestimento museale, nei locali della stazione di Varallo, di mostra permanente di oggetti e documenti storici legati al mondo ferroviario locale. Oltre a ciò, i volontari si occupano delle attività di manutenzione ordinaria e straordinaria dei locali e delle aree adiacenti alle stazioni, dell'assistenza sui treni storici che percorrono la linea Novara-Varallo e della collaborazione con Fondazione FS e altre associazioni per l'organizzazione degli eventi in treno storico.

Il costo del biglietto è di 20,00€ a/r, con una riduzione per bambini di età compresa tra i 4 e i 12 anni. La tariffa comprende:

- Una degustazione di prodotti tipici a bordo treno durante il viaggio di andata,
- Una visita guidata alla città di destinazione;
- Agevolazioni: sono gratuite la salita in funivia al Sacro Monte di Varallo e la visita alla Casa Museo Scaglia; la Pinacoteca prevede, invece, un ingresso ridotto. La ferrovia della Valsesia costituisce un esempio di come la collaborazione tra Fondazione FS e associazioni locali possa diventare costruttiva innescando meccanismi di potenziamento turistico a partire da semplici servizi a bordo treno e/o presso le stazioni di arrivo.



Il turismo ferroviario italiano | Ferrovia della Valsesia



Varallo Novara

Regione attraversata

Inizio attività

Lunghezza

N° stazioni

**Durata** 

Costo del biglietto

Sito web

Gestore

**Partners** 

Piemonte

2015

55 Km

4

3 h e 30 min

A/R 30€

www.museoferroviariovalsesiano.it

























### **Associazione Museo Ferroviario Valsesiano**

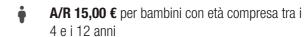
L'Associazione si occupa principalmente del mantenimento del patrimonio ferroviario valsesiano. In questo ambito è da annoverare l'allestimento di alcune sale dell'ex stazione con una mostra permanente di oggetti e documenti storici inerenti al mondo ferroviario locale.



### Costo del biglietto



A/R 20,00 €



Il costo del biglietto comprende:



**degustazione di prodotti tipici** del territorio durante il viaggio di andata



visita guidata alla città e ai suoi monumenti



**agevolazioni**: salita gratuita con la funivia del Sacro Monte, ingresso gratuito alla Casa Museo Scaglia, e ingresso ridotto alla Pinacoteca

### Servizi online



**Mappa** del percorso e con indicazione dei punti di ristoro



**"Diventa socio** dell'Associazione Museo Ferroviario Valsesiano"

### Servizi a bordo



**Guida turistica** 

Il turismo ferroviario italiano | Diario di viaggio

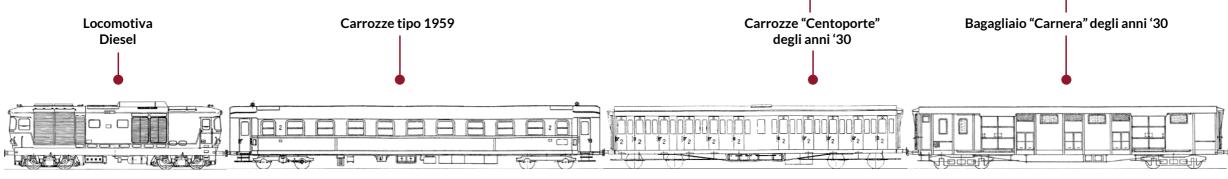
### Diario di viaggio

### Tra Langhe e Monferrato

L'11 novembre 2018 è stata celebrata la riapertura turistica della linea Asti-Castagnole delle Lanze-Nizza Monferrato. In quella stessa circostanza, un convoglio d'epoca diretto a Canelli (in occasione della fiera del tartufo) è partito dalla stazione di Torino Porta Nuova per la gioia di quanti non erano riusciti ad acquistare i biglietti per il treno a vapore.

Il viaggio, della durata di due ore e dieci minuti, ha coinvolto i passeggeri per l'atmosfera vintage e per la varietà delle carrozze: lo schema riportato in figura proposto nella locandina realizzata dalla Fondazione FS in occasione dell'evento, illustra le varie tipologie di carrozze di cui il treno era composto: alla locomotiva Diesel che stava dinanzi, seguivano le Carrozze tipo 45.0000 del 1959, in pieno stile anni '60 suddivise in compartimenti con sedili in tessuto marrone; a seguire le carrozze "Centoporte" degli anni '30 con sedili interni in legno; in fondo, un bagagliaio "Carnera" degli anni '30 privo di sedute e adibito, per l'occasione, a "carrozza degustazione". Il bagagliaio Carnera rappresentava il punto in cui i viaggiatori si ritrovavano per vivere un momento conviviale e degustare prodotti tipici generosamente offerti dalle stazioni presso cui si sostava durante il tragitto. La carrozza, organizzata e gestita dall'Assessorato al Turismo della Regione Piemonte si occupava del recupero dei prodotti gastronomici nelle stazioni e ospitava, per l'occasione, diverse aziende vitivinicole con possibilità di assaggio e acquisto dei loro prodotti. Oltre a ciò, i volontari della Regione erano impegnati ad offrire un servizio al posto per i viaggiatori con piccoli assaggi e pubblicizzazione di iniziative locali. Tra i servizi offerti rientrava anche una mappa della cittadina di Canelli con indicazione dei luoghi della fiera e dei principali luoghi d'interesse. All'arrivo presso la fermata di destinazione, uno degli ambienti della stazione era stato adibito a mostra di materiale rotabile ferroviario riguardante la storia della città e della stessa ferrovia.

Durante il viaggio di ritorno, l'entusiasmo iniziale aveva lasciato il posto alla stanchezza ma tutti si dicevano soddisfatti dell'esperienza vissuta e dell'accoglienza ricevuta a bordo treno e presso la stazione di arrivo.



"Tra Langhe e Monferrato" Torino - Canelli



# Costo del biglietto



A/R 20,00 €

A/R 10,00 € per bambini con età compresa tra i 4 e i 12 anni

### Modalità di acquisto



Prenotazione tramite e-mail o telefono



Acquisto attraverso i canali di vendita Trenitalia

### Servizi a bordo



Mappa della città



Degustazione di prodotti tipici

# Servizi aggiuntivi



Mostra del patrimonio ferroviario di Canelli nei locali della stazione







Dati sul turismo ferroviario

### Dati sul turismo ferroviario

I dati sul turismo ferroviario relativi all'anno 2017, presentati alla stampa nel febbraio 2018 dalla Fondazione FS e il MiBACT, registrano un **incremento del** +47% di viaggi effettuati rispetto al 2016 (+269% rispetto al 2014) con una partecipazione di 68.421 viaggiatori (+14% rispetto al 2016, +185% rispetto al 2014). Le otto linee ferroviarie ripristinate hanno coinvolto attivamente 10 regioni generando un ricavo totale di 2.197.489€ per le comunità locali¹9 (+51% rispetto al 2016, +230% rispetto al 2014).

La linea
AvellinoRocchetta
ricopre il primo
posto per
numero medio
di viaggiatori

All'interno di questo scenario la linea Avellino-Rocchetta occupa una posizione privilegiata in quanto, pur collocandosi al sesto posto per numero di corse, ricopre il primo posto per numero medio di viaggiatori per ogni corsa singola (fig.68): sulla base dei dati è stato calcolato che il rapporto tra il numero dei passeggeri totali e il numero delle corse è pari a circa 204. Ciò vuol dire che in media, per ogni viaggio effettuato nel 2017, è stato generato un flusso di 204 turisti (valore notevolmente alto se confrontato con le altre linee ferroviarie).

In generale, i dati sul turismo ferroviario mostrano un incremento, sia per corse sia per numero di viaggiatori, in determinati periodi dell'anno: in particolare, nei periodi di aprile-maggio e di settembre-ottobre (fig.70). Analizzando la realtà dell'Avellino-Rocchetta si può, con certezza, affermare che il periodo autunnale coincida con le sagre gastronomiche in Irpinia (Sagra della castagna di Montella, Sagra del Tartufo nero di Bagnoli, etc.), durante le quali vengono organizzati viaggi in treno storico; il periodo primaverile coincide, invece, con i viaggi didattici per le scuole verso cui l'associazione In Loco Motivi sta puntando. Non avendo a disposizione dati relativi alla tipologia di utente che ha viaggiato in treno nell'anno 2017, è utile riportare la testimonianza dei volontari dall'associazione secondo cui, su un treno con 100 passeggeri, le categorie di giovani e adulti presenti si possono riassumere con le seguenti percentuali: 18% bambini/ragazzi al di sotto di 18 anni, 42% adulti tra i 18 e i 50 anni, 40% adulti al di sopra dei 50 anni. È chiaro che la situazione è variabile in base al tipo di numero di corse, ricopre il

primo posto per numero medio di viaggiatori per ogni corsa singola (vd. fig.68): sulla base dei dati è stato calcolato che il rapporto tra il numero dei passeggeri totali e il numero delle corse è pari a circa 204. Ciò vuol dire che in media, per ogni viaggio effettuato nel 2017, è stato generato un flusso di 204 turisti (valore notevolmente alto se confrontato con le altre linee ferroviarie)<sup>20</sup>.

In generale, i dati sul turismo ferroviario mostrano un incremento, sia per corse sia per numero di viaggiatori, in determinati periodi dell'anno: in particolare, nei periodi di aprile-maggio e di settembre-ottobre (vd. fig.70). Analizzando la realtà dell'Avellino-Rocchetta si può, con certezza, affermare che il periodo autunnale coincida con le sagre gastronomiche in Irpinia (Sagra della castagna di Montella, Sagra del Tartufo nero di Bagnoli, etc.), durante le quali vengono organizzati viaggi in treno storico; il periodo primaverile coincide, invece, con i viaggi didattici per

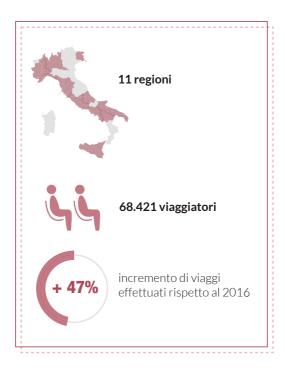


Fig.66. Linee ferroviarie ripristinate fino al 2017.

<sup>&</sup>lt;sup>19</sup> La stima del valore creato per le comunità locali e il territorio viene effettuata sulla base della ricerca svolta nel 2003 in Inghilterra dall'organizzazione governativa *All Party Parlamentary Group on Heritage Railways* dal titolo *The Social and Economic Value of Heritage Railways*. Tale ricerca ha stimato che per ogni sterlina di ricavo dalla vendita dei biglietti vengono generate 2,7 sterline per le comunità locali. Tale rapporto è stato ricalcolato sulla base del rapporto tra i consumi totali in Gran Bretagna e in Italia nel 2017 (fonte Eurostat). Il coefficiente è risultato essere pari a 2,01. (Fonte: Fondazione FS)

<sup>&</sup>lt;sup>20</sup> Dati non ancora ufficiali relativi al 2018 dell'Avellino-Rocchetta, registrano una partecipazione di 3.610 passeggeri, in occasione di 23 eventi (46 corse singole), su un totale di 4.716 posti offerti (fattore di riempimento pari al 77%). (Fonte: Associazione In Loco Motivi)

le scuole verso cui l'associazione In Loco Motivi sta puntando. Non avendo a disposizione dati relativi alla tipologia di utente che ha viaggiato in treno nell'anno 2017, è utile riportare la testimonianza dei volontari dall'associazione secondo cui, su un treno con 100 passeggeri, le categorie di giovani e adulti presenti si possono riassumere con le seguenti percentuali: 18% bambini/ragazzi al di sotto di 18 anni, 42% adulti tra i 18 e i 50 anni, 40% adulti al di sopra dei 50 anni. È chiaro che la situazione è variabile in base al tipo di evento: i treni organizzati in



concomitanza di concerti hanno visto la partecipazione di un maggior numero di giovani rispetto agli anziani. In generale, però, sono state riscontrate mancanza di partecipazione e coinvolgimento da parte dei giovani (mancanze che potrebbero, sicuramente, essere legate ad una scarsa comunicazione); per ovviare a tale situazione, l'associazione sta adottando strategie volte al coinvolgimento delle scuole (primarie e secondarie) per favorire una nuova conoscenza del territorio.

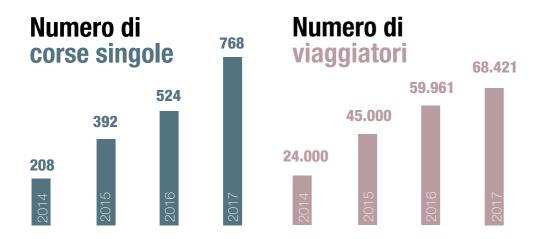


Fig.67. Dati sul turismo ferroviario 2017.

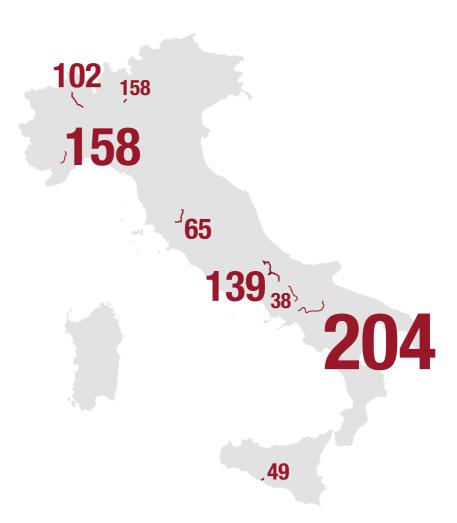


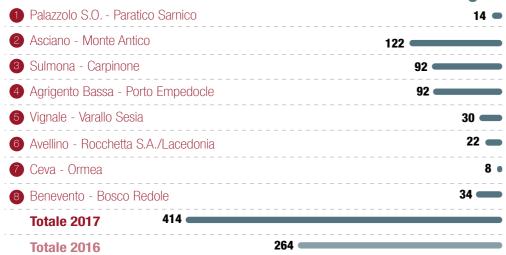
Fig.68. Numero medio di passeggeri per singola corsa.

### **Ricavi**





### Numero di corse singole



### Numero di viaggiatori

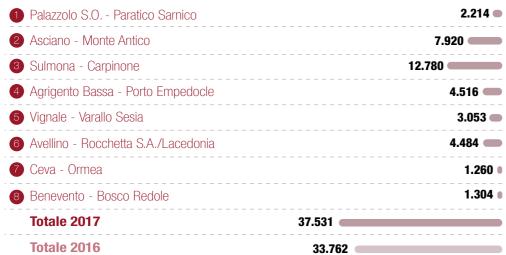
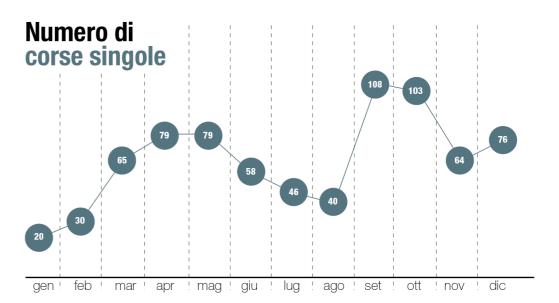


Fig.69. Dati sul turismo ferroviario 2017.



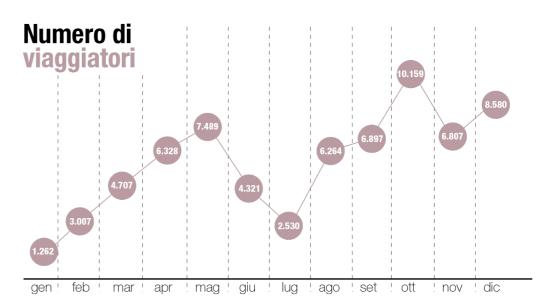


Fig.70. Andamento dei viaggi e dei viaggiatori nel corso dell'anno.



Altri treni turistici

⟨ Trenino rosso del Bernina

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici |

### Altri treni turistici: mappatura e casi studio

Accanto alla realtà dei treni storico-turistici gestiti dalla Fondazione FS, l'Italia vanta la presenza di altri itinerari turistici gestiti privatamente ma molto simili per tipologia di offerta. Gli schemi in **fig.71** riportano una mappatura delle linee con indicazioni di enti, agenzie e associazioni che si occupano della gestione. Le linee individuate sono 9 e coinvolgono le regioni del Trentino Alto Adige, Lombardia, Liguria, Calabria, Sicilia e Sardegna.

1. Trenino di Casella (Liguria), lunga 24,3 km;

Itinerari storico-turistici gestiti da FS

- 2. Trenino rosso del Bernina (Lombardia), lunga 60,6 km;
- 3. Il treno della Val Venosta (Trentino Alto Adige), lunga 60 km;



Fig.71. Altri itinerari storico-turistici.

- 4. La ferrovia del Val Pusteria (Trentino Alto Adige), lunga 65 km;
- 5. Trenino storico del Renon (Trentino Alto Adige), lunga 6,8 km;
- 6. Ferrovia turistica Camuna (Lombardia), lunga 105 km;
- 7. Treno della Sila (Calabria), lunga 15 km;
- 8. Ferrovia Circumetnea (Sicilia), lunga 111 km;
- 9. Trenino Verde della Sardegna (Sardegna), rete di trenini che attraversano, in totale, 438 km di strade ferrate.

Qui di seguito verranno analizzati alcuni dei **seguenti casi**; in particolare l'analisi riguarderà: il trenino Rosso del Bernina, il trenino storico del Renon, il trenino di Casella e il trenino Verde della Sardegna, **selezionati sulla base di aspetti ritenuti maggiormente rilevanti riguardo alla diversificazione dell'offerta turistica e ai servizi presenti (a bordo treno o presso le stazioni di arrivo).** 



Fig.72. Altri itinerari storico-turistici.

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici | Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici |

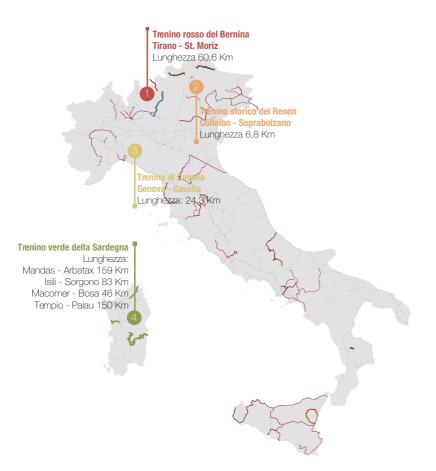


Fig.73. Casi studio analizzati.

### Trenino rosso del Bernina

Il trenino rosso del Bernina è una lunga traversata alpina che collega l'Italia alla Svizzera, con partenza da Tirano fino a St.Moritz. La storia del trenino ebbe inizio verso la fine dell'Ottocento dall'idea di alcuni ingegneri di progettare una ferrovia che collegasse i centri principali di questa zona alpina per lo sviluppo del settore turistico e soddisfare le esigenze degli abitanti delle valli. Le numerose difficoltà ambientali legate anche alla rigidità del clima, rallentarono molto i lavori al punto che la ferrovia venne inaugurata completamente solo nel 1910. Da allora l'attività della linea non si è mai arrestata. Dal 7 luglio 2008 essa ha ricevuto il titolo di Patrimonio Mondiale dell'Umanità dall'UNESCO, entrando nella storia come la ferrovia più alta d'Europa.

Con una lunghezza di 60,6 km e una durata di 2 ore e 15 minuti, il treno attraversa 14 stazioni. Il costo del biglietto di andata e ritorno è di 64.00 franchi svizzeri (circa 56,39€), ma sono previste riduzioni per casi specifici (vd. schema in fig.74-75). I viaggiatori in possesso del biglietto a/r hanno la possibilità di effettuare delle soste intermedie, visitare le stazioni e riprendere il treno successivo: per il rientro è previsto un treno ogni ora, con l'ultimo in partenza alle ore 16.48.

Tra le principali caratteristiche dell'esperienza c'è la possibilità di scegliere il modo di viaggiare tra differenti tipologie di treno: treno regionale, treno con carrozze panoramiche e trenino cabrio (solo nel periodo estivo di luglio e agosto).

- I vantaggi del treno regionale sono legati alla possibilità di poter portare con sé la propria bicicletta o i propri scii per poi continuare il percorso liberamente in percorsi di trekking o presso stazioni sciistiche; in secondo luogo, la frequenza dei treni (uno ogni ora) consente di poter effettuare soste intermedie nei luoghi preferiti e di risalire sul successivo.
- Il Bernina Express, ovvero il treno con carrozze panoramiche, richiede, invece, la prenotazione del posto oltre che un supplemento sul costo del biglietto pari a 14.00 franchi svizzeri (12,37€) in estate e 10 franchi svizzeri (8,83€) in inverno. La particolarità è che le carrozze sono dotate di vetrate a cupola che consentono una visuale più ampia sul territorio circostante. Rispetto ai treni regionali, la frequenza del treno è di sole 3-4 corse al giorno ed effettua solo fermate specifiche; non consente il trasporto di bicilette ma possiede un servizio minibar in un vagone dedicato (nel pomeriggio, invece, è previsto un servizio minibar a posto). Sia sui treni regionali che sul Bernina Express, una voce registrata narra ai passeggeri i luoghi attraversati.
- In estate, invece, esiste la possibilità di viaggiare sul trenino cabrio con carrozze panoramiche scoperte, e sedute in legno.

L'attenzione rivolta ai viaggiatori inizia dal principio a partire dal sito web: all'impatto comunicativo, si aggiunge, infatti, la possibilità, per l'utente, di scaricare gratuitamente la "Guida Bernina Express", ancor prima di effettuare la prenotazione del viaggio. La guida costituisce un ottimo strumento per accompagnare il possibile turista alla pianificazione del viaggio in quanto presenta descrizioni esaustive ed informazioni di ogni tipo riguardo mappe, costi, orari e, soprattutto, indicazioni sulla varietà dell'offerta turistica. In tal modo il viaggiatore può pianificare la propria giornata in modo dettagliato.

Tra i servizi presenti sul web è opportuno segnalare la possibilità di prenotare una guida turistica e la facilità di pianificare un soggiorno in loco grazie ai suggerimenti proposti; è presente anche una categoria dedicata alle offerte stagionali. In occasione del viaggio, inoltre, e con un costo aggiuntivo di 4,99€ è possibile scaricare l'app "Trenino rosso del Bernina": grazie alla funzione GPS, l'app si attiverà quando ci si trova nelle vicinanze di un luogo di particolare interesse attraverso la forma di un breve racconto.

Per concludere si può affermare che il caso analizzato denota, attraverso la qualità dei servizi offerti e la varietà dell'offerta turistica proposta, un'elevata attenzione al viaggiatore che si manifesta nella totale libertà di poter costruire il viaggio da sé in base alle proprie esigenze.

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici





Regione attraversata

Italia (Lombardia) e Svizzera

Inizio attività

2000

Lunghezza

60,6 Km

N° stazioni

14

**Durata** 

2 h e 15 min

Costo del biglietto

A/R 64.00 franchi svizzeri in II classe (ca. 56.39€)

A/R 112.00 franchi svizzeri in I classe (ca. 98,68€)

Sito web

Gestore

https://www.trenino-rosso-bernina.it/it



Ferrovia Retica

**Partners** 





inLOMBARDIA

### App "Trenino rosso del Bernina"



L'app del trenino rosso consente di esplorare i luoghi di particolare interesse che si attraversano durante il tragitto in treno. Grazie alla funzione GPS, un segnale avviserà di essere nelle vicinanze di un luogo specifico e sarà accompagnato da un racconto di circa

Ogni foto mostrata è panoramica e navigabile e riporta i toponimi delle montagne e dei laghi nelle zone limitrofe.

L'app ha un costo di 4,99 €.



### Tipologia treno



Regionale



Panoramico (Bernina Express - BEX)



Cabrio/estivo

### Costo del biglietto

risalire sugli altri treni

regionali successivi



A/R 64.00 franchi svizzeri in II classe (ca. 56,39 €) A/R 112.00 franchi svizzeri in I classe (ca. 98,68 €)

(Info aggiuntive)

\* Con lo stesso



Gratuito per bambini fino a 6 anni Riduzione del 50% per ragazzi dai 6 ai 16 anni



Riduzione del 20% per gruppi di 10 persone Un biglietto **gratuito** ogni 10 partecipanti



A/R 64.00 franchi svizzeri in II classe (ca. 56,39 €) A/R 112.00 franchi svizzeri in I classe (ca. 98,68 €) \*La bicicletta non rientra nello sconto comitiva



**Gratuito** per cani di taglia inferiore a 30 cm e trasportati in uno zaino/borsa

Riduzione del 50% sul costo del biglietto di Il classe per cani lasciati liberi

\* I cani rientrano nello sconto comitiva

### Servizi online



Mappa/Guida





Prenotazione guida turistica

scaricabile gratuitamente



Pacchetti turistici all Inclusive

### Servizi a bordo



Trasporto biciclette (solo sui treni regionali)



**Audioguida** 



Minibar (solo sui treni panoramici)

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici

#### Trenino storico del Renon

Il trenino storico del Renon è un breve percorso a scartamento ridotto di 6,8 km che conduce dalla stazione di Bahnhof a Collalbo. Inaugurato nel 1907, era un trenino di montagna sul modello svizzero in voga ai tempi della Bella Époque che coinvolgeva turisti benestanti.

Il treno del Renon, gestito dall'azienda di trasporto locale SAD, è attivo tutto l'anno con una corsa ogni mezz'ora dalle ore 9.40 alle 18.40 da Soprabolzano, e dalle ore 10.10 alle 19.10 da Collalbo. La durata del viaggio è di circa 18 minuti e il costo del biglietto è di 6,00€, con riduzione a 3,50€ per ragazzi con età inferiore a 14 anni e gratuito per bambini con meno di 6 anni.

Tra i servizi online è presente la possibilità di scaricare una mappa/guida gratuitamente per conoscere i dettagli del viaggio e pianificare l'itinerario. La mappa è costruita attraverso una suddivisione in sezioni ("Run", "Bike", "Family", etc.) in modo da individuare immediatamente gli itinerari di proprio interesse.

Di rilevante importanza è l'attenzione alla mobilità sostenibile: all'interno della mappa, infatti, è indicato un sistema di connessioni sul territorio in cui il trenino si lega agli autobus per consentire ai turisti di raggiungere tutte le località viaggiando senza interruzioni. Attraverso l'acquisto della Ritten Card al costo di 15€ per adulti e 7,50€ per bambini, è possibile usufruire dei mezzi pubblici senza sosta; inoltre, l'abbonamento consente di avere delle riduzioni per visite a mostre, musei e castelli.

All'interno della mappa, nella sezione family, vengono proposte attività didattiche per bambini (effettuabili su prenotazione) che consentono di vivere l'esperienza in modo diverso: attraverso il laboratorio Cuocere il pane, ad esempio, ci si incontra intorno ad un forno a legna e si prepara insieme il pane tradizionale.

Tra i servizi online è, inoltre, presente una sezione per la condivisione delle proprie esperienze e la restituzione di un feedback.

Nel periodo estivo, il trenino e le stazioni diventano luoghi da vivere in modo diverso attraverso l'organizzazione di eventi: in particolare si segnala l'iniziativa delle corse serali gastronomiche che costituiscono un vero e proprio itinerario all'insegna della gastronomia locale. In tale occasioni, il viaggio diventa un itinerario gourmet che consiste nel servire ai passeggeri, ad ogni stazione, una portata fino a raggiungere il menù completo a fine corsa.

L'analisi dei punti di forza descritti sono indice del fatto che il trenino storico del Renon costituisce un esempio reale di come un'infrastruttura ferroviaria possa generare una rete attiva sul territorio capace di reinventarsi occasionalmente per offrire esperienze di viaggio sempre diverse.

### Corse serali gastronomiche



Le corse serali gastronomiche vengono effettuate durante alcune serate estive. Il viaggio gourmet consiste nel servire i passeggeri, ad ogni stazione del viaggio, di una portata fino ad arrivare ad un menù completo.

Costo 112 €

### Attività per bambini

### Sentiero selvaggio delle meraviglie

Cuocere il pane

La mappa propone laboratori ed itinerari per bambini e famiglie. Tra questi: il sentiero selvaggio delle meraviglie, un percorso didattico in cui ad ogni

stazione viene presentato un animale selvatico, abitante di quelle zone; e il laboratorio del pane in cui ci si incontro intorno ad un forno a legna per la panificazione.



↑ Trenino storico del Renon, https://www.ritten.com

*Il turismo ferroviario italiano* | Altri treni turistici Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici



Trenino storico del Renon

Collalbo Bahnhof

Regione attraversata

Inizio attività

Lunghezza

N° stazioni

Durata

Costo del biglietto

Sito web

Gestore

**Partners** 

Trentino Alto Adige

2009

6,8 Km

10

18 min

A/R 6,00€

https://www.ritten.com















### Mobilità sostenibile sul Renon



Sistema di connessioni relativo alla mobilità sul territorio: la funivia del Renon, il trenino del Renon e la rete di autobus, consentono di raggiungere tutte le località del Renon, Bolzano e provincia, viaggiando senza interruzioni.

### Trenino storico del Renon Ritten Renon Informazioni dettagliate

### Orari e frequenza



Il trenino del Renon è in funzione **tutto l'anno**, con una corsa ogni 30 minuti

### Costo del biglietto



A/R 6,00 €



A/R 3,50 € per ragazzi con età inferiore ai 14 anni Gratuito per bambini fino a 6 anni



Sono previste **riduzioni** per gruppi di almeno 10 persone

### Servizi online



Mappa/Guida scaricabile gratuitamente. La mappa è strutturata attraverso diverse sezioni: la sezione "run", sezione "bike", sezione "family".



Indicazione sugli alloggi



Indicazioni su attività da poter svolgere



**Blog -** area di **condivisione** delle varie esperienze

### Servizi aggiuntivi



Ritten Card. L'abbonamento consente di utilizzare gratuitamente i mezzi pubblici, e offre sconti su visite guidate, musei, castelli e attività/corsi (ad es. corso di sci, lezioni di equitazione etc.). Costo 15 € per agli adulti e 7,50 € per bambini

### Attività occasionali



\*si riporta un'attività occasionale di particolare interesse

Corse serali gastronomiche

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici

#### Trenino di Casella

La ferrovia Genova-Casella è una linea ferroviaria che collega il centro della città di Genova con il suo entroterra fino a Casella. Aperta dal 1929, dal 2010 è gestita dall'Azienda Mobilità e Trasporti SpA di Genova. Chiusa nel 2013 a causa di cedimenti e frane lungo il percorso, è stata riaperta nel maggio 2016 con diciotto corse al giorno.

Il tracciato ferroviario, lungo 24,3 km, attraversa 18 stazioni nel lasso di tempo di un'ora. Il trenino è in funzione tutto l'anno, anche come servizio di trasporto passeggerie, ogni sabato, attraversa i binari un treno storico. Durante la settimana il costo del biglietto è di 9,00€ a/r, mentre il sabato, a bordo del convoglio storico, il costo è di 70,00€ a/r.

Tra i servizi online è presente una guida scaricabile gratuitamente che offre soluzioni per la giornata: le indicazioni riguardano le attività da svolgere e i luoghi di ristoro convenzionati attraverso l'esibizione del biglietto. La scelta di proporre soluzioni per il pranzo insieme a laboratori da svolgere in famiglia o in comitiva è motivata dalla sezione (sempre sul portale web) del Collabora con noi: l'area, dedicata ad eventuali partner, lascia la possibilità di contattare l'associazione per proporre attività di collaborazione con essa. Una modalità di questo tipo consente di implementare i servizi offerti ai viaggiatori e dà la possibilità ad aziende o altre realtà della zona di creare una rete, sempre in crescita, di soggetti attivi sul territorio. Per rendere più chiara questa modalità, si riporta l'esempio di un'azienda agricola della zona, facilmente raggiungibile con il trenino, che, oltre ad offrire un pranzo a prezzo ridotto, su richiesta offre la possibilità di un laboratorio di preparazione del formaggio.

Un discorso analogo può esser fatto per le attività didattiche proposte alle scuole nell'apposita sezione Per le scuole. In questo caso una mappa completa delle gite, offre la possibilità di scegliere l'esperienza migliore attraverso soluzioni integrate di gita in treno e laboratori in collaborazione con realtà locali. Per avere un'idea del tipo di attività, si riporta l'esempio di un agriturismo che organizza il laboratorio "Dal chicco di grano al pane": un percorso di trasformazione della materia prima che vede protagonista il grano. In tal caso i bambini sono coinvolti nell'arte della panificazione, della macinazione a pietra del grano, alla creazione del lievito madre, fino alla realizzazione del pane da portare a casa.

Per terminare la rassegna dei servizi offerti al viaggiatore, sono da segnalare i pannelli informativi posti presso le stazioni. Per quanto, questa modalità possa sembrare ormai superata grazie all'uso di soluzioni smart maggiormente accattivanti, i pannelli costituiscono un segno visibile e tangibile sul territorio, sia per i viaggiatori e sia per le comunità residenti, dando un'impronta comunicativa efficace per il servizio.

In sintesi, il trenino di Casella costituisce un ottimo esempio di come le collaborazioni virtuose con aziende e realtà locali possano costituire occasioni di rilancio e riscoperta di un territorio. Il desiderio di una crescita sempre maggiore, che si evince dalla pagina web, è indice di entusiasmo e volontà di generare un'offerta turistica sempre più ampia e differenziata.



★ Ferrovia Genova - Casella, https://www.ferroviagenovacasella.it/geca/

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici



Casella Genova

Regione attraversata

Liguria

Inizio attività

2010

Lunghezza

24,3 Km

N° stazioni

18

Durata

1 h

Costo del biglietto

A/R 9,00€

Sito web

https://www.ferroviagenovacasella.it/

Gestore



**Partners** 











Il trenino di Casella è in funzione **tutto l'anno**, con 18 corse al



\* è stata stipulata una partnership con Atp Genova per migliorare la mobilità urbana ed extra-urbana offrendo soluzioni di biglietti e abbonamenti integrati

### **Ogni sabato** treno storico

\* è possibile prenotare un'intera carrozza con un minimo di 15 passeggeri

### Costo del biglietto



A/R 9,00 €



Biglietto 24 h **A/R 14,00 €** 



Biglietto 3 persone

(2 adulti + 1 ragazzo fino a 14

Biglietto 4 persone (2 adulti + 2 ragazzi fino a 14 anni)



A/R 21,00 €



Biglietto 5 persone

(2 adulti + 3 ragazzi fino a 14



Biglietto treno storico A/R 70,00 €

A/R 22,00 €

A/R 20,00 €





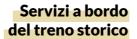
Mappa/Guida scaricabile gratuitamente



**Eventi** "Nella Valle del Trenino": elenco di attività/eventi che avranno luogo a Genova e nei dintorni per pianificare al meglio il viaggio



"Collabora con noi"





Carrozza bar da poter utilizzare per aperitivi e rinfreschi





Pannelli informativi posti presso le stazioni per scoprire passeggiate e leggere approfondimenti e curiosità dei paesi vicini



Proposte didattiche per le scuole



**Convenzioni** con bar, ristoranti, agriturismi, tra quelli proposti sull'elenco consultabile dalla mappa online

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici

### Trenino verde della Sardegna

L'espressione "trenino verde della Sardegna" identifica un servizio turistico lungo strade ferrate a scartamento ridotto che attraversa piccoli paesi dell'interno e nature incontaminate. La rete ferroviaria, gestita dall'ARST SpA (Azienda trasporti regionali della Sardegna) insieme agli enti locali e agli operatori turistici, si sviluppa per 438 km lungo quattro tratte:

- Mandas-Arbatax (159 km)
- Isili-Sorgono (83 km)
- Macomer-Bosa (46 km)
- Tempio-Palau (150 km)

La costruzione della rete ferroviaria risale alla fine dell'Ottocento con l'obiettivo di unire le aree interne dell'Ogliastra con Cagliari. Negli anni Cinquanta-Sessanta, in seguito al boom economico e all'aumento della competitività, la ferrovia inizia ad avere dei problemi soprattutto a causa dei tempi di percorrenza eccessivamente lunghi. Fortunatamente, nello stesso periodo, inizia a svilupparsi una forma di turismo ferroviario che porta, negli anni Ottanta, alla nascita del Trenino Verde.

Oggi, le linee sono utilizzabili in diversi modi:

- tutto l'anno su prenotazione noleggiando un convoglio e personalizzando l'itinerario. Il noleggio del treno dà la possibilità di pianificare il viaggio da sé scegliendo la destinazione e le fermate. Il costo per un'automotrice diesel da 55 posti è di 1.080€.
- D'estate, attraverso un servizio regolare in base ad un determinato calendario.
- Attraverso la categoria dei treni last minute in cui è possibile acquistare un biglietto ad un prezzo molto ridotto.

In generale, il costo del biglietto si aggira intorno ai 21€ per un'unica tratta (è prevista una riduzione del 50% per ragazzi con età compresa tra i 4 e gli 11 anni). Online è presente una guida per il viaggio scaricabile gratuitamente che, in forma discorsiva, racconta dei territori attraversati lungo il tragitto. Occasionalmente vengono proposte gite organizzate.

Il gruppo operativo del Trenino Verde Point manifesta, attraverso il sito, la volontà di allargare e migliorare i propri servizi attraverso l'invito ad aderire al circuito. In tale sezione viene specificato che chi vi aderisce condivide l'obiettivo di puntare all'incremento dei flussi turistici nella regione, in particolare quelli strettamente legati agli aspetti culturali e peculiari del territorio. Attraverso il circuito vengono, inoltre, incentivate e favorite attività di collaborazione attraverso forme congiunte di offerte e servizi per il viaggio. Infine si chiede che venga mantenuto uno standard di qualità tale da preservare il modello genuino dell'isola.

Rispetto ai precedenti casi studio analizzati, il trenino dello Sardegna manifesta carenze in tutti gli aspetti del viaggio, dalla pianificazione ai servizi offerti. Tuttavia sono insite diverse potenzialità, soprattutto nell'ottica di generazione di una rete ferroviaria per il servizio turistico regionale: per il 2019 è previsto, infatti, un piano di rilancio e valorizzazione che richiede interventi sulla sicurezza delle linee, attività di gestione e manutenzione, potenziamento e rinnovo dei treni e restauro delle vecchie stazioni.

#### In sintesi

L'analisi dei casi studio denota una ricca varietà dell'offerta turistica nazionale riguardo al turismo ferroviario. La differenziazione delle proposte e, in generale, la possibilità di pianificare il viaggio in anticipo e sulla base delle proprie inclinazioni costituisce, indubbiamente, un rilevante punto di forza nell'ottica di un coinvolgimento sempre maggiore dei viaggiatori. Le opportunità legate alla personalizzazione dell'itinerario rappresentano, infatti, un'iniziale spinta partecipativa che coinvolge attivamente l'utente stimolandolo verso un'approfondita scelta dei luoghi d'interesse. È chiaro che un'impostazione così variegata e dinamica richieda un notevole sforzo organizzativo nella gestione delle diverse realtà operanti sul territorio, oltre che una forte collaborazione alla base che, come descritto in precedenza, nel caso dell'Avellino-Rocchetta risulta mancante.

Oltre alla pianificazione dell'itinerario, in generale gli aspetti peculiari dei casi analizzati riguardano: il forte impatto comunicativo attraverso la pagina web; l'apposita sezione dedicata alla condivisione delle esperienze che genera una piattaforma di scambio e interazione; e l'attenzione rivolta al viaggiatore attraverso i servizi aggiuntivi (a bordo treno o presso le stazioni).

Ovviamente la presenza di servizi di questo tipo richiede un supplemento sul costo del biglietto. Ciò non deve scoraggiare in quanto il successo ottenuto dall'esperienza dei treni turistici testimonia l'inclinazione, da parte del viaggiatore, a sostenere un pagamento maggiore in vista di un servizio di qualità.

Il turismo ferroviario italiano | Altri treni turistici



# Trenino verde della Sardegna Informazioni generali

Regione attraversata

Inizio attività

Lunghezza

Sardegna 2015 438 Km

Mandas - Arbatax 159 Km

Isili - Sorgono 83 Km

Macomer - Bosa 46 Km

Tempio - Palau 150 Km

N° stazioni 19

Durata

In media 2 h e 30 min

Costo del biglietto

In media A/R 18,00 € (per una singola tratta)

http://www.treninoverde.com/

Sito web

Gestore

**a-o-s-o** 





↑ Trenino verde della Sardegna, http://www.treninoverde.com/



# Trenino verde della Sardegna Informazioni dettagliate

### Durata del viaggio



Arbatax - Gairo 2 h e 30 min

Mandas - Seui 2 h e 30 min

Macomer - Bosa 2 h

Mandas - Sorgono 4 h

Palau - Tempio 2 h

### Orari e frequenza



Le linee sono **utilizzabili tutto l'anno** su prenotazione noleggiando un convoglio e personalizzando l'itinerario. D'estate, invece, si effettua un **servizio regolare** in base ad un determinato calendario.

Arbatax- Gairo da giovedì a domenica da Giugno a Settembre

Mandas - Sorgono 1 viaggio ad Aprile ed 1 a Maggio

Mandas - Seui **tutti i giorni da Giugno a Settembre** 

(escluso il martedì)

Macomer - Bosa ogni sabato da Giugno a Settembre

Palau - Tempio lunedì e giovedì da Aprile a Settembre

### Costo del biglietto



Arbatax - Gairo 21,00 €

Mandas - Seui A/R 21,00 €

Macomer - Bosa A/R 18,00 €

Mandas - Sorgono A/R 24,00 €

Palau - Tempio A/R 21,00 €



Riduzione del 50% per ragazzi di età compresa tra 4-11 anni

### Servizi online



Mappa/Guida scaricabile gratuitamente



"Aderisci al circuito del Trenino Verde Point"

### Servizi aggiuntivi



Occasionalmente **gite organizzate** 



V. La Strategia Nazionale per le Aree Interne

✓ Borgo Castello, Calitri, Foto di Emanuela Di Guglielmo

La sospensione della linea ferroviaria Avellino-Rocchetta Sant'Antonio e la sua riapertura turistica diventano occasione per affrontare il tema della marginalizzazione delle aree interne e del loro riscatto attraverso processi di attivazione sociale.

Le vie ferrate vengono riconosciute come patrimonio in grado di offrire nuove opportunità

Rispetto ad altre tipologie di beni dismessi, le stazioni e le vie ferrate vengono, infatti, spesso, riconosciute dalle comunità locali come patrimonio in grado di offrire nuove opportunità per il territorio. Il caso dell'Avellino-Rocchetta è testimonianza di tale discorso in quanto, a fronte della sua dismissione, si sono generati movimenti di opposizione che hanno condotto, come già ampiamente descritto, al suo ripristino delineando l'atteggiamento tipico delle aree marginali e interne in cui si rivendicano scelte condivise per un riuso strategico che possano rispondere alle esigenze della collettività.

Se, nelle aree urbane, il riuso di linee ferroviarie dismesse si traduce, spesso, in nuove opportunità di mobilità alternativa, nelle aree interne, tale risorsa, può supportare strategie più complesse di rigenerazione e sviluppo locale.

A tal proposito la Strategia Nazionale per le Aree Interne (SNAI), declinata attraverso le relative strategie regionali, pone il tema della mobilità tra i punti chiave per invertire contesti di marginalizzazione e sostenere processi di sviluppo locale.

### La Strategia Nazionale per le Aree Interne

Il progetto SNAI viene avviato nel 2012 dal Ministro della Coesione territoriale Fabrizio Barca, come strumento strategico e attuativo di cooperazione interistituzionale volto a portare avanti pratiche innovative di riattivazione sociale ed economica delle aree interne.

Il tema della marginalizzazione delle aree interne inizia ad assumere, quindi, rilevanza nazionale nel momento in cui si è divenuti consapevoli che **circa il 60% del territorio italiano è contraddistinto dalla presenza di piccoli Comuni, lontani dai servizi necessari (scuola, sanità e mobilità).** Pertanto la SNAI nasce con il "duplice obiettivo di adeguare la quantità e la qualità dei servizi di istruzione, salute, mobilità e di promuovere progetti di sviluppo che valorizzino il patrimonio naturale e culturale, puntando anche su filiere produttive locali" (Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, 2016).

Al centro della strategia c'è, dunque, la qualità della vita che si potrebbe attuare tramite: uno sviluppo intensivo, con l'aumento del benessere e dell'inclusione sociale; uno sviluppo estensivo, con l'aumento dell'offerta lavorativa e un miglior utilizzo del capitale territoriale. Entrambe le tendenze trovano un obiettivo comune nell'inversione e nel miglioramento delle tendenze demografiche, in cui sono incluse soluzioni mirate ad arginare il dissesto idro-geologico e il degrado del capitale culturale e paesaggistico delle aree interne.

La strategia ha coinvolto in maniera sperimentale 23 aree pilota su cui agire tra il settennio 2014-2020, periodo in cui verranno attuati interventi di sviluppo locale finanziati dai fondi comunitari disponibili riguardo principalmente ambiti quali: tutela del territorio, valorizzazione delle risorse (naturali e culturali), sistemi agroalimentari, turismo sostenibile, risparmio energetico, artigianato. Accanto a questa linea d'azione verrà affiancato l'adeguamento dei servizi essenziali (istruzione e mobilità) attraverso finanziamenti aggiuntivi previsti dalla Legge di stabilità (art.1, commi 13-17) e da altre risorse regionali e provinciali. Per quanto riguarda la mobilità, i progetti riguarderanno l'adeguamento dei servizi di trasporto con particolare attenzione all'accessibilità alla rete ferroviaria.



Fig.78. Obiettivi della Strategia delle Aree Interne.

<sup>&</sup>lt;sup>21</sup> Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, *Documento tecnico per il monitoraggio della SNAI*: https://opencoesione.gov.it/media/uploads/documento-tecnico-monitoraggio-aree-interne\_2018\_05\_05.pdf

#### Identificazione delle aree interne

Definizione di "aree interne" Vengono definite "aree interne" i territori italiani con caratteristiche eterogenee, diversificate per natura e, come conseguenza, dei processi di antropizzazione. Tali aree corrispondono a circa il 60% del territorio italiano, comprendendo circa un quarto della popolazione nazionale residente in più di quattromila Comuni.

Parte di questa situazione ha avuto origine a partire dal secondo dopoguerra a causa di un processo di marginalizzazione dovuto alla diminuzione della popolazione, riduzione dell'occupazione e dell'utilizzo del suolo, e al declino di servizi pubblici e privati. In quel periodo, infatti, la crescita economica si sviluppò in maniera diffusa e polarizzata portando alla generazione di sistemi urbani circondati da piccole realtà in crisi.

Da allora il territorio italiano si presenta articolato in due sottoinsiemi territoriali: da un lato quello a carattere urbano con centri urbani medio-grandi e, dall'altro, il sistema territoriale formato dai piccoli centri, localizzati soprattutto nelle aree interne e montane.

Fino agli anni Ottanta, il problema delle aree interne non era mai stato considerato in quanto il territorio italiano veniva interpretato come suddiviso in macroregioni (Sud, Centro e Nord). Il successivo spostamento del punto di vista delle dinamiche dell'Italia interna ha portato al confronto con una realtà territoriale a sé stante, ricca di diversità insite nel sistema.

La prima operazione con cui, all'interno della SNAI, si è affrontato il problema della diversità ha riguardato la classificazione delle aree in base al livello di perifericità rispetto ai centri urbani. Partendo dall'individuazione dei centri principali che ricoprono il ruolo di polo, sulla base dei servizi offerti alla popolazione, sono state individuate quattro fasce:

- 1. Aree di cintura;
- 2. Aree intermedie;
- 3. Aree periferiche;
- 4. Aree ultra-periferiche.

La mappa in **fig.79** (pubblicata sul *Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato* trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013) mostra la classificazione delle aree interne sul territorio nazionale.

In particolare, la divisione in fasce è stata effettuata sulla base del tempo di percorrenza (t) necessario per raggiungere il centro urbano più vicino: i Comuni ultra-periferici distano più di 75 minuti dal centro maggiore; quelli di cintura meno di 20 minuti.

In aggiunta ai problemi legati alle interconnessioni territoriali, l'analisi

dell'andamento socio-demografico elaborato da UVAL-UVER (del Dipartimento dello Sviluppo e della Coesione territoriale) sulla base dei dati Istat, ha rilevato che, negli ultimi quarant'anni, la popolazione è diminuita soprattutto nelle aree periferiche ed ultra-periferiche andando ad accentuare lo squilibrio (fig.80).

Tali dinamiche hanno determinato, nel corso del tempo, un affievolimento del presidio della popolazione sul territorio con conseguenze dirette tra cui: la perdita di tutela attiva del territorio e l'aumento del livello del rischio idrogeologico. Coerentemente con le caratteristiche fisiche e con le tendenze descritte, la struttura economica delle aree interne si caratterizza per una forte specializzazione nel settore primario e in quello manifatturiero: in particolare si osserva una tendenza nelle regioni del Sud Italia ad una specializzazione agricola superiore rispetto alla media nazionale.

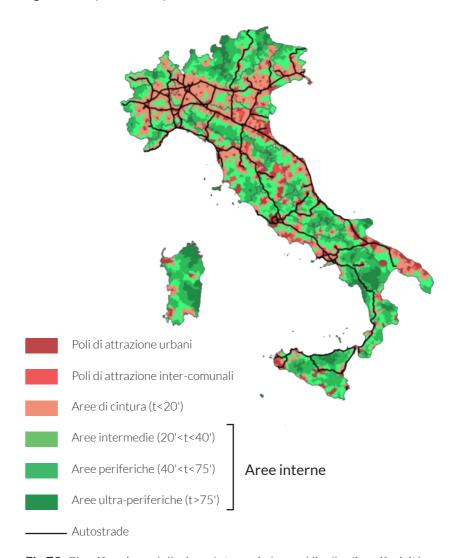


Fig.79. Classificazione delle Aree Interne in base al livello di perifericità.

Variazione di popolazione - differenza percentuale 1971 – 2011							
	Polo	Polo Intercomunale	Cintura	Intermedio	Periferico	Ultra periferico	Totale
Piemonte	-18	19,3	18,5	-2,5	-27,6	-41	-1,
Valle d'Aosta	-7,6	-	46,3	7	18,1	-	16,
Lombardia	-17,1	10,3	39,4	8,2	4,5	-1,4	13,
Trentino Alto Adige	9,7	-	42,4	24,3	15,9	13,9	22,
Veneto	-7,7	31,2	38,6	15,9	11,3	-33,3	17,
Friuli Venezia Giulia	-13,7	-	19,4	-5	-35,5	-	0,4
Liguria	-24,9	-5,8	4,3	-1	-41,4	-34,3	-15,
Emilia Romagna	-0,2	24,5	35,5	14,9	-8,5	-52	12,
Toscana	-4,3	15,6	24	-1	-15,6	6,6	5,
Umbria	13,3	9,5	32,1	7,9	5,2	-	1
Marche	5,9	15,2	37	-2,3	-7,5	-	14,
Lazio	-1	36,2	67,7	59,1	11,2	-27,4	17,
Abruzzo	6,9	42,5	42,5	-2,5	-23,9	-42,8	12,
Molise	44,8	-	17,1	-18,3	-34,7	-46,9	-1,
Campania	-10,6	38,3	45	3,7	-16,6	10,5	1
Puglia	3,1	15,3	26,7	17	-1,5	-9,5	13,
Basilicata	25,2	-	57,6	1,9	-10,1	-22,1	-4,
Calabria	2,5	8,6	17,2	-1,7	-18,2	-10,6	-1,
Sicilia	-2,7	5,6	63,2	7,3	-8,1	-21,1	6,
Sardegna	-10,9	-	81,5	11,3	-4,5	13,9	11,
Nord Ovest	-18,7	9,1	31,4	2,9	-4,6	-4,8	5,
Nord Est	-4	26,1	35,2	15	2,1	2,6	1
Centro	-0,5	20,8	37,4	29,3	-1,8	5,1	12,
Sud	-1,6	33,2	35,9	5,1	-14,9	-10,5	9,
Isole	-4,3	5,6	67,7	8,1	-7,1	-1,7	7,
Italia	-6,8	22,7	35,8	11,6	-8,1	-5,3	9,

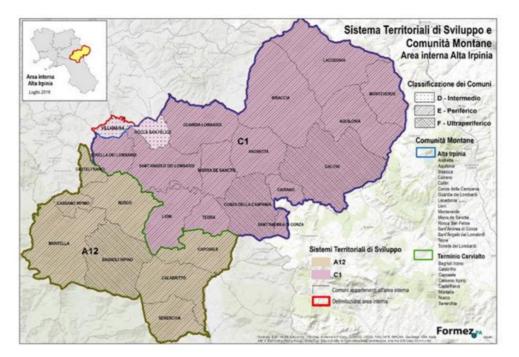
**Fig.80.** Andamenti demografici nelle Aree Interne delle Regioni. Elaborazione UVAL-UVER su dati Istat - Censimento della popolazione 1971 e 2011.

### Il caso pilota dell'Alta Irpinia

In linea con la Strategia Nazionale per le Aree Interne, il piano strategico della Regione Campania ha l'obiettivo di invertire i trend demografici in atto attraverso azioni di adeguamento quantitativo e qualitativo dei servizi di cittadinanza e attraverso progetti di valorizzazione del patrimonio culturale e naturale.

Tra le quattro aree pilota individuate dalla Regione, l'Alta Irpinia è la prima su cui è stata avviata la sperimentazione.

L'ambito territoriale d'intervento comprende **25 Comuni dell'area sud- orientale (fig.81)** classificati in aree periferiche ed ultra-periferiche. In particolare la struttura insediativa si sviluppa attorno a 34 centri abitati<sup>22</sup> e 90 nuclei abitati; e **circa il 23% della popolazione vive in case sparse** (valore molto elevato rispetto alla media nazionale).



**Fig.81.** Area Interna Alta Irpinia: Comuni, Sistemi Territoriali di Sviluppo e Comunità Montane.

Il documento di Strategia dell'Alta Irpinia individua, nell'area, le seguenti emergenze rilevate in termini di potenzialità di sviluppo economico:

### 1. Frammentazione delle risorse rispetto al patrimonio storico-artistico

La problematica evidenza la presenza di un vasto complesso di beni storicoculturali che potrebbe costituire un concreto sviluppo turistico per l'area; si riscontrano, però mancanze di aggregazione, cooperazione ed investimenti che danno origine a frammentarietà del sistema.

### 2. Complessità del sistema territoriale.

Ai sensi del Programma di Sviluppo Rurale regionale, l'Alta Irpinia viene classificata come area D "Area rurale con problemi di sviluppo", in relazione a

costituenti la condizione per una forma autonoma di vita sociale, mentre "nucleo abitato" è una località caratterizzata dalla presenza di case contigue o vicine con almeno cinque famiglie e con interposte strade, sentieri, spiazzi, aie, piccoli orti, piccoli incolti e simili, purché l'intervallo tra casa e casa non superi i 30 metri e sia in ogni modo inferiore a quello intercorrente tra il nucleo stesso e la più vicina delle case sparse e purché priva del luogo di raccolta che caratterizza il centro abitato." (TAR Marche Sez. I n. 259 del 15 aprile 2016): http://www.lexambiente.com/materie/urbanistica/88-giurisprudenza-amministrativa-tar88/12182-urbanistica-differenza-tracentro-abitato-e-nucleo-abitato.html

<sup>&</sup>lt;sup>22</sup> "In mancanza di una definizione legislativa di "centro abitato", per esso può ragionevolmente intendersi una località caratterizzata dalla presenza di case contigue o vicine con interposte strade, piazze e simili o comunque brevi soluzioni di continuità, con servizi o esercizi pubblici

tre Sistemi Territoriali Rurali individuati dalla Regione Campania<sup>23</sup>: **tutela del territorio, artigianato, assetto idrogeologico, paesaggio e diversità biologica.** In generale si riscontrano enormi potenzialità nel patrimonio naturale in quanto il territorio è ricco di aree protette e ad alta valenza naturalistica ma, anch'esso, risulta scarsamente valorizzato. Analogo è il discorso che riguarda l'artigianato: nonostante la spiccata specializzazione manifatturiera, la mancanza di adeguate risorse economiche non consente lo sviluppo del settore per cui la struttura è caratterizzata da una **"forte polverizzazione e ridotte dimensioni aziendali"**<sup>24</sup>.

# 3. Mancanza di adeguati servizi di cittadinanza, legati a: istruzione, sanità e mobilità.

Riguardo all'**istruzione** si registra un'eccessiva frammentazione delle sedi scolastiche; situazione che esige un ripensamento sull'intera organizzazione del servizio. Una seconda problematica riguarda il debole legame del sistema d'istruzione con le vocazioni e le potenzialità territoriali.

Dal punto di vista della **sanità**, nell'area si riscontra una generale carenza di presidi sanitari di primo soccorso, ambulatori specialistici ed eccessiva lontananza dai centri ospedalieri principali, per cui sarebbe opportuno riprogettare l'intero sistema di assistenza sanitaria.

Anche il settore della **mobilità** (di cui si è già discusso nel capitolo II) presenta carenze nell'intero sistema: in generale, l'area è sprovvista di servizio di trasporto ferroviario (dopo la sospensione dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio); possiede ampi collegamenti stradali composti da un unico tratto autostradale e moltissime strade statali, dallo sviluppo difficoltoso a causa dell'orografia del terreno.

Alla luce delle problematiche individuate, la Strategia non sembra riuscire a trovare soluzioni immediate al problema dello spopolamento, soprattutto in riferimento ai giovani che per motivi lavorativi (o di studio) sono costretti a spostarsi.

È chiaro, però, che tali tendenze possono essere invertite adottando soluzioni dal punto di vista economico, per generare nuove opportunità lavorative, e puntando sul settore turistico.

Riguardo all'ambito turistico, si ritiene che la mancata messa a sistema delle realtà dell'area e la carenza di dialogo tra gli operatori non consentano di godere di un'offerta integrata e di qualità. Il discorso è analogo riguardo le potenzialità

Tra gli obiettivi che riguardano le operazioni d'intervento si parla di **rafforzare** le filiere produttive tipiche di qualità attraverso il sostegno a percorsi di aggregazione/associazionismo dei produttori e la promozione dei prodotti tipici di pregio.

Tra le priorità d'intervento nell'ambito del miglioramento dei servizi per la fruizione turistico-culturale veniva citata la riattivazione della ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

del settore economico in cui, per effettuare una spinta d'innovazione, sarebbe necessario muoversi verso forme di collaborazione stabili tra operatori pubblici e privati del territorio. Più nello specifico, la Strategia, a fronte dell'analisi dello scenario, intende avviare un **progetto culturale** che coniughi tradizione e innovazione attraverso il rilancio delle risorse territoriali nel rispetto dell'autenticità e della genuinità. L'offerta territoriale sarà basata su un'idea di sviluppo legata al tessuto produttivo, alle vocazioni specifiche e all'artigianato diffuso.

<sup>&</sup>lt;sup>23</sup> 6° Censimento Generale dell'Agricoltura, Regione Campania, 2013, available at: http://www.agricoltura.regione.campania.it/statistica/statistica\_VI\_censimento.html

<sup>&</sup>lt;sup>24</sup> Documento di Strategia Nazionale Aree interne. Area Pilota Alta Irpinia, p.7.



VI. Identità e dimensione locale

✓ Calitri, foto di Alfredo Cesarano

#### Sul senso del luogo

Il rapporto tra uomini e luoghi e il ruolo che questi ultimi hanno nel processo di formazione dell'identità individuale e collettiva è al centro delle dinamiche che riguardano la costruzione dell'identità e della dimensione spaziale.

luogo può essere definito come un fenomeno sociale

Il senso del luogo è un sentimento che attribuisce unicità e appartenenza ad uno spazio; può essere, pertanto, definito come un fenomeno sociale poiché richiede indispensabilmente il coinvolgimento umano attraverso dinamiche percettive ed esperienziali che si esprimono attraverso gli spazi.

Il geografo E. Turri propone una concezione del paesaggio in chiave semiologica considerandolo come un insieme di segni interpretabili alla luce di una determinata cultura:

"col suo carico di segni umani ogni paesaggio sottintende un insieme di relazioni che legano l'uomo alla natura, all'ambiente, alla società in cui vive. Tali legami si possono valutare soltanto considerando l'uomo come protagonista d'una cultura, intesa questa come espressione complessiva delle forme di organizzazione umana nella natura. Nella sua affermazione ogni cultura si avvale di specifici strumenti nei quali (...) sono da comprendere anche il suolo, l'aria, le case, le strade, le città, cioè l'insieme degli elementi che danno vita e forma al paesaggio" (Turri, 2008, p.138)

Gli **elementi del paesaggio** assumono, pertanto, un significato culturale in quanto espressione concreta dei processi attraverso i quali la collettività organizza il proprio ambiente. Intendendo, dunque, il territorio come processo storico e come palinsesto complesso e sensibile di memorie e identità rese visibili dall'azione umana, il senso del luogo diventa un elemento fondante per l'indagine territoriale e per le azioni di pianificazione del paesaggio.

#### Le variabili del viaggio: lo spazio e il tempo

Dal punto di vista delle scienze socio-territoriali, che focalizzano l'attenzione sui processi di costruzione e preservazione dell'identità collettiva, l'identità personale di un soggetto è strettamente legata alla presenza di elementi

simbolici che ne determinano l'area di appartenenza<sup>25</sup>. Il processo di costruzione dell'identità si basa sull'azione del soggetto di interiorizzare i simboli locali con la possibilità di ridefinirli, modificarli o includerne altri.

Leggendo l'esperienza ferroviaria nell'ottica di un rapporto di sé con lo spazio, essa si appresta, dunque, ad imporsi come nuovo paradigma sociale in cui il viaggiatore si confronta con il territorio in una nuova modalità, profondamente influenzata dalle variabili entro cui il viaggio si inserisce: lo spazio e il tempo.

Il viaggio in treno deve essere concepito come un itinerario esperienziale che narra al viaggiatore la storia del territorio attraverso i suoi simboli. La trasformazione incessante degli oggetti che scorrono al di fuori del finestrino esige un continuo lavoro di adattamento da parte dell'uomo che inevitabilmente finisce per selezionare solo alcune informazioni e veicolarle nel proprio inconscio. Attraverso il movimento, infatti, si generano nuove relazioni tra uomo e territorio che possono esistere solo in questa forma dinamica. Come scrive Kevin Lynch in L'Immagine della città:

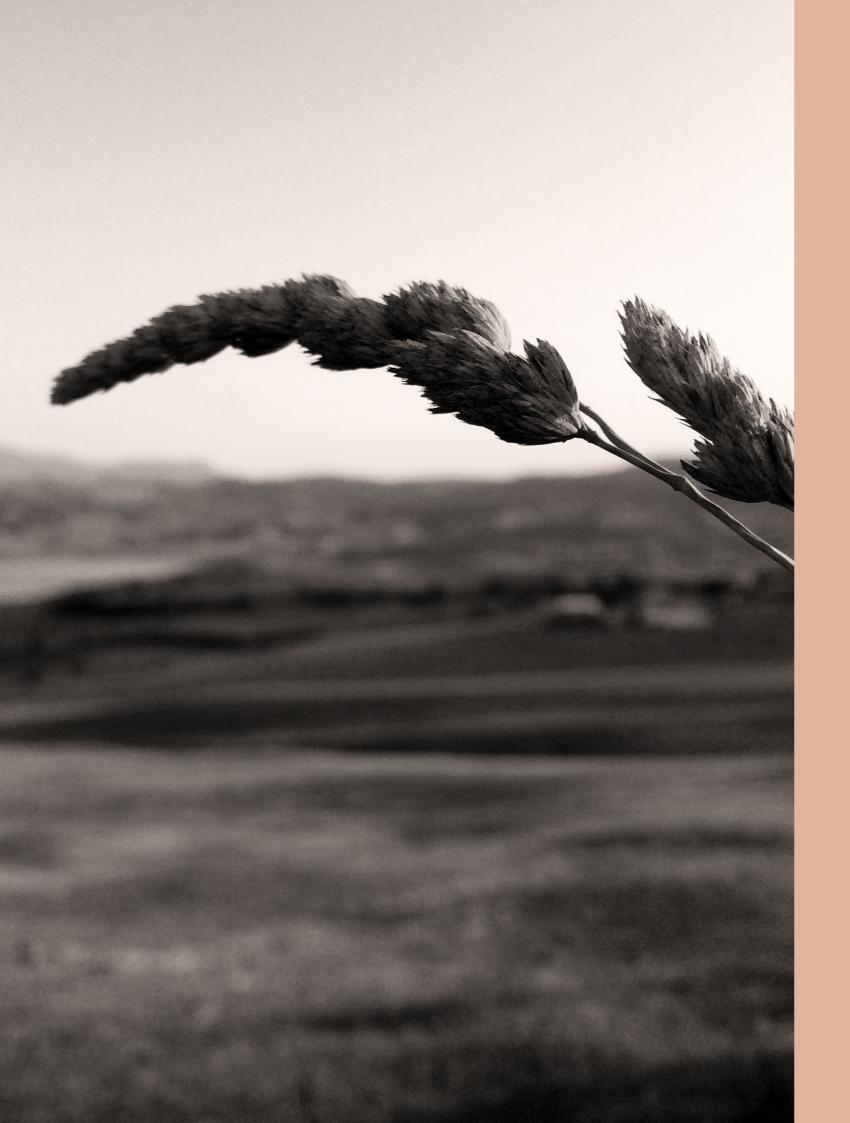
"L'esperienza di una città (o di un ambiente) è sostanzialmente subordinata ad un punto di vista sempre in movimento. Ed è proprio quel punto di vista che dobbiamo comprendere se vogliamo migliorare l'immagine delle nostre città "26".

All'interno dell'orizzonte temporale, infatti, la memoria (individuale e/o collettiva), risultato di esperienze sedimentate nel corso del tempo, funge da sistema di ancoraggio del tempo presente ed orienta le prospettive verso il futuro attraverso i meccanismi del ricordo.<sup>27</sup> E' dalla memoria che occorre, quindi, ripartire per stimolare sentimenti di nuova conoscenza e riappropriazione del paesaggio.

<sup>&</sup>lt;sup>25</sup> Mela A., Belloni M.C., Davico L., Sociologia e progettazione del territorio, pp.9-11

<sup>&</sup>lt;sup>26</sup> Lynch K., L'immagine della città, p.47

<sup>&</sup>lt;sup>27</sup> Mela A., Belloni M.C., Davico L., op.cit., la prospettiva temporalista



VII. Turismo e cultura: nuove prospettive per la valorizzazione territoriale

# Turismo e cultura. Nuove prospettive per la valorizzazione territoriale.

Ciò che si manifesta dall'analisi condotta, è che l'Irpinia rappresenta una sub-regione complessa con enormi potenzialità insite nell'identità storica, paesaggistica e culturale. La **frammentazione fisica** presente, che rischia di alimentare ulteriormente le dinamiche di spopolamento in atto, deve diventare uno **stimolo per la spinta al cambiamento**; il suo superamento costituirebbe, infatti, l'**occasione per consolidare la coesione interna e offrire nuove opportunità di sviluppo**.

Diventano necessarie, dunque, riflessioni sulla gestione del territorio e sulla promozione turistica per favorire la conoscenza e la valorizzazione del patrimonio. L'attuale cambiamento della domanda turistica che conduce, sempre di più, verso la forma di un **turismo esperienziale**, pone la ferrovia in una posizione privilegiata trattandosi di un'infrastruttura di servizio per la conoscenza diretta del patrimonio territoriale.

Si tratta di una prospettiva che pone l'accento su uno sviluppo locale in cui le specificità – locali, appunto- costituiscono il risultato di processi storico-culturali di lunga durata, in contrasto con le tendenze globali del turismo di massa.

Favorire l'interpretazione percettiva dei luoghi da parte della popolazione locale, in quanto attrice principale delle dinamiche di trasformazione del territorio, diventa, pertanto, uno degli obiettivi progettuali principali per il superamento delle cesure che, nel corso del tempo, hanno determinato indelebili rotture. È chiaro che un progetto per la riattivazione sociale ed economica del territorio deve passare attraverso il coinvolgimento di un ampio pubblico di fruitori (oltre che dei cittadini).

La ricerca, e il progetto sviluppato successivamente e descritto nei paragrafi seguenti, restituisce un ruolo centrale all'artigianato locale e alle piccole-medie imprese, rafforzando il senso di una cultura locale attraverso l'incontro con nuove persone.

#### Meccanismi di dialogo con la comunità

La presa di coscienza del ruolo che la comunità riveste nell'ottica di **ricostruzione qualitativa del territorio valorizzando il milieu locale** orienta le scelte progettuali verso una direzione in cui le **risorse storiche e culturali, insieme a quelle sociali ed economiche, costituiscono gli elementi per l'elaborazione di** 

#### soluzioni creative e innovative di rigenerazione.

Il progetto persegue, quindi, sia finalità di tutela e valorizzazione delle realtà locali, sia sostegno verso la costruzione di nuove visioni da parte della popolazione locale e dei viaggiatori.

Le prime considerazioni fatte a fronte dell'analisi territoriale è che esistono **due** categorie di attori coinvolti nell'esperienza ferroviaria: i viaggiatori e le comunità locali.

- I **viaggiatori** (termine generico per indicare i turisti che scelgono di viaggiare in treno storico) comprendono diverse categorie di soggetti (famiglie, giovani, coppie, anziani, etc.). In generale l'analisi dei bisogni, così com'era emerso precedentemente nel questionario, può essere riassunta attraverso il desiderio di provare una nuova esperienza legata alla scoperta di nuovi territori, oppure di territori già conosciuti ma vissuti da nuovi punti di vista.
- La **comunità locale** potrebbe, invece, manifestare bisogni quali: crescere come comunità, arricchirsi di nuove esperienze, crescere economicamente.

Attraverso l'esperienza ferroviaria, tali realtà entrano in contatto tra di loro. Le criticità, di cui si è discusso in precedenza, evidenziano una cultura dell'accoglienza che lascia ben immaginare la carenza di servizi annessi per l'accoglienza turistica.

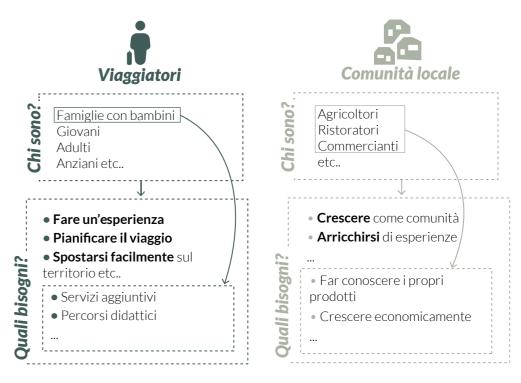


Fig.82. Attori coinvolti nell'esperienza ferroviaria e individuazione dei bisogni.

L'obiettivo progettuale è la generazione di un dialogo costruttivo

Pertanto l'obiettivo progettuale di partenza, fil rouge dell'intero percorso, è quello di generare un dialogo costruttivo tra viaggiatori e comunità locali.

La manifestazione del dialogo avviene nel momento in cui ciascuna delle parti investe (soprattutto dal punto di vista emotivo): i viaggiatori, senza dubbio, con il miglioramento dei servizi e dell'esperienza di viaggio, contribuiranno al dialogo attraverso entusiasmo, interesse, curiosità, sensibilità; d'altra parte, la comunità locale, in seguito al riacquisto di consapevolezza, potrebbe contribuire alla nuova relazione attraverso la trasmissione del *know how* locale e dell'accoglienza.

La creazione di tale dialogo genererà delle ricadute che possiamo definire outputs, sia sui soggetti coinvolti sia sul territorio, che, dal punto di vista dei viaggiatori si manifestano come la volontà di continuare a prendersi cura del luogo e di ritornarci; dal punto di vista della comunità locale, invece, un dialogo costruttivo con i turisti genererebbe nuove forme di economia e nuove forme di

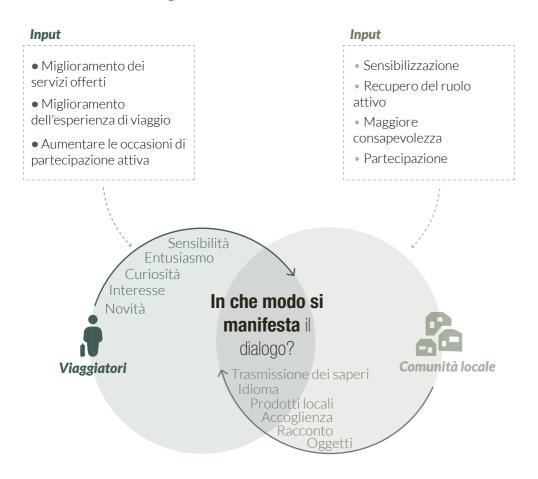


Fig.83. Generazione del dialogo tra viaggiatori e comunità locale.

scambio in termini culturali (fig.84).

Alla luce di tali considerazioni, il progetto prende avvio dallo sviluppo di **linee guida** che possono essere riassunte in tre categorie, come mostrato in **fig. 85.** 

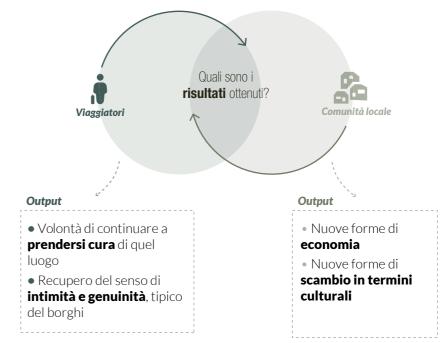


Fig.84. Risultati generati dal dialogo.



Conoscenza del territorio Enfatizzazione della componente emozionale

- **1.** Stimolare verso una profonda conoscenza del territorio
- 2. Aumentare le occasioni di partecipazione attiva
- 3. Accrescere il senso del sentirsi parte di una comunità

Fig.85. Linee guida



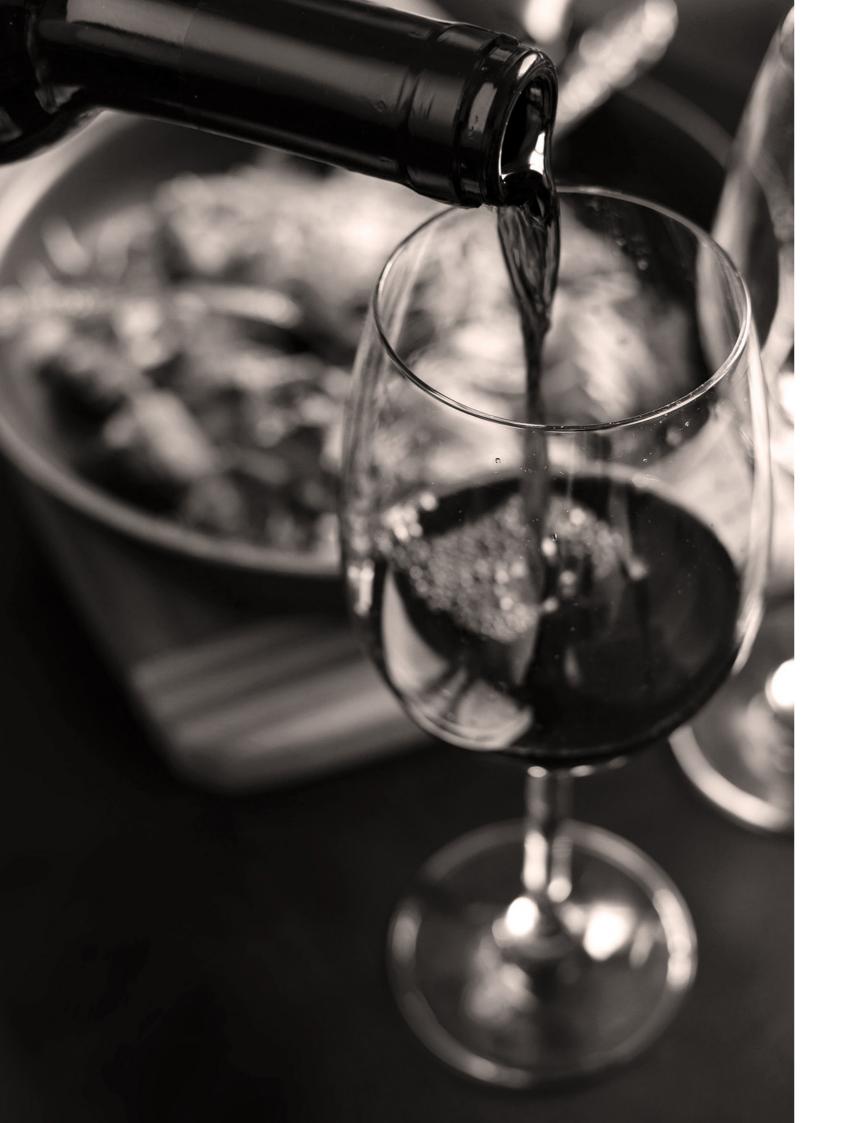
Generazione di nuove forme di economia

- **1.** Stimolare collaborazioni/accordi di partenariato tra pubblico e privato;
- Generare una rete dell'artigianato di qualità
- 3. Promuovere l'idea di un' "economia di relazione" che interpreti il processo economico come conversazione e coordinamento per rafforzare la collettività.



Le stazioni

- 1. Generare nuove offerte che trasformino gli spazi in luoghi, che si riapproprino dei vuoti dandogli una nuova identità
- 2. Percepire le stazioni come luoghi di accoglienza e di condivisione
- 3. Le stazioni potrebbero diventare stazioni del gusto, del vino, del formaggio, dell'artigianato etc...



Nuove relazioni lungo la linea

Turismo e cultura | Nuove relazioni lungo la linea

Turismo e cultura | Nuove relazioni lungo la linea

#### Nuove relazioni lungo la linea

L'approfondimento del tema che riguarda la generazione di un dialogo costruttivo tra i soggetti coinvolti nell'esperienza di viaggio pone l'accento sull'importanza della realtà ferroviaria come segno tangibile di relazioni territoriali che sfida la violenta frammentazione tutt'ora esistente.

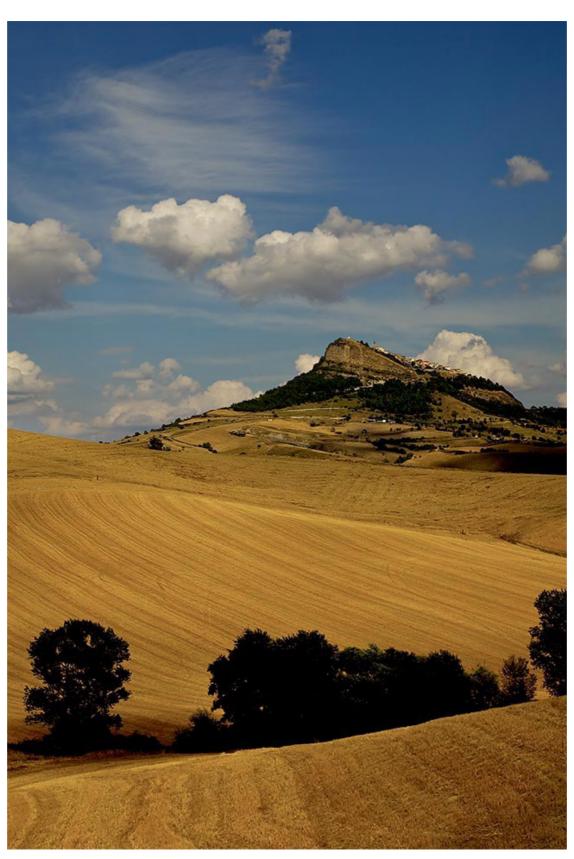
La spinta verso una maggiore presa di coscienza e verso l'instaurazione di un dialogo con nuove realtà deve, pertanto, essere supportato da considerazioni che riguardano gli sviluppi futuri della linea ferroviaria, soprattutto attraverso un ripensamento nella gestione dei viaggi nella loro interezza e nell'organizzazione degli itinerari.

Lo studio che segue è stato effettuato sulla base dell'analisi olistica focalizzando l'attenzione sui paesi attraversati dalla linea e sulle opportunità (in termini di potenzialità gastronomiche, storiche, culturali, naturalistiche e/o legate all'artigianato) che esse potrebbero offrire al viaggiatore attraverso la progettazione di nuovi itinerari.

A partire da valutazioni sulla geomorfologia, l'osservazione del territorio suggerisce già le specificità dei luoghi; l'area di influenza è stata suddivisa, infatti, in 5 aree (per caratteristiche di omogeneità territoriale) mostrate in fig.86: le prime due sono le aree afferenti alla valle del Calore; le ultime due alla valle dell'Ofanto, mentre l'area centrale si colloca effettivamente al centro tra i due bacini imbriferi.

La mappa successiva, in **fig.87** costituisce, invece, una mappa tematica generale in cui per ogni centro abitato interessato dalla ferrovia, sono state indicate le specificità sulla base delle **categorie** così definite:

- ambito naturalistico,
- ambito storico, ambito culturale-religioso,
- ambito enograstronomico,
- ospitalià
- artigianato.



Già da questa prima mappa è possibile fare alcune considerazioni (che verranno approfondite negli schemi successivi) poiché è visibilmente evidente che l'area occidentale sia più ricca dal punto di vista enogastronomico rispetto all'area orientale in cui prevalgono gli ambiti naturalistici e storico-culturali. Per una migliore comprensione dello scenario, la linea ferroviaria è stata suddivisa in cinque aree in cui le categorie tematiche vengono approfondite (quando possibile) esplicitandone il contenuto (si rimanda alle fig. 88-92).

In sostanza le mappe riportano: la localizzazione dei paesi con la relativa distanza dalle stazioni e le peculiarità di ciascuno in termini di patrimonio locale. In aggiunta vengono, inoltre, individuati alcuni tra gli itinerari interessanti che mettono in relazione i paesi, differenziandoli (in base alle caratteristiche del percorso) tra: itinerari ciclabili, passeggiate e itinerari escursionistici. È opportuno sottolineare che gli itinerari non sono percorsi segnalati, ma derivano da una mappatura elaborata dal sito web Wikiloc. La scelta di inserire questi itinerari nasce dalla volontà di dimostrare che esistono delle potenzialità, che andrebbero a corredare ulteriormente l'esperienza di viaggio, legate ad un tipo di mobilità dolce in grado di mettere in relazione i vari centri urbani.

L'analisi relativa ai singoli tratti ferroviari ha condotto all'individuazione delle macro-aree in fig.93 che potrebbero entrare in relazione attraverso la pianificazione di specifici itinerari in treno. In particolare le sei aree individuate: l'area del vino, l'area dei prodotti del sottobosco, l'area storico-culturale, l'area del grano, l'area naturalistica e l'area dei colli degradanti verso la Puglia. La necessità di individuare delle regioni di questo tipo nasce dall'obiettivo di dimostrare che ciascuna realtà possiede elementi di unicità che funzionano meglio se si punta alla cooperazione.

✓ Veduta di Cairano

# Analisi tematica generale

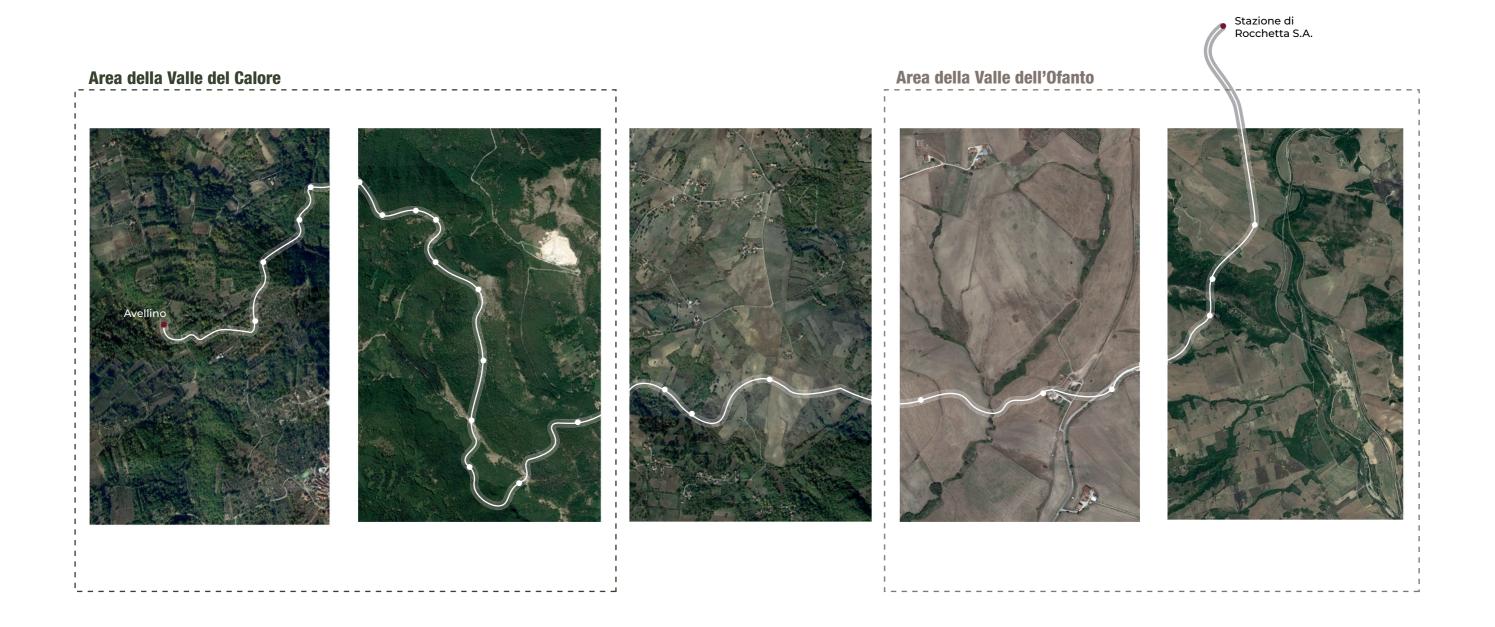


Fig.86. Caratteristiche geomorfologiche del territorio attraversato dalla linea ferroviaria.



Fig.87. Individuazione delle peculiarità territoriali generali.

Montefalcione

Distanza dalla stazione: 2 Km

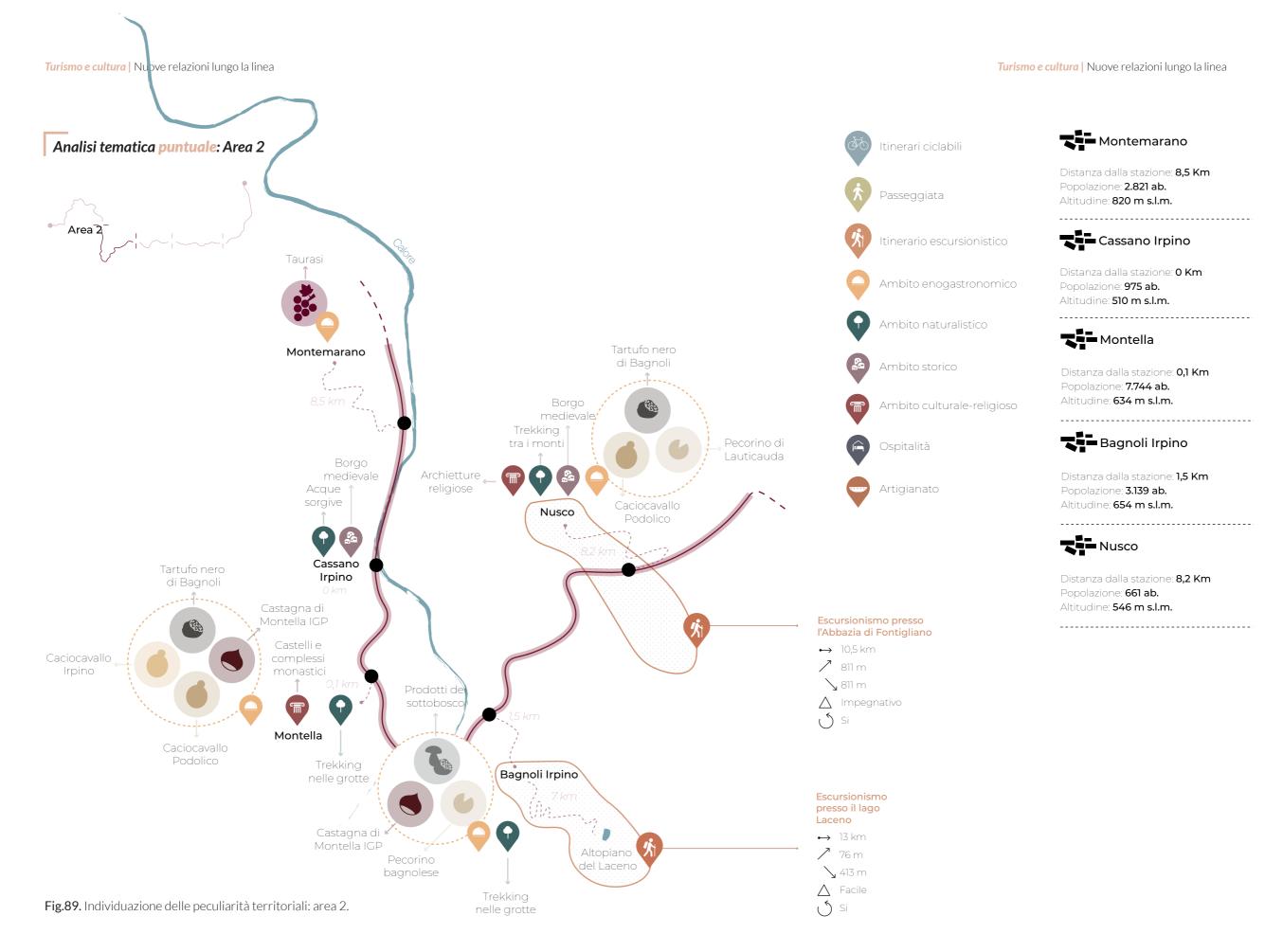
Popolazione: 3.285 ab.

Altitudine: 523 m s.l.m.

Distanza dalla stazione: 0 Km

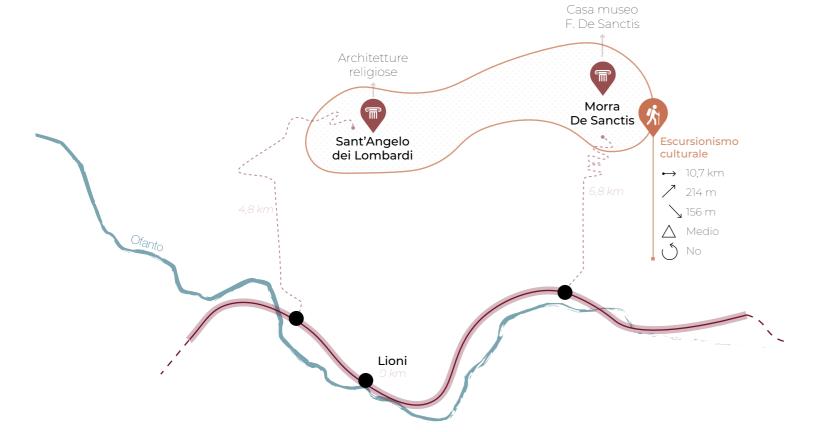
Popolazione: 1.996 ab.

Altitudine: 450 m s.l.m.



# Analisi tematica puntuale: Area 3





Itinerari ciclabili

À Passeggiata

Itinerario escursionistico

Ambito enogastronomico

Ambito naturalistico

Ambito storico

Ambito culturale-religioso

Ospitalità

Artigianato

S.Angelo dei Lombardi

Distanza dalla stazione: **4,8 Km** Popolazione: **4.187 ab.** Altitudine: **875 m s.l.m.** 

-----

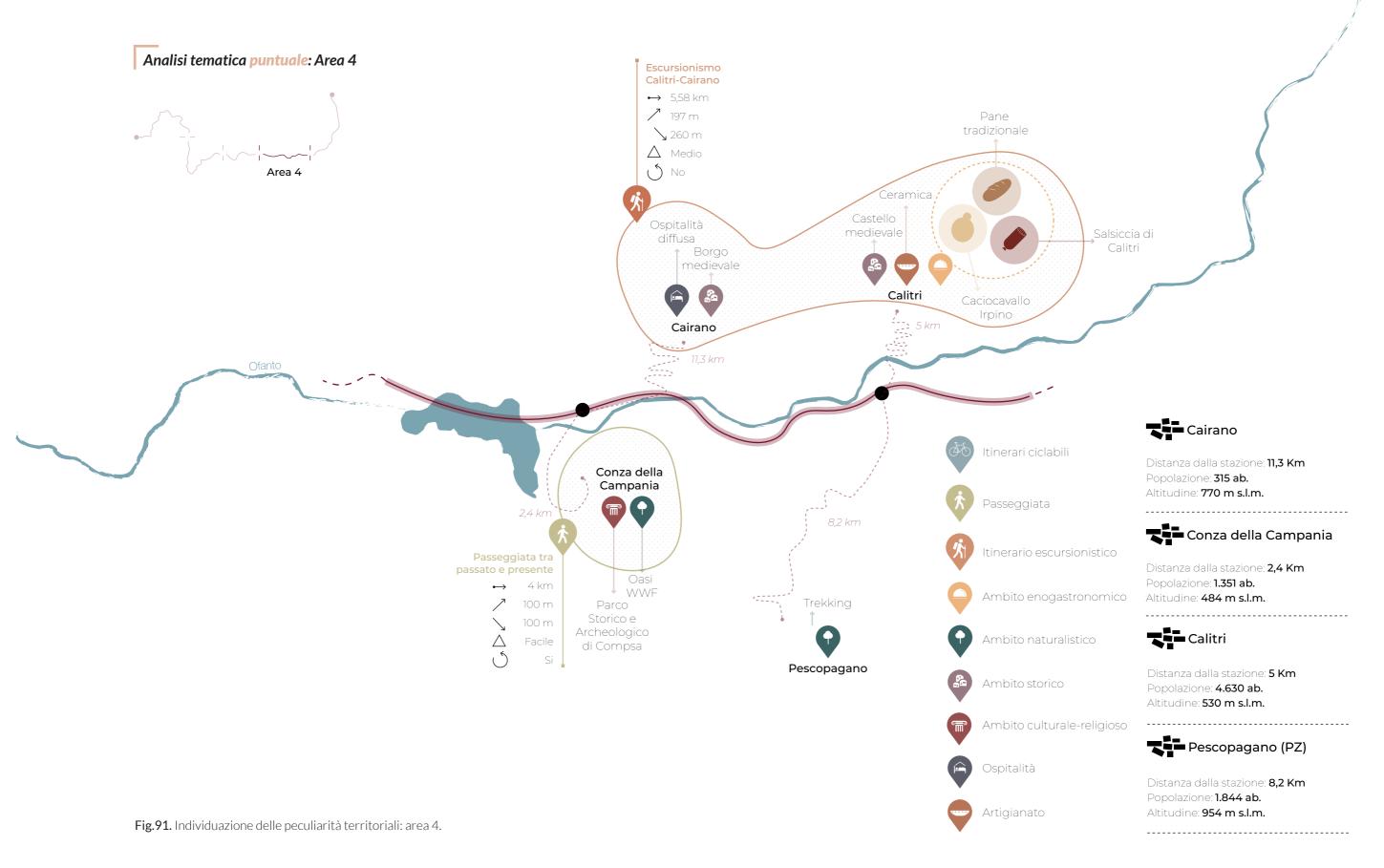
Morra De Sanctis

Distanza dalla stazione: **6,8 Km** Popolazione: **1.231 ab.** Altitudine: **863 m s.l.m.** 

Teora

Distanza dalla stazione: **6,7 Km** Popolazione: **1.476 ab.** Altitudine: **660 m s.l.m.** 

Fig. 90. Individuazione delle peculiarità territoriali: area 3.



Turismo e cultura | Nuove relazioni lungo la linea

#### Borgo Analisi tematica puntuale: Area 5 medievale Rocchetta S.A. . Museo Area 5 Antopologico Visivo Irpino Lacedonia Pedalata sul lago → 18,49 km Rapone (PZ) **/** 380 m **√** 380 m Distanza dalla stazione: 10,3 Km $\triangle$ Medio Popolazione: 959 ab. Lago di S Altitudine: 838 m s.l.m. \_\_\_\_\_ Aquilonia Distanza dalla stazione: 11,6 Km Popolazione: 1.677 ab. Monteverde Altitudine: **750 m s.l.m.** Aquilonia -----Borgo Monticchio Bagni (PZ) Itinerari ciclabili Museo medievale Etnografico (Frazione di Rionero in Vulture) e della Cultura Distanza dalla stazione: 5,6 Km materiale Popolazione: 400 ab. Passeggiata e Parco Archeologico Abbazie: Altitudine: 600 m s.l.m. -----Monteverde Itinerario escursionistico Monticchio Bagni Distanza dalla stazione: 9,6 Km Ambito enogastronomico Laghi di Popolazione: 771 ab. Monticchio Altitudine: 740 m s.l.m. Ambito naturalistico -----Lacedonia Escursionismo sul monte Vulture Ambito storico → 14,3 km Distanza dalla stazione: 0,7 Km **7** 703 m Popolazione: 2.304 ab. Ambito culturale-religioso Altitudine: 734 m s.l.m. √ 703 m -----Rocchetta Sant'Antonio (FG) () SI Ospitalità Caciocavallo podolico Distanza dalla stazione: 0,3 Km Artigianato Popolazione: 1.820 ab. Altitudine: 633 m s.l.m.

241

Rapone

Fig.92. Individuazione delle peculiarità territoriali: area 5.

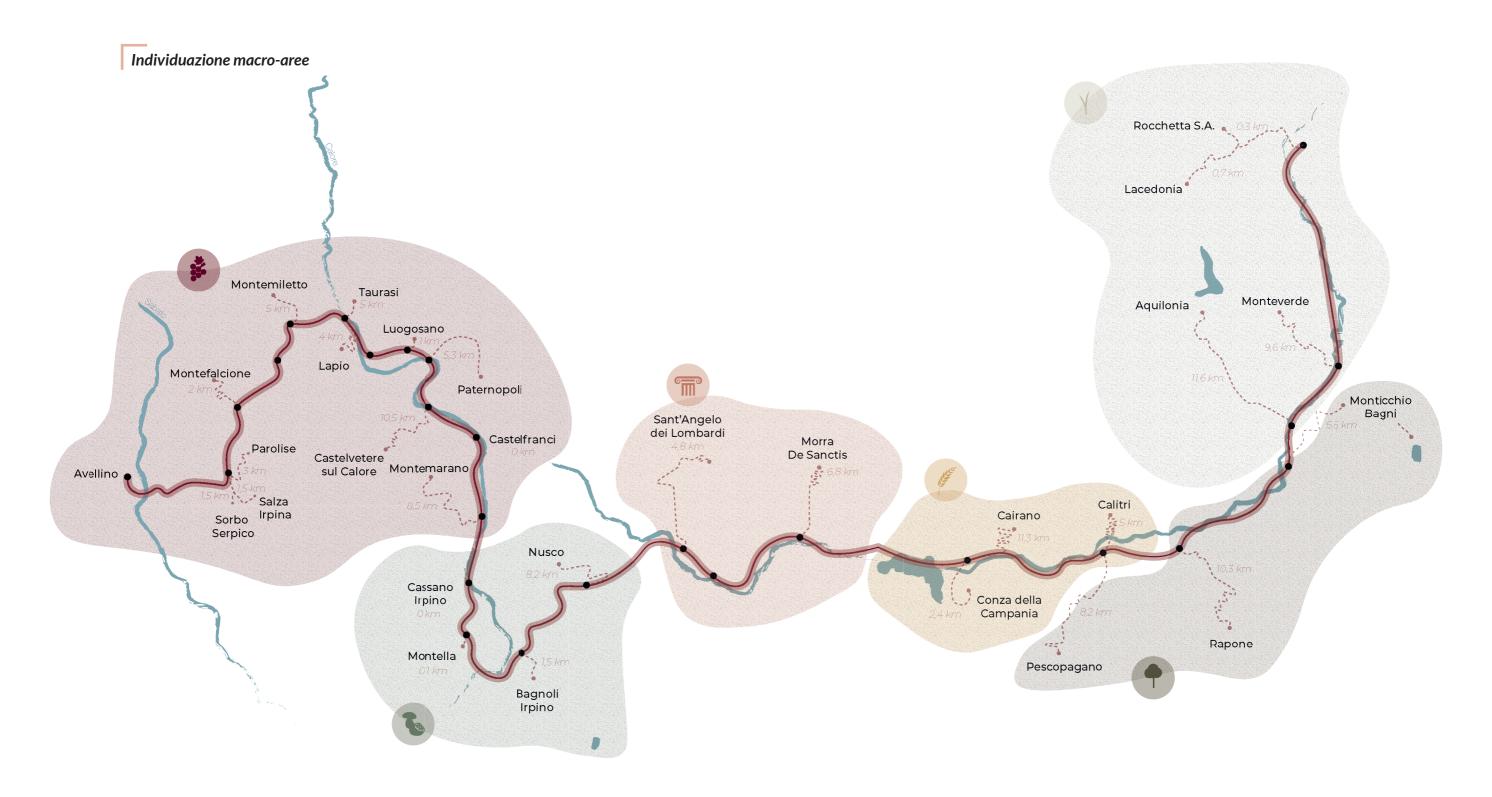


Fig.93. Individuazione delle macro-aree per affinità territoriali



Territori resilienti: individuazione dell'area focus

#### Territori resilienti e individuazione dell'area focus

La resilienza è un'importante chiave interpretativa dei fenomeni che riguardano questi territori.

Le aree interne possono essere considerate "serbatoi di resilienza" Più in generale le aree interne, e di conseguenza anche l'Irpinia, possono essere considerate serbatoi di resilienza in quanto, laddove non sono state violentate da fenomeni di sfruttamento territoriale, custodiscono inalterata la propria cultura materiale manifestando una "capacità territoriale latente"<sup>28</sup> con enormi potenzialità nell'innovazione.

Nonostante l'attitudine alla resilienza, le aree interne risultano al tempo stesso fragili e vulnerabili per i rischi naturali e le pressioni antropiche a cui sono sottoposte, per l'assenza di solide prospettive economiche e per il progressivo invecchiamento della popolazione.

In tal senso l'acquisizione di consapevolezza degli abitanti, unita alla cura, al senso di appartenenza e alla capacità di auto-organizzazione, costituiscono un vettore indispensabile per contrastare i rischi locali.

Il discorso relativo all'unione e alla cooperazione, anticipato nel paragrafo precedente, diventa un punto di partenza per l'approfondimento ai medesimi temi che guarderà ad un'area specifica (area 4): l'area del grano, corrispondente all'Alta Irpinia (o altrimenti detta Irpinia d'Oriente).

Motivazioni della scelta dell'area focus La scelta su questa determinata area è ricaduta in seguito alla constatazione delle problematiche trattate nei capitoli relativi all'analisi: la condizione di estrema marginalità, unita alle opportunità legate alla vicinanza a Puglia e Basilicata e al notevole potenziale in termini di gastronomia e artigianato, rendono l'Alta Irpinia una tra le aree più fragili ma, al tempo stesso, resilienti, avendo mantenuto intatto il proprio patrimonio culturale.

L'area individuata comprende i territori di tre paesi: **Conza della Campania, Cairano e Calitri**, di cui si parlerà in dettaglio nei paragrafi seguenti.

Dunque, a partire da questo momento lo sviluppo progettuale sarà condotto sulla base di considerazioni legate all'area di riferimento e alle sue specificità. Discorsi analoghi potrebbero esser effettuati anche per le altre aree attigue alla

linea ferroviaria in un'ottica di generazione di un sistema territoriale che lavora per un obiettivo comune.

#### Conza: la forma del vuoto

Conza della Campania, piccolo comune della provincia di soli 1.345 abitanti, sorge ai piedi di una collina a 484 m s.l.m. nella valle del fiume Ofanto. Lo sviluppo planimetrico denota elementi di diversità rispetto ai tipici borghi italiani a cui si è abituati. In seguito al violento terremoto che ha devastato l'Irpinia il 23 novembre 1980, l'intero centro abitato di Conza, situato in collina, è stato, infatti, completamente ricostruito a valle, in località Piano delle Briglie.

Nonostante ciò, il dramma dell'abbandono non è mai stato superato: **la ricostruzione ha effetti disgreganti.** Nel nuovo doppio, anche se ci sono più servizi, mancano gli spazi di aggregazione. Conza risulta, ad oggi, una realtà quasi totalmente priva di caratteri identitari, se non per quelli radicati nella memoria. Tutti i racconti legati alle tradizioni restano, infatti, ancorati all'immagine del vecchio paese, ora divenuto un Parco Storico e Archeologico, situato a 5 km dal nuovo centro. A seguito del crollo e dell'abbattimento degli edifici in collina sono emersi resti di epoca sannitica, romana e longobarda, oltre al rinvenimento di reperti di vario genere conservati presso il Museo all'interno del parco.

Al dramma dell'abbandono si sono aggiunti, pertanto, il dramma del doppio e l'impossibilità di riproporre stili di vita e tradizioni legate ad un'epoca precedente. Il parco, aperto per fini turistici durante il week end, dà l'immagine di una realtà in cui regna un silenzio rumoroso, che nonostante il vuoto, sembra emettere dei suoni.

Infatti, nonostante la funzionalità e la bellezza del nuovo centro, il paesologo Franco Arminio scrive "la vita grande la senti a Conza vecchia, la senti al campo sportivo in cima al paese. (...). A Conza il vento e il sole hanno asciugato il lutto, la pioggia ha cancellato nelle case squarciate ogni segno umano. Resta una cosa che ti è intima e non sai perché. Resta che hai passato un'ora tutta piena e tutta vuota" (Tre paesi, F. Arminio).

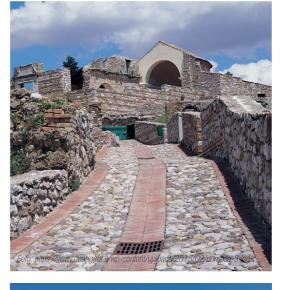
Accanto al parco archeologico e al nuovo centro abitato, tra le potenzialità paesaggistiche di Conza resta da annoverare il lago, un bacino artificiale di circa 800 ettari, realizzato negli anni Settanta, in cui confluiscono le acque del fiume Ofanto. L'invaso ha destinazioni plurime, ma in particolare rifornisce l'Acquedotto Pugliese. Il bacino rappresenta un Sito di Importanza Comunitaria (SIC IT8040007) e al suo interno rientra l'Oasi WWF. Nell'Oasi è attivo un centro visite con una sala per conferenze, un laboratorio didattico, un percorso natura, capanni di osservazione, un'area verde per la didattica all'aperto e un'altra attrezzata per la sosta.

<sup>&</sup>lt;sup>28</sup> Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, *Strategia nazionale aree interne.*Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013.)

# Sul territorio" Comune Altitudine Conza della Campania 484 m s.i.m. Abitanti 1.329 (Istat 2017) Distanza dalla stazione 2,4 km Stazione di Conza-Andretta-Cairano Centro abitato - Paese nuovo Parco storico e archeologico - Paese

# Conza della Campania

L'antico centro abitato di Conza sorge su una collina che domina la valle dell'Ofanto. In seguito al terremoto del 1980, il paese, raso al suolo, è stato completamente ricostruito a valle a circa 5 km di distanza. In quell'occasione, in seguito agli scavi, vennero portati alla luce resti di città romana e pre-romana: per tale motivo l'antico borgo è divenuto un parco storico e archeologico.



- Antica cattedrale nel Parco
  Storico e Archeologico di
  Compsa
- Antica cattedrale nel Parco Storico e Archeologico di Compsa
- 3 Vista lago dall'Oasi WWF





#### Calitri: la forma del tempo

"E il paese antico, questa torta di case, questa specie di quadro di Escher, prospettiva incrociata di archi e scalini, si regge sul cemento, sulla calce delle chiacchiere che si impastano al vento."<sup>29</sup> (Vinicio Capossela)

Calitri è un borgo irpino di 4.535 abitanti, arroccato su una collina a 601 m s.l.m. al confine con la Basilicata. Il territorio è attraversato dal fiume Ofanto e dai suoi tre affluenti: Ficocchia. Isca e Orata.

L'abitato è costituito da un centro storico, a sud, organizzato secondo un impianto planimetrico piuttosto suggestivo che presenta lunghe cortine di abitazioni disposte a gradoni lungo ripidi pendii; e le nuove aree del centro abitato a nord. Francesco De Sanctis, nel suo Viaggio elettorale, nel 1876 lo definiva "Calitri la nebbiosa"<sup>30</sup>; e infatti, probabilmente per la sua posizione strategica e il carattere apparentemente poco ospitale e piuttosto ostile degli abitanti, Calitri conserva ancora caratteri tradizionali fortemente radicati e visibili a partire dall'idioma linguistico (molto accentuato rispetto ai paesi limitrofi), alla gastronomia, all'artigianato e alle tradizioni folkloristiche.



Per quanto riguarda l'artigianato, notevole è la lavorazione della ceramica, decorata alla maniera tradizionale. Nell'aprile 2019 Calitri è diventata, infatti, **Città della Ceramica** ottenendo il riconoscimento a livello nazionale del Ministero dello Sviluppo.

Notevole è anche la produzione gastronomica e, in particolare, i processi di lavorazione dei prodotti (nello specifico caciocavalli e salami) che subiscono, tutt'ora, una fase di affumicatura in grotte di tufo che puntellano il centro storico. Il cantautore Vinicio Capossela (originario di Calitri) definisce le grotte "la terza dimensione del paese, quella della profondità"<sup>31</sup>.

Oggi Calitri è la realtà irpina che, più di tutte, sta puntando alla valorizzazione del patrimonio attraverso progetti turistici e di ripristino degli spazi.

#### Cairano: la forma dello spazio

Cairano è uno tra i più piccoli borghi della provincia irpina, con soli 307 abitanti. Situato a 813 m s.l.m., su un'altura che domina la valle dell'Ofanto, presenta ancora i caratteri tipici di un borgo antico medioevale con vicoli e scalinate in pietra.

A fronte dello spopolamento di cui il paese è vittima a partire dagli anni Ottanta, oggi la politica locale sta puntando su progetti di rifunzionalizzazione degli spazi con importanti interventi di recupero.

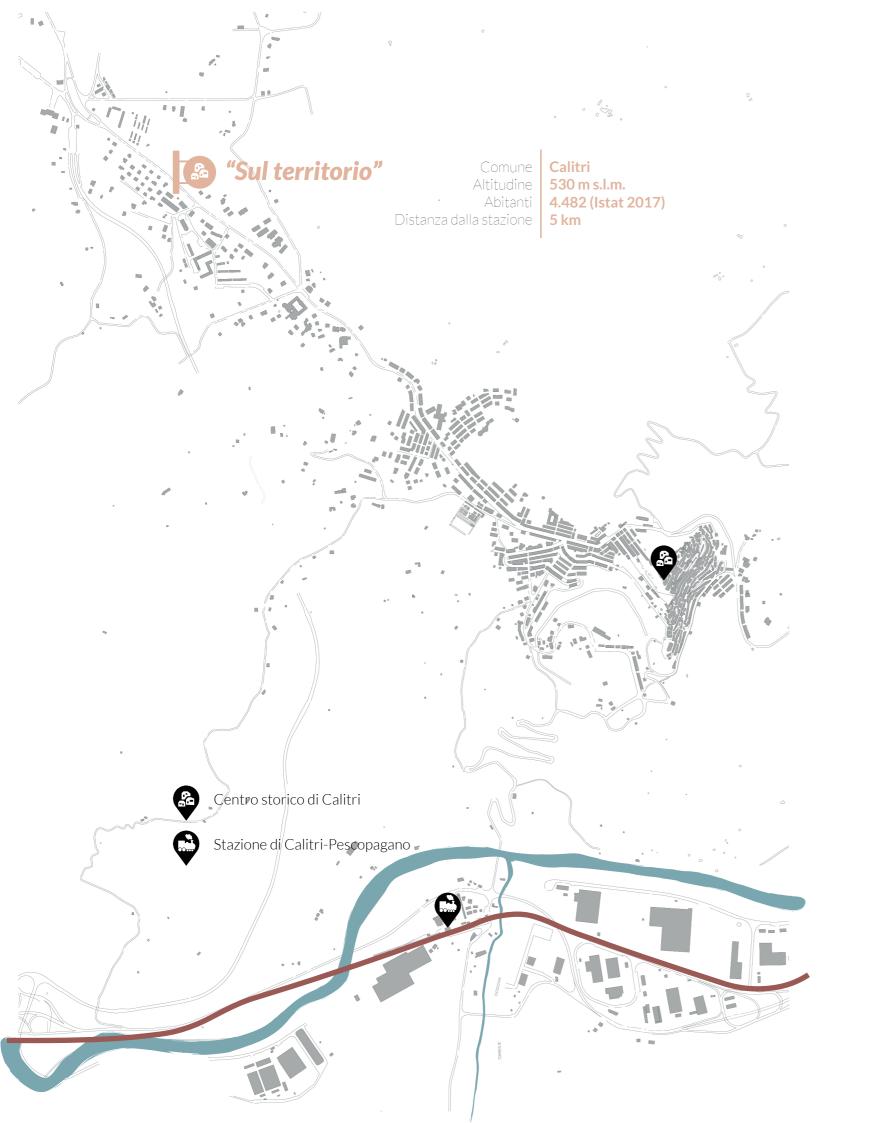
Tra i principali interventi si annoverano: la realizzazione di un albergo diffuso attraverso la riqualificazione di spazi abbandonati, un museo, una piazza-teatro, un forno comunitario. La ricettività turistica può contare circa 70 posti letto diffusi per il paese grazie a questa nuova modalità di ospitalità che è più opportuno definire *ospitalità diffusa* in quanto si differenzia dal più comune albergo diffuso per la presenza di strutture edificate per tale scopo (es. B&B) e un certo numero di posti variabili messi a disposizione dalla comunità.

Si può, dunque, dire che queste due spinte (da un lato quella legata all'innovazione e alla progettazione e dall'altra il desiderio di apertura e condivisione della comunità) stiano conducendo ad una forma di riappropriazione dello spazio che riesce ad attrarre visitatori e a ridare vita all'abitato.

<sup>&</sup>lt;sup>29</sup> Capossela, V., http://www.galcilsi.it/new/attivita-1996-2008/esperienze/luoghi-e-produzione/le-grotte-di-calitri/

<sup>&</sup>lt;sup>30</sup> De Sanctis, F. *Un viaggio elettorale*, p. 53

<sup>&</sup>lt;sup>31</sup> Capossela, V., http://www.galcilsi.it/new/attivita-1996-2008/esperienze/luoghi-e-produzione/le-grotte-di-calitri/



# Calitri

Calitri sorge una collina situata alla confluenza delle province di Avellino, Potenza e Foggia. L'impianto planimetrico del borgo antico risulta particolarmente suggestivo in quanto presenta lunghe

cortine di abitazioni disposte a gradoni lungo ripidi pendii.

Oggi il paese sta puntando alla valorizzazione delle risorse (gastronomiche e d'artigianato) attraverso progetti turistici e di ripristino degli spazi. Dall'aprile 2019 Calitri è diventata Città della Ceramica.

O1 Vicolo del borgo antico

O<sub>2</sub> Vista del paese

3 Vista del paese









Comune Altitudine Abitanti Distanza dalla stazione 8,5 km

Cairano 770 m s.l.m. 313 (Istat 2017) 40





Stazione di Conza-Andretta-Cairano

# Cairano

Cairano sorge sulle pendici orientali di una collina sovrastante il fiume Ofanto. Il borgo costituisce un tipico esempio di insediamento medioevale di collina, in cui le abitazioni si snodano lungo ai piedi del castello, un tempo situato sul punto più alto dell'altura.

Negli ultimi anni il paese è stato soggetto ad importanti lavori di recupero e ripristino di strutture per la generazione di un albergo diffuso e di residenze per artisti.



1 Intervento di rifunzionalizzazione di uno spazio



Organo a canne installato in maniera permanente sulla rupe che, alimentato dal vento, genera suoni naturali.

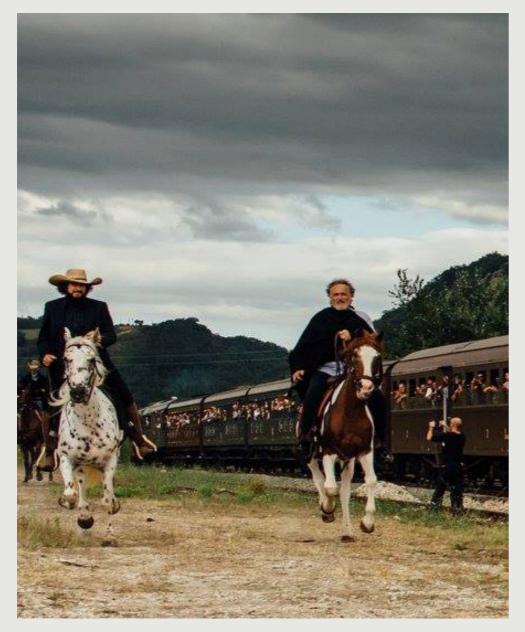


O3 Vista del borgo di Cairano dalla valle









↑ Assalto al treno, agosto 2016

Il saggio di ricerca riportato di seguito costituisce l'esito di un percorso durato diversi mesi (dicembre 2018 - aprile 2019) del seminario di tesi / "Turismo e nuove configurazioni per la qualità ambientale dei paesaggi costruiti contemporanei, dalla grande alla piccola scala: riflessioni metodologiche per l'architettura e il design". Il lavoro di ricerca ha generato riflessioni riguardo alle opportunità offerte per il territorio e per la ferrovia Avellino-Rocchetta dall'evento dello Sponz Fest (in termini di ricadute sociali ed economiche), festival ideato e creato da Vinicio Capossela.



#### Politecnico di Torino

Seminario di tesi - edizione 2018-2019

"Turismo e nuove configurazioni per la qualità ambientale e dei paesaggi costruiti contemporanei, dalla grande alla piccola scala: riflessioni metodologiche per l'architettura e il design"

Collegio di Architettura e Collegio di Design

Docenti: P. Davico, A. Mazzotta, P. Peruccio, G. Roccasalva

Studentessa: Marta Bovio

# Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio.

Il caso dello Sponz Fest e dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio

#### Abstract

Il presente contributo ha l'obiettivo di indagare le ricadute economiche e sociali dell'evento dello Sponz Fest nell'entroterra campano per mettere in luce le opportunità, ad esso intrinseche, di valorizzazione diffusa delle risorse e di generazione di reti sul territorio, attraverso il coinvolgimento di diverse realtà locali tra cui l'esperienza del treno storico. Dinanzi all'attuale tendenza verso forme di mobilità dolce e di turismo sostenibile, l'attenzione verso le aree rurali e montane sta crescendo. All'interno di tale scenario, diventa necessario attivare strategie di sviluppo locale nell'ottica di rigenerazione e recupero del luogo.

#### 1. Introduzione

La contrapposizione tra natura e paesaggio, tra aree rurali e ambiente urbano, rappresenta un'interessante chiave di lettura alla comprensione della crescente domanda di turismo sostenibile nelle aree interne. Il desiderio dell'uomo di recuperare il proprio rapporto con la natura genera la volontà di trovare un'alternativa all'ambiente urbano. Tale tendenza pone le aree rurali e montane ai vertici dei luoghi di fruizione lenta, dove il concetto di lentezza allude non tanto alla mobilità, ma piuttosto ad un nuovo tipo di atteggiamento tipico del turista che inizia a prendersi cura del territorio e delle relazioni ad esso intrinseche, intendendo il viaggio come "esperienza conoscitiva". [1]

Alla luce di tali considerazioni si può affermare che, oggi, la domanda turistica sta mutando: dalle forme del turismo di massa che inducono ad una violenta fruizione del paesaggio comportandone il depauperamento si procede sempre di più verso un turismo sostenibile e responsabile che innesca nuovi legami tra uomo e territorio con conseguente cura verso le specificità locali.

Il progetto *Binari senza Tempo* della Fondazione FS italiane si colloca all'interno di questo scenario promuovendo un turismo ferroviario che conduce alla riscoperta di itinerari nascosti e suggestivi italiani. I dati relativi al turismo ferroviario [2] degli ultimi anni hanno mostrato come progetti di riconversione del patrimonio infrastrutturale di questo tipo siano in grado di attivare nuovi metabolismi territoriali che promuovono un'accessibilità sostenibile per una diversa fruizione del contesto. I treni d'epoca che corrono lungo i binari di antiche ferrovie riaperte costituiscono, infatti, un *museo dinamico* [3] e uno "strumento di valorizzazione diffusa, in grado di attivare strategie di sviluppo locale" [4] attraverso forme di turismo esperienziale [5] in cui il turista/viaggiatore [6] recupera il valore del tempo e il suo ruolo di osservatore attivo del territorio.

Risulta chiaro che un intervento di sviluppo turistico di questo tipo, inteso nell'ottica di rigenerazione e recupero del luogo, non può porsi come conservativo, ma deve essere concepito come un *percorso* 

Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio

trasformativo che necessita di essere accompagnato da azioni progettuali che adeguino l'offerta alla domanda, realizzando nuove infrastrutture e servizi [7]. Perché ciò avvenga, è necessario incoraggiare le comunità residenti a prendersi cura dei loro luoghi di appartenenza. È solo in questo modo che si creano le condizioni per una forma turistica che generi ricchezza in termini di valori e di economia.

Il presente contributo ha l'obiettivo di analizzare le ricadute economiche e sociali nell'area dell'Alta Irpinia in occasione dello Sponz Fest, determinate dalla creazione di una rete di soggetti basata su modelli relazionali orizzontali, e le modalità con cui, il festival, ha contribuito alla riattivazione turistica della linea "sospesa" dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio.

#### 2. Approccio metodologico alla ricerca. Sfide culturali e prospettive di crescita.

La dinamicità dei cambiamenti e le nuove proposte turistiche offerte dalla riattivazione della linea ferroviaria diventano occasione per un'analisi del paesaggio che va al di là degli aspetti più visibili e continuativi conservati sul terreno e tende all'osservazione delle forme come risultato delle interazioni dinamiche tra uomo e ambiente; forme che sottendono continui processi di crisi e rielaborazioni del territorio da parte dell'uomo. Tale rapporto, basato sulla ricerca di un delicato equilibrio, rimane intrinsecamente fragile, dunque soggetto a probabili ed innumerevoli minacce che è possibile evitare attraverso soluzioni basate su un'attenta analisi territoriale. Favorire l'interpretazione percettiva dei luoghi da parte della popolazione locale, in quanto attrice principale delle dinamiche di trasformazione del territorio, deve diventare uno degli obiettivi progettuali principali al fine di superare le cesure che nel corso degli anni hanno determinato indelebili rotture. È necessario che l'attenzione ai meccanismi di vita delle comunità venga portata a compimento ricorrendo ad un'idea di economia di relazione [8] che interpreti il "processo economico come conversazione e coordinamento" [9] per superare i contrasti relativi alla sfera locale e rafforzare la collettività. Il riscatto delle aree interne è, dunque, possibile? Il caso studio analizzato rappresenta una dimostrazione concreta di come le aree rurali possano offrire ambienti ed esperienze culturali dotate di un'elevata capacità d'attrazione per i turisti. Il festival, sin dalla sua prima edizione nel 2013, si è posto in controtendenza rispetto all'attuale inclinazione dei turisti a cedere alla banalità dell'immediatezza, dell'immagine e del consumo, nonché alla modificazione della realtà che si tramuta nella "città-cartolina per il cittadino turista" [10] in cui il reale si dissolve per poi ricondensarsi sotto forma di simulacro. L'organizzazione del festival segue la linea di: recupero di memoria e identità locali inventando, sempre, nuovi ruoli per il territorio e i suoi abitanti, e di riappropriazione e riempimento dei vuoti con contenuti culturali. Nelle aree interessate dal forte fenomeno dello spopolamento, la principale sfida è proprio quella di colmare il vuoto agendo sulle risorse endogene, naturali, storico-culturali e identitarie, in modo tale che esse possano diventare il fattore caratterizzante dello sviluppo locale. Per affrontare questa sfida, lo Sponz Fest sta tentando di intraprendere strategie integrate a lungo termine progettate in collaborazione con tutti i soggetti interessati (abitanti, reti di imprese, associazioni, enti, etc.) in modo da lasciare segni evidenti sul territorio e generare ricchezza in termini di valori ed economia. L'inversione di tendenza proposto determina anche un necessario cambio di prospettiva secondo il quale gli abitanti vengono posti al centro del processo decisionale riappropriandosi del loro ruolo di soggetti attivi.

#### 3. Il caso dello Sponz Fest e dell'Avellino-Rocchetta

Lo Sponz Fest nasce sotto la direzione artistica di Vinicio Capossela, nel 2013 a Calitri (AV), piccolo borgo di 4.535 abitanti dell'entroterra campano, naturale cerniera tra Campania, Basilicata e Puglia. Così come il resto dell'Alta Irpinia, Calitri non gode di innumerevoli strutture ricettive ed è vittima di un forte spopolamento a causa di un insufficiente sviluppo economico. Nonostante negli ultimi anni si sia registrato un crescente interesse di visitatori internazionali, desiderosi di sperimentare l'atmosfera di una vita autentica, si riscontra la mancanza di un'adeguata offerta turistica.

La Sponz Fest nasce e sviluppa all'interno di tale scenario dando concretezza alla speranza di valorizzazione e stabilità nel tempo della capacità d'attrazione turistica attraverso un impulso potenzialmente rilevante per lo sviluppo locale a partire da iniziative che coinvolgono sia i visitatori che

Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio

la comunità ospitante.

Il termine *Sponz* deriva dal verbo *sponzare*, e, letteralmente, indica l'azione di "imbeversi, inzupparsi, rendersi fradici" [11] come normalmente si dice del baccalà (l'unico pesce che un tempo raggiungeva i paesi dell'entroterra), che viene venduto rigido e salato e, per essere commestibile, richiede di essere messo in ammollo per diversi giorni. Allo stesso modo, sin dalla sua prima edizione, lo Sponz Fest ha l'obiettivo di "infradiciarsi di musica e racconti" [12] e dare l'occasione per riflettere sul senso di comunità e su nuove forme di relazioni sociali ed economiche. Sia per tipologia che per localizzazione degli eventi previsti, esso volge alla creazione di una rete sistemica per la fruizione turistica basata essenzialmente sulla qualità e sulla differenziazione dell'offerta.

L'edizione del 2013 si era proposta come un festival di musica da sposalizio, in una realtà ancestrale in cui il matrimonio rappresentava il rito fondante e l'occasione della comunità per rinnovare e recuperare le tradizioni legate ad esso nelle forme di canti, balli e racconti orali e visivi.

Nato, dunque, per dar vita ad un nuovo modo di "fare comunità", nelle successive edizioni, si è allargato ai temi dell'unione, del rapporto con la terra, dell'incontro e dello scambio con altre culture, mantenendo, come punto di forza, il recupero dell'identità locale.

Con la seconda edizione, nell'agosto 2014, l'attenzione si è focalizzata sulla storica ferrovia Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, sospesa dal 2010 e resa protagonista indiscussa del festival dal titolo "Mi sono sognato il treno". In quell'occasione, i luoghi della ferrovia (binari e stazioni, in particolare quelli di Calitri-Pescopagano e Conza-Andretta-Cairano) hanno ospitato concerti ed eventi con l'obiettivo di sensibilizzare l'opinione pubblica e di mostrare come la poesia e la cultura possano diventare strumenti fondamentali per la rinascita economica e culturale del territorio. Non a caso la frase Mi sono sognato il treno è una tipica espressione locale per additare una persona che si mette in testa un'idea impossibile: in quel caso "il sogno del treno" diventava l'occasione per affrontare temi quali la migrazione, l'assenza, la separazione, il cammino.

L'attenzione riservata alla ferrovia, insieme all'attività svolta da associazioni di volontari, hanno consentito la riapertura della tratta in occasione dello Sponz Fest 2016 "Chi tiene polvere spara!" durante il quale un convoglio d'epoca ha riattraversato i binari per la prima volta e per quattro giornate consecutive.

Ulteriore passo in avanti rispetto all'edizione precedente ha riguardato l'ampliamento spaziale sul territorio grazie ad un protocollo d'intesa firmato da 8 comuni (Aquilonia, Andretta, Cairano, Conza della Campania, Lioni, Monteverde, Morra De Sanctis, Teora). A partire da questo momento, il festival ha portato avanti un forte messaggio di *festa diffusa* che ha invaso i borghi di musica e cultura.

Le edizioni del festival sono proseguite nel 2017 e nel 2018 con titoli "All'Incontre'R" e "Salvagg': salvataggi dalla mansuetudine". In entrambi i casi l'invito era quello di tornare nei luoghi da cui la gente è andata via per innescare un piccolo atto rivoluzionario e costruire un mondo al rovescio, lontano dal frequente annientamento prodotto dall'abitudine. In entrambe le occasioni, il treno ha continuato a varcare i binari: quello stesso treno che un tempo portava via le persone, ora porta con sé vagoni di viaggiatori incuriositi in un mondo in cui i ritmi di vita sono quelli scanditi dalla natura.

Al di là della programmazione degli eventi, il festival si caratterizza per la sua collocazione nel tempo e nello spazio: la narrazione, presentata nelle forme di esperienza collettiva, avviene "all'alba", "al tramonto", "nel tardo pomeriggio", "di notte", in sentieri, boschi e grotte disseminate nel centro storico. Tutto ciò determina un senso di spaesamento che permette di liberare l'uomo dall'illusoria pretesa di onniscienza in cui l'era digitale lo costringe a vivere, e lo porta ad imbattersi in antiche grotte che diventano per l'occasione vinerie, teatri, concerti o tavoli di cumvrsaziun' (i tradizionali tavoli del vino di musiche e parole).

#### 4. Ricadute economiche e sociali sul territorio

I dati riportati sulla pagina web **[13]** e diffusi dalla Confcommercio, Ciset (Centro Internazionale di Studi sull'Economia Turistica) e Google Trends, consentono di valutare i più evidenti impatti economici e sociali sul territorio prodotti dal festival.

Lo Sponz Fest, proponendosi come evento di turismo culturale, genera, per i Comuni ospitanti, un notevole incremento dei flussi turistici, finora mai registrati. Ripercorrendo i numeri delle diverse edizioni

Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio

è evidente che il trend sia cresciuto in maniera esponenziale raggiungendo il picco di 35.000 presenze stimate nel 2017, e di 25.000 nel 2018 (calo dovuto alle avverse condizioni metereologiche che hanno interessato l'area nell'agosto 2018). L'effetto sugli aumenti degli arrivi e delle presenze nelle strutture ricettive nei giorni del festival è indice della capacità dell'evento di attrarre visitatori non solo locali, ma nazionali ed internazionali (in particolare si registra un 70% di turisti provenienti da zone limitrofe e un 30% proveniente da altre regioni d'Italia e dall'estero).

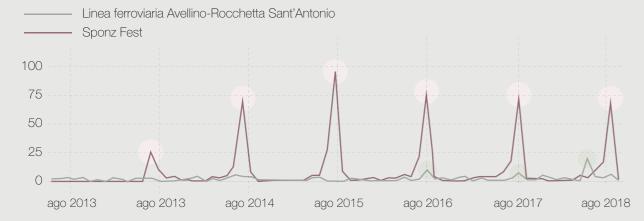
L'aspetto assume una valenza maggiormente interessante se si pensa che le ricadute sono visibili anche in altri periodi dell'anno in cui si registrano presenze turistiche che raggiungono il borgo di Calitri e quelli limitrofi durante il fine settimana, contribuendo all'economia locale attraverso l'acquisto e la degustazione di prodotti tipici. Tale fenomeno sta determinando una crescita nel numero di alloggi su Air Bnb e persuade molti esercizi commerciali locali ad effettuare ristrutturazioni secondo canoni estetici all'avanguardia.

Queste considerazioni costituiscono una chiara testimonianza del fatto che il festival riesce, sempre di più, a coinvolgere ed abbracciare i diversi sistemi produttivi che costituiscono il tessuto economico locale (artigianato, enogastronomia, etc.): alcuni commercianti affermano che durante i giorni del festival riescono ad incassare un importo pari a ciò che normalmente guadagnano in tre mesi.

Il festival si sostiene grazie ad un finanziamento regionale, a sponsor locali e all'entrate dirette dell'associazione "Sponziamoci". È interessante notare che a fronte di una spesa complessiva di 301.000€ nel 2017, di cui 140.000€ provenienti da risorse regionali, si è verificata un'incidenza sul territorio pari a 1.140.000€ di spesa diretta effettuata dai visitatori, che corrisponde a circa quattro volte il capitale investito. Ciò vuol dire che per ogni euro, è stato generato un ritorno di 3,8€. Nel dettaglio, per quello stesso anno, è stata stimata una spesa media di 25 €/g a persona da parte dei visitatori non pernottanti e di 50€/g per coloro che hanno usufruito di un alloggio. Come si può facilmente intuire, le attuali strutture ricettive di Calitri e dintorni registrano il tutto esaurito già nei mesi precedenti e non sono sufficienti a sopperire alla domanda di posti letto. Per tale ragione, il team organizzativo ha innescato, da diversi anni, forme di ospitalità spontanea mettendo in rete chiunque volesse mettere a disposizione posti letto in casa propria o in altre strutture di proprietà.

Al di là del dato specifico, uno tra gli aspetti maggiormente rilevanti nell'ambito delle ricadute sociali sul territorio è il processo di rigenerazione dei luoghi che, di anno in anno, sta coinvolgendo alcune delle stazioni ferroviarie lungo l'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, i sentieri naturalistici e un numero consistente di grotte nel centro storico che diventano nuovi luoghi di convivialità e di incontro.

A supporto dell'ingente numero di visitatori, l'associazione "In Loco Motivi" (i volontari promotori dei viaggi in treno storico) organizza corse per tutta la durata dell'evento: i dati riportati su Google Trends registrano un incremento di interesse verso la linea ferroviaria in concomitanza del festival.



Il grafico, basato sulla rielaborazione dei dati di Google Trends, riporta il confronto riguardo l'interesse di ricerca dello Sponz Fest e della linea storica Avellino-Rocchetta. L'intervallo di tempo selezionato, da agosto 2012 ad agosto 2018, mostra come, in concomitanza del festival, cresce anche l'interesse verso la linea ferroviaria. Il valore 100 indica la maggiore frequenza di ricerca.

Fonte Google Trends: https://trends.google.it

Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio

#### 5. Riflessioni conclusive

I dati analizzati dimostrano che il festival, indipendentemente dal tema variabile di anno in anno, presenta una formula chiara e ben definita che si colloca sul piano nazionale ed internazionale e si rende riconoscibile rispetto ad altre iniziative ad esso simili. Si può, pertanto, intendere lo Sponz come un'operazione ben riuscita di marketing territoriale di cui possono beneficiare le diverse realtà territoriali coinvolte. Allo stesso modo, i dati sul turismo ferroviario che, in occasione del festival, registrano una partecipazione maggiore, sono indice del fatto che il treno storico, ad oggi, deve necessariamente legarsi ad eventi fortemente radicati sul territorio per accrescere il suo potenziale e sensibilizzare l'opinione pubblica. È chiaro che il ripristino di un'intera infrastruttura ferroviaria non può limitarsi a sporadiche occasioni di convivialità e di servizio di trasporto passeggeri in concomitanza di eventi, ma deve innescare spinte verso una maggiore presa di coscienza per la creazione di une rete sinergica e costantemente attiva sul territorio.

L'evento del festival, nato come pura provocazione sotto la forma di un atto pacifico ma rivoluzionario, è giunto alla chiara dimostrazione che il vuoto può diventare una risorsa se non lo si lascia all'abbandono e al degrado. Analogamente la storica linea ferroviaria, di nuovo in vita dopo anni di chiusura, dovrà costituire quella spinta innovatrice che avvicina le persone, anziché allontanarle, innescando meccanismi di cura e valorizzazione del territorio. Occorre, dunque, che a partire dagli spunti di riflessione proposti dal festival, si giunga alla chiara consapevolezza che esista una concreta speranza per le aree interne. Ripercorrendo l'intervento del prof. Vito Teti, docente di antropologia culturale presso l'Università della Calabria, ospite durante l'ultima edizione dello Sponz Fest alla Libera Università per Ripetenti, il passo successivo da compiere è quello di raccogliere i frutti generati dall'evento e, a partire da essi, avere la speranza e la tenacia per ricreare un tessuto imprenditoriale di carattere agroalimentare, turistico, artigianale, facendo in modo che la vitalità del festival possa persistere durante tutto l'anno.

#### Note bibliografiche

- [1] Augé M., Rovine e macerie. Il senso del tempo, Torino, Bollati Boringhieri, 2004.
- [2] Fondazione FS e MiBACT 2016-2017: il biennio d'oro del turismo ferroviario. Presentazione alla stampa dei risultati conseguiti, scenari e prossimi obiettivi, Roma, 2018.
- [3] Fondazione FS: http://www.fondazionefs.it/content/fondazione/it/it/landing-page/binari-senza-tempo.html
- [4] Oppido, S., *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso*, Università degli Studi di Napoli Federico II, 2014.
- [5] Viaggiare in Italia. Piano straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022.
- [6] Del Bò, C., Etica del turismo. Responsabilità, sostenibilità, equità, Roma, Carrocci Editore, 2017.
- [7] Coccia L. (a cura di) Architettura e turismo, Franco Angeli, Milano, 2012.
- [8] Bagnasco A. (a cura di) Becattini G. e Sforzi , *Lezioni sullo sviluppo locale*, Torino, Rosenberg & Sellier, 2002.
- [9] *Ibi*
- [10] Ingersoll R., Sprawltown. Cercando la città in periferia, Roma, Meltemi, 2004
- [11] Capossela V. www.sponzfest.it
- [12] Ibid
- [13] SPONZ FEST. Ricadute del festival nel suo territorio. https://www.sponzfest.it/2018/wp-content/uploads/2018/08/Sponzfest-ricadute.pdf

Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio

#### Bibliografia e sitografia

Bagnasco A. (a cura di) Becattini G. e Sforzi , *Lezioni sullo sviluppo locale,* Torino, Rosenberg & Sellier, 2002;

Belloni M.C., Davico L., Mela A., Sociologia e progettazione del territorio, Roma, Carrocci, 2000;

Bistagnino, L., microMACRO. Micro relazioni come rete virale del sistema economico e produttivo, 2014;

Busi, R. e Pezzagno, M., *Mobilità dolce e turismo sostenibile: un approccio interdisciplinare,* Roma, Gangemi, 2006;

Campanella, R., Un progetto di territorio per il turismo sostenibile. L'esperienza di ricerca applicata al PISL "Slow Life. Viaggio tra culture e natura nel Parco Nazionale d'Aspromonte, dal Tre Pizzi al Limina", Reggio Calabria, Dipartimento PAU, 2015:

 $\label{lineary/libweb/action/display.do?tabs=viewOnlineTab&gathStatTab=true\&ct=display&fn=search\&d oc=TN doaj soai doaj org article 1dac9ecc0ffd4f9a8b7ed436c2ddd7c3&indx=1&reclds=TN doaj soai doaj org article 1d ac9ecc0ffd4f9a8b7ed436c2ddd7c3&recldxs=0&elementId=0&renderMode=poppedOut&displayMode=full&frbrVersion=&frb g=&&dscnt=0&scp.scps=scope%3A%2839PTO%29%2Cprimo central multiple fe&tb=t&mode=Basic&vid=39pto_v&srt=rank &tab=default_tab&dum=true&vl(freeText0)=Un%20progetto%20di%20territorio%20per%20il%20turismo%20sostenibile&dst mp=1553623285571$ 

Coccia L. (a cura di) Architettura e turismo, Milano, Franco Angeli, 2012;

Comunicato stampa Sponz Fest – Mi sono sognato il treno: www.sponzfest.it

Del Bò, C., Etica del turismo. Responsabilità, sostenibilità, equità, Roma, Carrocci Editore, 2017;

Girard, L. F., *Sviluppo sostenibile ed aree interne: quali strategie e quali valutazioni,* Aestimum, Università di Napoli, 2009: <a href="http://www.fupress.net/index.php/ceset/article/view/7317/6818">http://www.fupress.net/index.php/ceset/article/view/7317/6818</a>

Google trends: <a href="https://trends.google.it/trends/explore?geo=IT&q=%2Fm%2F0hr5k">https://trends.google.it/trends/explore?geo=IT&q=%2Fm%2F0hr5k</a>

Granata, M. F., Scavone, V., Rigenerazione di cittadine rurali mediante il turismo sostenibile: un modello di valutazione, Università degli Studi di Palermo, 2017:

http://pico.polito.it/primo\_library/libweb/action/display.do?tabs=viewOnlineTab&gathStatTab=true&ct=display&fn=search&d\_oc=TN\_doaj\_soai\_doaj\_org\_article\_9062850cba364cfcb076593d1eafc41e&indx=1&reclds=TN\_doaj\_soai\_doaj\_org\_article\_9\_062850cba364cfcb076593d1eafc41e&recldxs=0&elementId=0&renderMode=poppedOut&displayMode=full&frbrVersion=&fr\_bg=&&dscnt=0&scp.scps=scope%3A%2839PTO%29%2Cprimo\_central\_multiple\_fe&tb=t&mode=Basic&vid=39pto\_v&srt=rank\_double\_feath\_tab&dum=true&vl(freeText0)=Rigenerazione%20di%20cittadine%20rurali%20mediante%20il%20turismo%20sos\_tenibile&dstmp=1553623447524

Ingersoll R., Sprawltown. Cercando la città in periferia, Roma, Meltemi, 2004;

Magnaghi, A., Il progetto locale, Torino, Bollati Boringhieri, 2000;

Meini, M., Di Felice, G., Nocera, R., *Mappare le risorse delle aree interne: potenzialità e criticità per la fruizione turistica*, EUT Edizioni Università di Trieste, 2017:

https://www.openstarts.units.it//handle/10077/21485;

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Viaggiare in Italia. Piano straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022*: <a href="https://www.slideshare.net/BTOEducational/viaggiare-in-italia-mit-2018-piano-mobilita-turistica">https://www.slideshare.net/BTOEducational/viaggiare-in-italia-mit-2018-piano-mobilita-turistica</a>

Il treno-evento come motore di sviluppo per un territorio

Oppido, S., *La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso,* Università degli Studi di Napoli Federico II, BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini, 2014:

http://www.serena.unina.it/index.php/bdc/article/view/2673;

#### Perna, T., Segni di rinascita nelle "aree interne", Scienze del territorio, 2016:

 $\frac{\text{http://pico.polito.it/primo\_library/libweb/action/display.do?tabs=viewOnlineTab&gathStatTab=true\&ct=display&fn=search\&d\_oc=TN\_datacite9911427\&indx=1\&reclds=TN\_datacite9911427\&recldxs=0\&elementId=0\&renderMode=poppedOut&displayMode=full&frbrVersion=&frbg=&&dscnt=0&scp.scps=scope%3A%2839PTO%29%2Cprimo\_central\_multiple\_fe&tb=t&mode=Basic&vid=39pto\_v&srt=rank&tab=default\_tab&dum=true&vl(freeText0)=segni%20di%20rinascita%20delle%20aree%20interne&dstmp=1553623067508$ 

Sponz Fest: www.sponzfest.it

Strategia Nazionale delle Aree Interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance. Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013: <a href="http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2018/08/21/strategia-nazionale-delle-aree-interne/">http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2018/08/21/strategia-nazionale-delle-aree-interne/</a>;

Svimez, Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, Bologna, Il Mulino, 1993.



VIII. Il consorzio: tutela e valorizzazione

#### Il consorzio: tutela e valorizzazione

Tornando ad una visione complessiva dello scenario, l'area focus presenta tre realtà territoriali omogenee per caratteri geomorfologici e culturali ma diverse per specificità e punti di forza (fig.98).

A fronte degli obiettivi progettuali individuati, è necessario che tali realtà, dislocate sul territorio a brevi distanze l'una dall'altra, entrino in relazione per generare sistemi di risorse che possano costituire un trampolino di lancio per il riconoscimento e la valorizzazione del territorio.

Le relazioni che andranno a stabilirsi saranno, dunque, connessioni e flussi di elementi di cultura materiale (beni tangibili e, soprattutto, intangibili) e connessioni tra soggetti che dovranno, come già anticipato, acquisire maggiore consapevolezza sulla necessità di un'azione attiva per il territorio.

In questo sistema di relazioni, l'asse ferroviario e le due stazioni racchiuse nell'area focus (la stazione di Conza-Andretta-Cairano e quella di Calitri-Pescopagano) costituiscono punti di importanza strategica.

In particolare i luoghi delle stazioni, punto di approdo raggiunto dai viaggiatori arrivati a destinazione, rivestono un notevole ruolo di promozione e comunicazione del territorio. Nel discorso relativo alla generazione di sistemi di risorse è fondamentale, dunque, ripristinare le stazioni ferroviarie attraverso azioni di riappropriazione dello spazio e restituzione delle stesse alla comunità in modo da costituire un concreto punto di incontro e scambio con altre realtà rafforzandone la coesione.

gli spostamenti sul territorio, altre associazioni locali, in occasione della pianificazione di eventi, e con i gestori delle strutture di ristoro e di ricettività. In particolare il consorzio opererà su due sistemi (fig. 99): un sistema territoriale, presso le stazioni e a bordo treno, e un sistema virtuale che consisterà nella creazione e gestione di un'app per il viaggiatore.

#### Una nuova rete sul territorio

Consorzio: aggregazione tra produttori locali Lasoluzione concreta acui si è giunti riguarda la generazione di un consorzio per la promozione e valorizzazione territoriale che crei un'aggregazione tra produttori locali. La nuova realtà costituirà un veicolo ed un'occasione per l'instaurazione di un dialogo all'interno delle dinamiche territoriali per il perseguimento di un progetto comune di sviluppo.

Il consorzio sarà, pertanto, costituito da imprenditori locali che decidono di investire affiancandosi alla realtà del treno storico come supporto organizzativo ma, soprattutto, operativo durante l'esperienza di viaggio e in loco. Il gruppo dovrà, pertanto, entrare in relazione con altri soggetti che operano sul territorio: in primo luogo con i volontari di In Loco Motivi (che, come ampiamente descritto nell'analisi, si occupano attualmente dei viaggi in treno e dell'assistenza a bordo), con agenzie di trasporto locale per stipulare degli accordi al fine di garantire

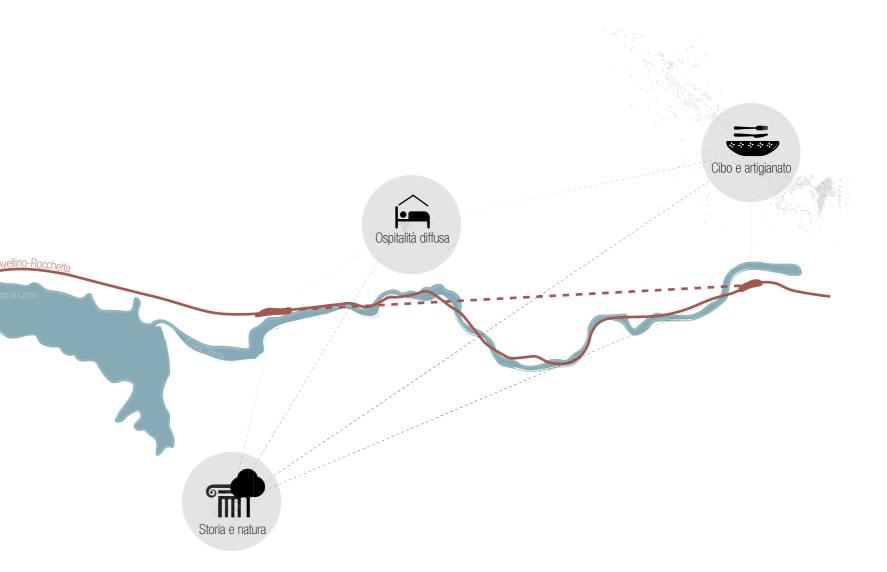


Fig. 98. Concept progettuale sull'area focus.

• Le azioni applicate al **sistema territoriale** mirano alla rifunzionalizzazione dei luoghi delle **stazioni**. In seguito al progetto di riqualificazione dei fabbricati che verrà lanciato dalla Regione Campania tramite un Bando nei prossimi mesi, le stazioni potranno, a tutti gli effetti, diventare poli di riferimento non solo per i turisti che arrivano in treno, ma anche e soprattutto per la comunità locale attraverso la promozione di eventi e altre attività che stimolano un senso di appartenenza e di riappropriazione dei luoghi.

L'altro spazio su cui si concentrerà l'azione del consorzio è quello dei **vagoni**, per il miglioramento dell'esperienza di viaggio. Il viaggio, inteso nell'accezione di esperienza piuttosto che di mero spostamento da un luogo ad un altro, dovrà coinvolgere il viaggiatore e condurlo verso nuove modalità di conoscenza del territorio.

• Le attività volte al **sistema virtuale** riguardano la programmazione e la gestione di un'app che offrirà servizi ai viaggiatori, prima, durante e dopo il viaggio. Gli obiettivi dell'app (approfonditi nel capitolo dedicato) partono dal concetto di **riavvicinare le persone ai luoghi**, attraverso modalità che stimolano la ricerca e l'esplorazione.

Per offrire una visione dettagliata del ruolo del consorzio e delle interazioni che si generano a partire da esse, si rimanda allo schema in fig.100.

Le attività del consorzio possono essere riassunte in:

- organizzazione del servizio di degustazione a bordo treno (con assaggio di prodotti tipici locali)
- allestimento/riorganizzazione degli spazi interni ed esterni alle stazioni.

Come già anticipato, il ruolo delle **stazioni** mirerà ad un **duplice obiettivo**: **l'accoglienza turistica e il coinvolgimento delle realtà locali** - residenti in generale, ma soprattutto commercianti che avranno la possibilità di affittare temporaneamente degli spazi per la vendita dei prodotti.

Oltre all'accoglienza e alla pianificazione di eventi, il consorzio, in collaborazione con l'associazione In Loco Motivi e aziende di trasporto locale, si occuperà del miglioramento dell'esperienza di viaggio: a partire dalla pianificazione attraverso le informazioni presenti sulle pagine social e sull'app, fino all'esperienza vera e propria, a bordo treno e in loco.

Tali attività generano delle ricadute dirette sul viaggiatore (fig.101) che, spinto dalla curiosità e dall'entusiasmo e felice dei servizi offerti, avrà voglia di esplorare il territorio attraverso la visita ai borghi; di immergersi nella cultura locale pranzando presso ristoranti del posto; di conoscere le realtà produttive attraverso la visita ai laboratori d'artigianato e alle aziende agricole.

La soddisfazione dei turisti genera, in modo diretto, degli **outcomes sul territorio** che è possibile suddividere in base alle seguenti categorie: ambito ambientale, ambito sociale e ambito economico.

## Attraverso quali sistemi/livelli opera il consorzio?

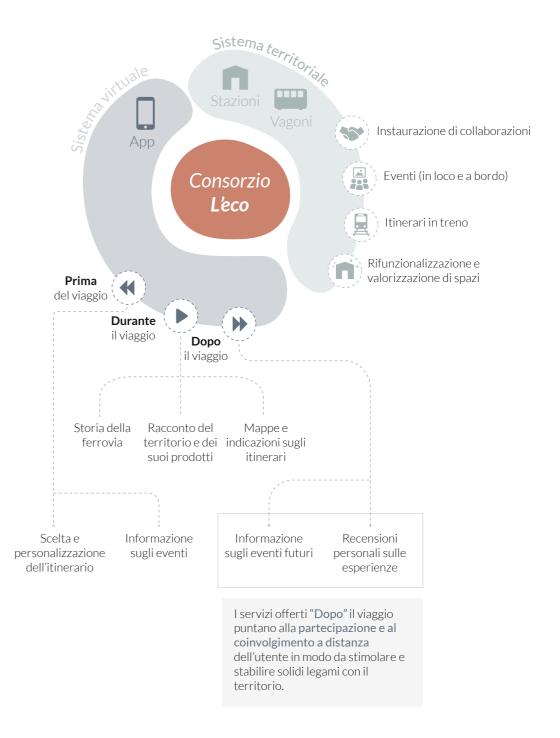
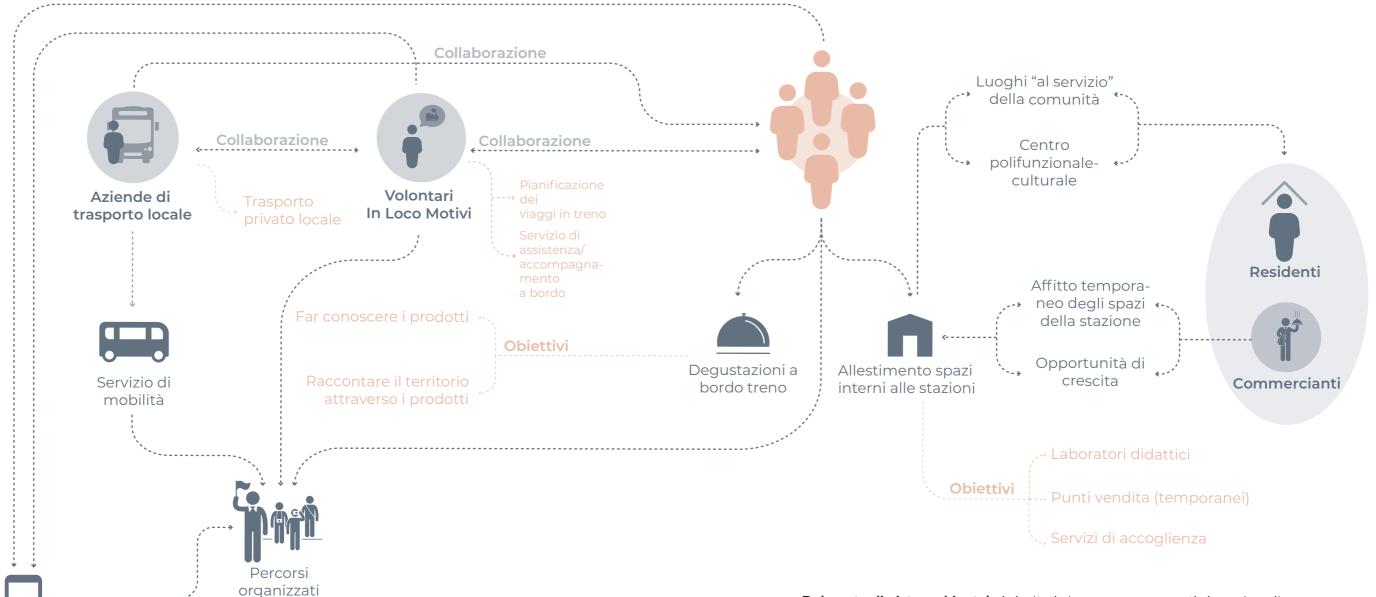


Fig.99. Ambiti di azione del consorzio.



• Dal punto di vista ambientale i risultati che vengono generati riguardano il rafforzamento dell'identità territoriale; lo sviluppo di nuove forme di mobilità; sviluppo dell'offerta turistica con relativi flussi sul territorio e miglioramento dei servizi:

- Dal punto di vista sociale, gli aspetti che traggono origine dal nuovo sistema di cooperazione riguardano: lo sviluppo di una "cultura dell'accoglienza" che conduce ad un nuovo rapporto tra viaggiatori e residenti; nuove relazioni sul territorio e la generazione di nuovi luoghi a servizio della comunità;
- Dal punto di vista economico, il nuovo sistema porta alla creazione di nuove forme di economia su cui puntare per l'attuazione di importanti strategie di sviluppo e il conseguente aumento dei posti di lavoro. È chiaro che avere dei flussi turistici sul territorio vuol dire avere delle ricadute economiche importanti che è difficile quantificare, chiaramente legate principalmente al consumo e all'acquisto di beni di prima necessità sul territorio.

Fig.100. Attività del consorzio e relative collaborazioni.

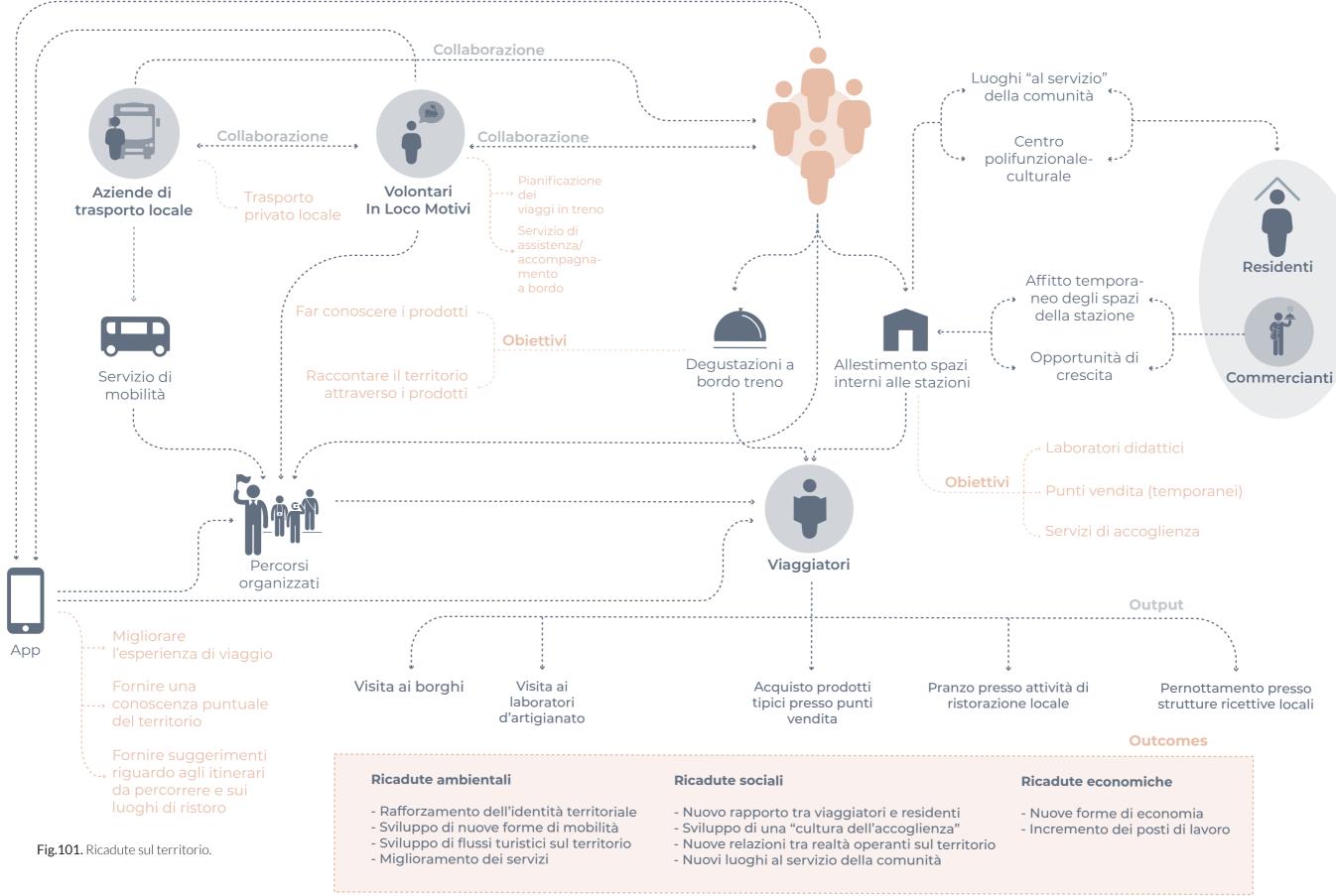
Fornire suggerimenti

Migliorare

Fornire una

del territorio

App





I soggetti del cambiamento



## I soggetti del cambiamento

Fautori di questo "atto rivoluzionario" volto alla promozione territoriale sono i produttori locali, proprietari di aziende agricole, aziende per la trasformazione dei prodotti alimentari e proprietari di laboratori d'artigianato. Si assume che, al momento della formazione del consorzio, ci siano 15 realtà aderenti, ma si presuppone che, nel corso del tempo, possano essere coinvolte nuove imprese: si stima che, con un incremento del 40% di anno in anno, nell'arco dei cinque anni il consorzio arriverà a contare tra i 50 e i 60 produttori generando una rete che corre lungo tutto il tracciato ferroviario.

L'analisi dello scenario si è basato su attività di ricerca sul campo attraverso la visita di sette imprese/laboratori ognuno dei quali si è mostrato propenso a prendere parte al progetto. Per tale motivo, si può affermare che **la soluzione progettuale del consorzio ha già trovato i primi consensi** e potrebbe, a tutti gli effetti, rappresentare un concreto punto di partenza per lo sviluppo dell'area. La mappa in **fig.102** riporta l'elenco delle aziende visitate con indicazione della localizzazione:

- Ceramiche Graphio, Calitri, AV
- Molino Ficocchia, Calitri, AV
- Panificio Di Milia, Calitri, AV
- Caseificio D&D, Calitri, AV
- Salumeria Valenzio, Calitri, AV
- Azienda Agricola Natura & Essenze, Calitri, AV
- Apicoltura Filippo Masini, Conza della Campania, AV

# Criteri di selezione delle aziende

La selezione delle aziende è stata effettuata sulla base dell'attenzione e del rispetto di lavorazioni tradizionali, oltre che sull'acquisto di materie prime provenienti dal territorio locale.

Per restituire un quadro completo delle attività produttive che puntellano i borghi in questione e dei prodotti che ne derivano, seguirà un'analisi puntuale delle singole realtà in cui le brevi descrizioni iniziali saranno accompagnate da una restituzione dei processi produttivi e dall'individuazione dei punti di forza delle imprese.

Occorre, in ultimo, sottolineare che questa realtà costituiscono solo una piccola fetta delle imprese locali che scelgono, a livello imprenditoriale, di seguire la linea della qualità. La scelta di queste aziende è stata effettuata selezionando una sola impresa per settore in modo da restituire un quadro completo dei principali prodotti gastronomici (e non) del territorio.

#### **Ceramiche Graphio**

Ceramiche Graphio è un piccolo laboratorio d'artigianato specializzato nella produzione di ceramica tradizionale calitrana, situato nel centro storico di Calitri. La ceramica ha avuto sempre un ruolo centrale per l'attività economica del paese: non si sa con certezza da cosa abbia avuto origine ma, probabilmente, la lavorazione in maiolica venne portata in zona da alcuni *maestri faenzari*, che dimoravano nella via detta, appunto, "dei faenzari". Dal momento che il lavoro non era particolarmente redditizio, esso veniva spesso integrato con il lavoro nei campi.

Dal 16 aprile 2019 Calitri ha ottenuto il riconoscimento del Ministero dello Sviluppo di "Città della Ceramica", rientrando nel circuito delle 45 città delle ceramiche italiane. Ciò implica che ora si possiede l'autorizzazione per l'utilizzo del marchio CAT (Ceramica artistica tradizionale) attraverso l'adesione ad un disciplinare.

La ceramica è sempre stata un'attività predominante in quanto il territorio è ricco di argilla; nonostante ciò la materia prima viene acquistata, oggi, in una località nei pressi di Firenze poiché a Calitri non esiste un impianto di trasformazione dell'argilla e, quindi, si ha a disposizione solo argilla impura (ottima per i mattoni).

Il processo di realizzazione di un piatto in ceramica a cui ho

# Curiosità

## LA SPASA

Alcuni degli elementi principali della tradizione erano, e sono tutt'ora, le stoviglie, che facevano parte di quella che veniva chiamata ceramica d'uso, o ceramica popolare. Essa si caratterizza per decori semplici e forme funzionali in base ai bisogni primari relativi al cibo: cuocere e conservare. Tra gli elementi tipici della tradizione calitrana c'è la "spasa" e/o "spasetta" che comparve sulle tavole prima dei piatti e serviva come contenitore per il cibo da servire in tavola. La scelta tra le due dipendeva dal numero di componenti della famiglia poiché, in assenza dei piatti, tutti i componenti attingevano dall'unica spasa presente sulla tavola.

Ancora oggi, nelle osterie del paese, c'è l'usanza di servire il tipico piatto calitrano (*le cannazze al ragù*) in una spasetta centrale da cui ogni commensale attinge.

(Lucev D., Il Museo della Ceramica di Calitri)

assistito presso il laboratorio è stato effettuato a partire da uno stampo in gesso, dopo aver lavorato a mano l'argilla. In seguito a processi di essiccatura all'aria e di cottura in forno, il piatto in argilla (detto *biscotto*) è pronto per essere smaltato in modo da renderlo bianco ed impermeabile. Successivamente si procede con la decorazione sul torniello, con colori in polvere diluiti in acqua; ed infine con la

cottura per ottenere il prodotto finito.

Lo schema del processo produttivo riportato in alla **pag. 289** illustra chiaramente la semplicità dei passaggi e l'attenzione per gli output che vengono opportunamente reimpiegati.

# Curiosità

#### IL DECORO DEI PIATTI

Su alcuni dei piatti in maiolica calitrana si riscontra la particolare presenza di alcune lettere alfabetiche puntate che corrispondevano alle iniziali del capofamiglia. Questa particolarità nasce da un'esigenza pratica degli anni Cinquanta in cui, in occasione di particolari ricorrenze (matrimoni, feste), si chiedevano in prestito ai vicini le stoviglie per poter allestire il pranzo. Per tale motivo nasceva l'esigenza di incaricare il farnaciaio di inserire al centro le iniziali del capofamiglia per renderle riconoscibili.

(Lucev D., Il Museo della Ceramica di Calitri)



Spasa di inizio Novecento con decoro tradizionale di Calitri.

#### Molino Ficocchia

Il molino Ficocchia sorge ai piedi del borgo di Calitri, in contrada Isca Ficocchia, un tempo costellata di mulini azionati dalle acque dell'omonimo torrente. Il molino è l'unico rimasto attivo in zona, ed è un'attività a conduzione famigliare specializzata nella **lavorazione di grani antichi**, tra cui la varietà tipica della zona il grano "Senatore Cappelli".

La caratteristica principale che riguarda il processo produttivo è, pertanto, la **macinatura a pietra** tramite un antico molino a pietra rinvenuto nei pressi del torrente. il vantaggio più evidente della molitura a pietra riguarda il numero, nettamente inferiore, di passaggi di lavorazione del grano rispetto al tipico molino a cilindri (utilizzato per la produzione di farine industriali e/o più raffinate). Lo schema riportato a **pag.293** illustra le fasi di entrambi i tipi di molitura per la produzione di farina integrale (nel caso del mulino a pietra) e della semola

raffinata (per il mulino a cilindri).

Il proprietario, Vincenzo, definisce il mulino "un laboratorio universitario" in cui si sperimentano nuovi prodotti in collaborazione con centri di ricerca e si è aperti all'incontro con istituti scolastici per l'apprendimento delle caratteristiche dei grani antichi. Generalmente siamo abituati a fare uso della tradizionale farina di grano tenero bianca 0, 00, con cui si producono: pane, pasta, pizza, etc. Questa farina viene, però, sottoposta a processi che ne alterano le proprietà nutritive e le modificano per rendere più ricca e abbondante la produzione. L'utilizzo dei grani antichi, invece, presenta moltissimi vantaggi:

- I grani antichi **non hanno subito alterazioni** da parte dell'uomo; per tale motivo la produzione ha una resa molto inferiore rispetto alle altre tipologie di grano e ciò giustifica il prezzo di vendita più alto, a fronte, però, di un valore nutritivo maggiore;
- **Sono meno raffinati**; con la macina a pietra, infatti, non si ottengono farine raffinate bensì farine integrali che mantengono inalterate le proprietà nutrizionali del chicco;
- Contengono minor quantità di glutine e ciò li rende più leggeri e digeribili; A questi vantaggi si potrebbe aggiungere il discorso improntato alla sostenibilità in quanto l'acquisto di grani antichi implicherebbe l'aiuto di piccoli produttori, la tutela della biodiversità e la scelta del KmO.

#### Panificio Di Milia

Il panificio Di Milia è una realtà imprenditoriale più grande rispetto alle due analizzate in precedenza: essa conta, infatti, circa 10 dipendenti. Il laboratorio di produzione è dislocato nell'area industriale di Calitri, accanto al mulino Ficocchia, mentre il punto vendita è situato nel centro abitato.

La produzione è molto varia: vengono prodotti pane, biscotti, taralli, e altri prodotti da forno, differenti ma di ottima qualità. L'80% della materia prima viene acquistata dal vicino mulino; la

# Curiosità 🕳

# Pane 'r 'r femmen

Fino alla metà degli anni Cinquanta, a Calitri, la maggior parte delle famiglie faceva il pane in casa e andava a cuocerlo nei forni situati nei vari rioni del paese presso cui, alcuni giorni prima, occorreva prenotare l'infornata. Nel periodo invernale al centro del locale su una base di cenere veniva acceso un fuoco; ed intorno ad esso le donne sedevano in attesa della cottura del pane.

(Lucev, D., Quando il pane era fatto in casa e cotto nei vari forni di Calitri)

distribuzione del prodotto finito avviene localmente, non solo presso il proprio punto vendita, ma anche nei paesi limitrofi e presso ristoranti locali.

La produzione tipica è il pane tradizionale di Calitri, detto pane 'r 'r femmen, da sempre prodotto con farina di grano duro Senatore Capelli attraverso molitura a pietra.

Il panificio è l'unico della provincia a lavorare con **tradizionale forno a legna**. Un ulteriore elemento di pregio è l'utilizzo del **lievito madre**.

#### Caseificio D&D

Il Caseificio Di Cecca è un'impresa situata nell'area industriale di Calitri, con relativo punto vendita nel centro abitato. L'eccellenza che l'azienda ha raggiunto nel settore è legata al rispetto della tradizione che implicano l'utilizzo esclusivo di latte di vacche locali, allevate in Alta Irpinia e in Lucania, e l'affumicatura nelle antiche grotte di tufo del centro storico.

Le produzioni tipiche tradizionali sono: il caciocavallo irpino giovane e il caciocavallo irpino stagionato in grotta.

## Curiosità

# Le grotte di stagionatura

Le grotte di stagionatura, denominate "Il Frantoio" e "La Filanda" (in memoria del loro antico utilizzo) sono situate nel centro storico di Calitri. Esse sono scavate in rocce arenarie, molto fresche, che riescono a creare un microclima particolare. Il grado di umidità, temperatura e la microflora batterica presente, conferiscono ai formaggi un sapore particolare.



#### Masseria Valenzio Salumi Alta Irpinia

La Masseria Valenzio è un'azienda di produzione di salumi, situata nell'area industriale di Calitri. A differenza delle realtà analizzate in precedenza, qui la

materia prima deriva completamente da allevamenti propri, localizzati presso le colline di Calitri, alimentati in maniera naturale con i soli cereali coltivati presso la propria azienda agricola. Le varietà di carni di suino: sono il maiale bianco e il maialino nero casertano.

La lavorazione delle carni avviene presso il proprio laboratorio, la stagionatura nelle antiche grotte del centro storico, e la vendita viene distribuita tra il proprio punto vendita e in altri paesi limitrofi.

Il prodotto tradizionale calitrano per eccellenza è la tipica salsiccia, meno nobile rispetto alla soppressata poiché richiede l'impiego di tutti i pezzi di carne (sia quelli pregiati che non, esclusivamente di maiale bianco. Lo schema a **pag.309** ne descrive il processo produttivo.

#### Azienda Agricola Natura & Essenze

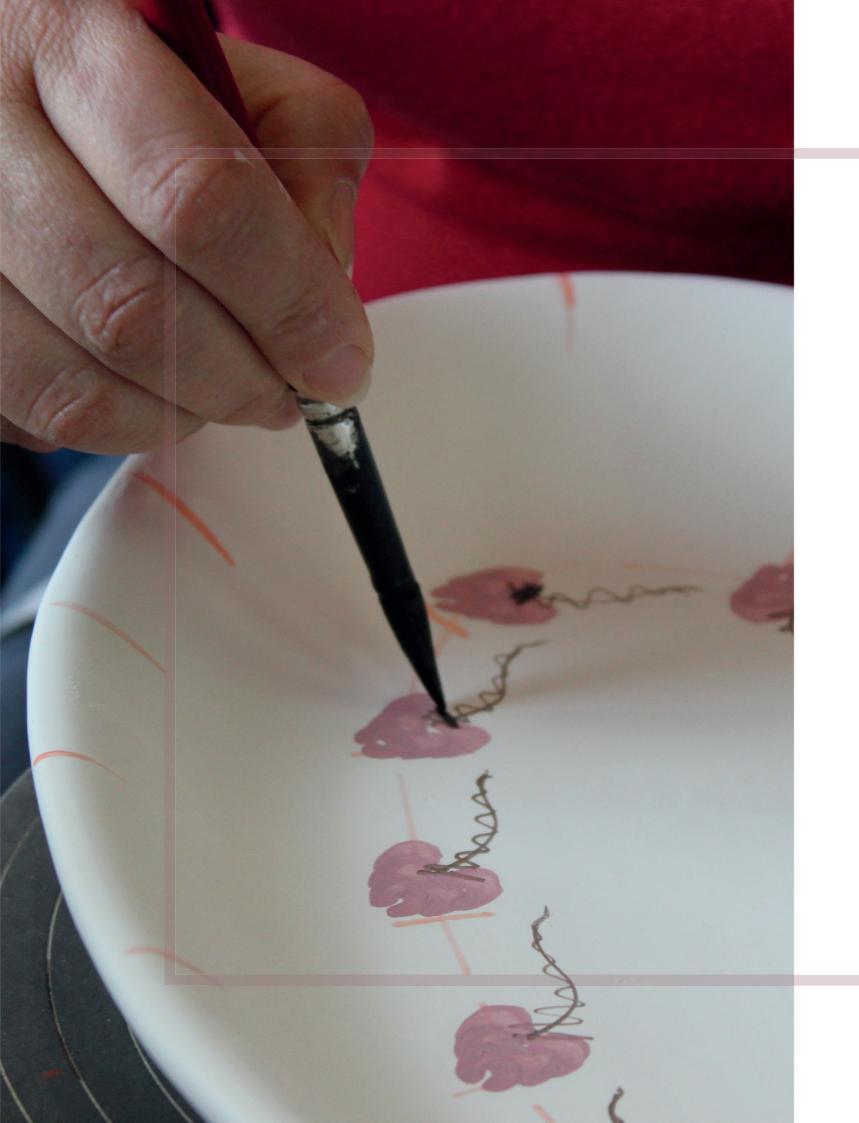
L'azienda agricola Natura & Essenze (piuttosto giovane in quanto è attiva solo da quattro anni) è un'impresa a conduzione familiare, situata nell'area nord di Calitri.

La filosofia aziendale è basata sul concetto per cui non si punta a grandi numeri, ma solo all'ottima qualità. Per tale motivo la produzione avviene su piccola scala ed è legata esclusivamente ai prodotti che vengono coltivati presso i propri campi. Le lavorazioni riguardano tutti i prodotti del pomodoro (conserve, passate, pelati, etc.) e del peperone, oltre alla produzione di olio e melanzane sott'olio, e erbe aromatiche.

#### Apicoltura Filippo Masini

L'apicoltura Filippo Masini è una piccola impresa attiva da oltre vent'anni, a conduzione familiare, situata tra le colline di Conza della Campania, direttamente sul lago.

Il miele prodotto non possiede ingredienti aggiuntivi e proviene, al 100%, dai propri allevamenti di api, disseminate nelle arnie sul territorio. La produzione tipica è il miele Millefiori che viene venduto presso il proprio punto vendita in loco, oppure consegnato a domicilio su richiesta.



Ceramica Graphio
Calitri (AV)

# Ceramica Graphio

# Maiolica tradizionale calitrana



16 aprile 2019

Ottenimento del riconoscimento "Calitri città della ceramica" (riconoscimento a livello nazionale del Ministero dello Sviluppo).



Produzione dell'antica ceramica d'uso

## Curiosità

La "spasa" e/o "spasetta" comparve sulle tavole delle famiglie calitrane prima dei piatti. La scelta tra le due dipendeva dal numero dei componenti della famiglia poichè, in assenza dei piatti, tutti i componenti attingevano dall'unica spasa presente sulla tavola.

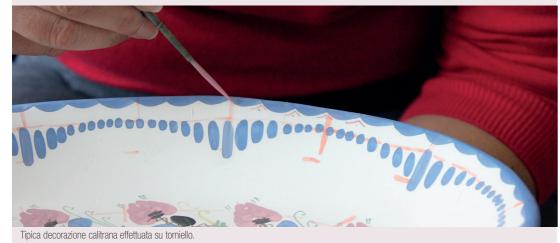
Fonte: Lucev D., Il Museo della Ceramica di Calitri. Borgo Castello., Calitri, Pannisco Stampa, 2019.





Tecnica dello stampo in gesso.

Rimozione del piedino in seguito alla smaltatura.











99% proveniente da coltivazioni cerealicole locali



Locale (privati, aziende agricole, agriturismi, negozi)



Molitura a pietra

#### Molino Ficocchia

#### "Questo è un laboratorio universitario" (Vincenzo De Nicola)

99% Carpali locali

Cereali non —

Frutto di relazioni avviate con l'estero: **Quinoa Titicaca** proveniente dal Perù in cui viene coltivata senza l'utilizzo di alcun prodotto aggiuntivo.



#### Vantaggi della molitura a pietra

- Macina a secco: non occorre che il grano venga bagnato poichè deve essere lavorato con la sua naturale umidità;
- Nella molitura a pietra il grano subisce **solo un passaggio** di lavorazione (rispetto al processo attraverso mulino a cilindri);
- Il chicco di grano non subisce una rottura delle sue parti, per cui il germe di grano fruoriesce per intero e la farina risulta più grossolana e maggiormente **ricca di fibre**.

NB. La grossolanità della farina la rende poco adatta alle lavorazioni industriali poichè si amalgama con maggiore difficoltà.



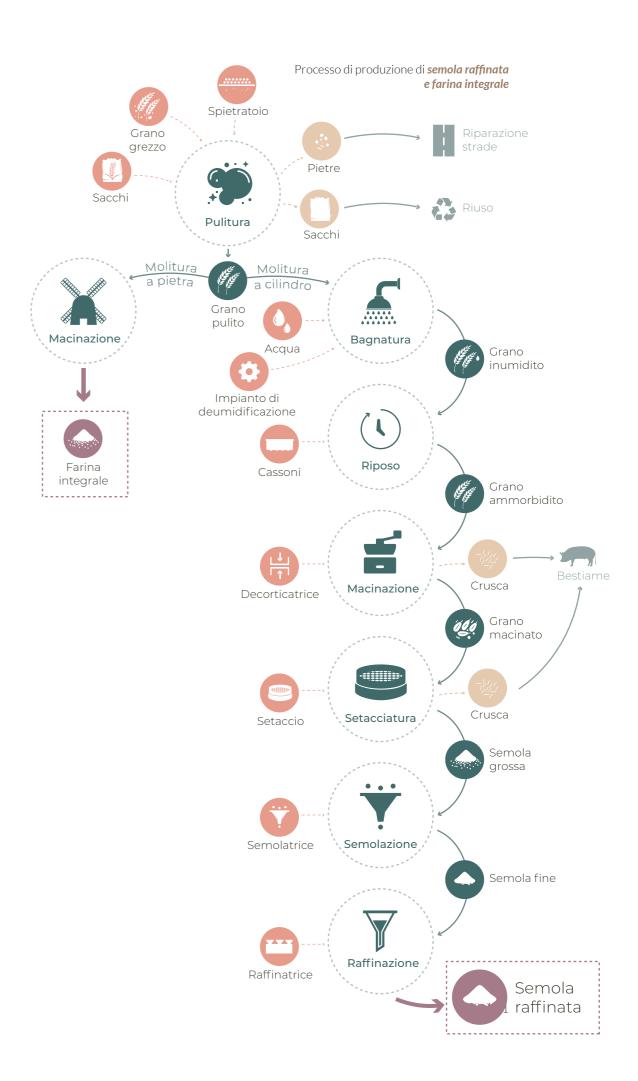
Molino a pietra.

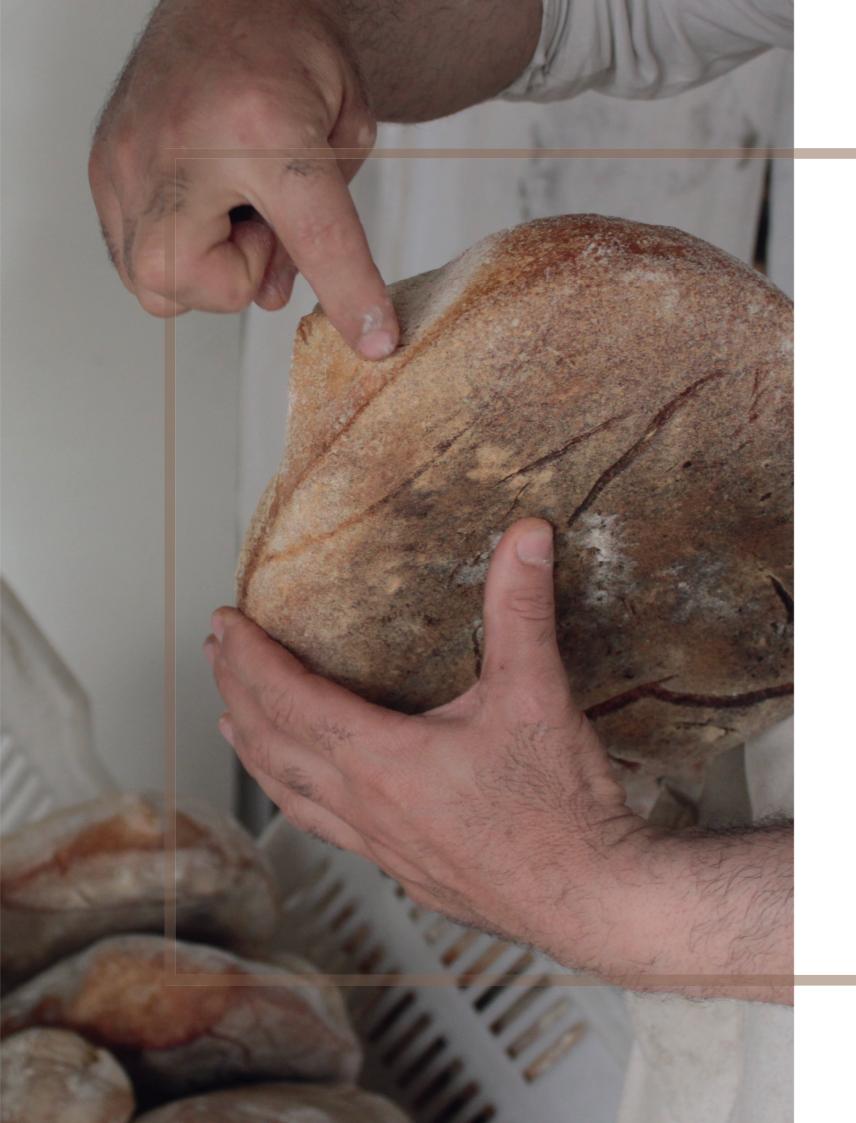


Farina integrale di grano duro macinata a pietra, con crusca, ideale per la tipica pasta calitrana fatta mano.



Triticum Durum: tipologia di grano rinvenuta in un'anfora egizia presso le Piramidi di Cheope









**80%** Farine locali provenienti dal mulino Ficocchia



Locale (punto vendita, alimentari, ristoranti, agriturismi)



Produzione tipica: Pane tradizionale di Calitri, detto Pane 'r 'r femmen

#### Panificio Di Milia

### Pane tradizionale di Calitri - Pan 'r 'r femmen



L'80% delle farine viene acquistato dal vicino Molino Ficocchia e deriva da coltivazioni cerealicole locali. Il tradizionale pane di Calitri, noto come "pan 'r 'r femmen", da sempre viene prodotto con farina di grano duro Senatore Cappelli attraverso molitura a pietra.



Unico panificio della provincia di Avellino a lavorare con tradizionale forno a legna.



Utilizzo del lievito madre

#### Curiosità

Fino alla metà degli anni Cinquanta, a Calitri, la maggior parte delle famiglie faceva il pane in casa e andava a cuocerlo nei forni situati nei vari rioni del paese presso cui, alcuni giorni prima, occorreva prenotare l'informata. Nel periodo invernale al centro del locale su una base di cenere veniva acceso un fuoco; ed intorno ad esso le donne sedevano in attesa della cottura del pane.

Fonte: Lucev, D., Quando il pane era fatto in casa e cotto nei vari forni di Calitrii



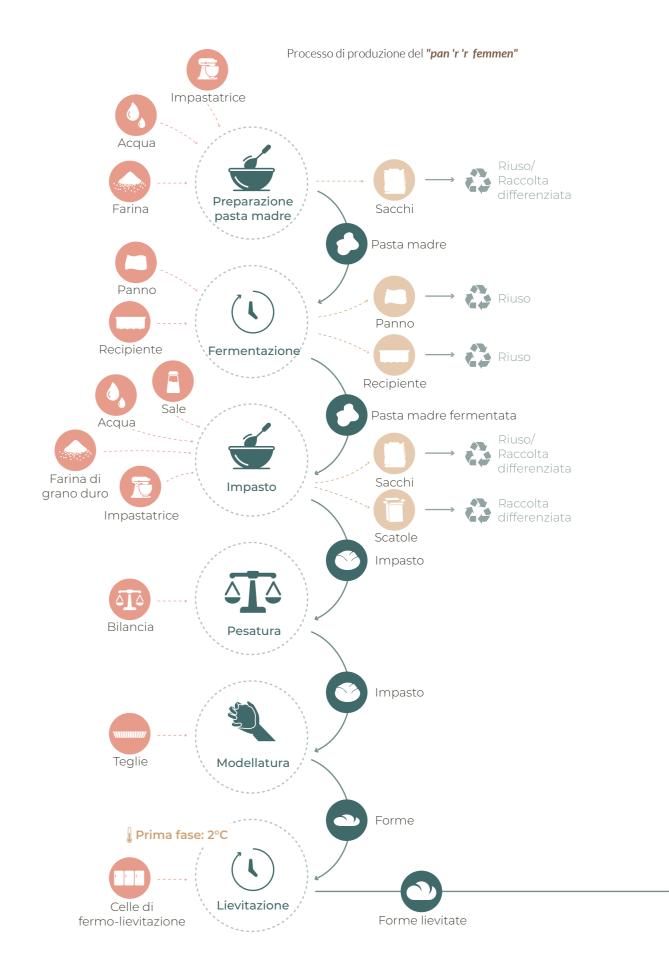
Forme lievitate prima della cottura.



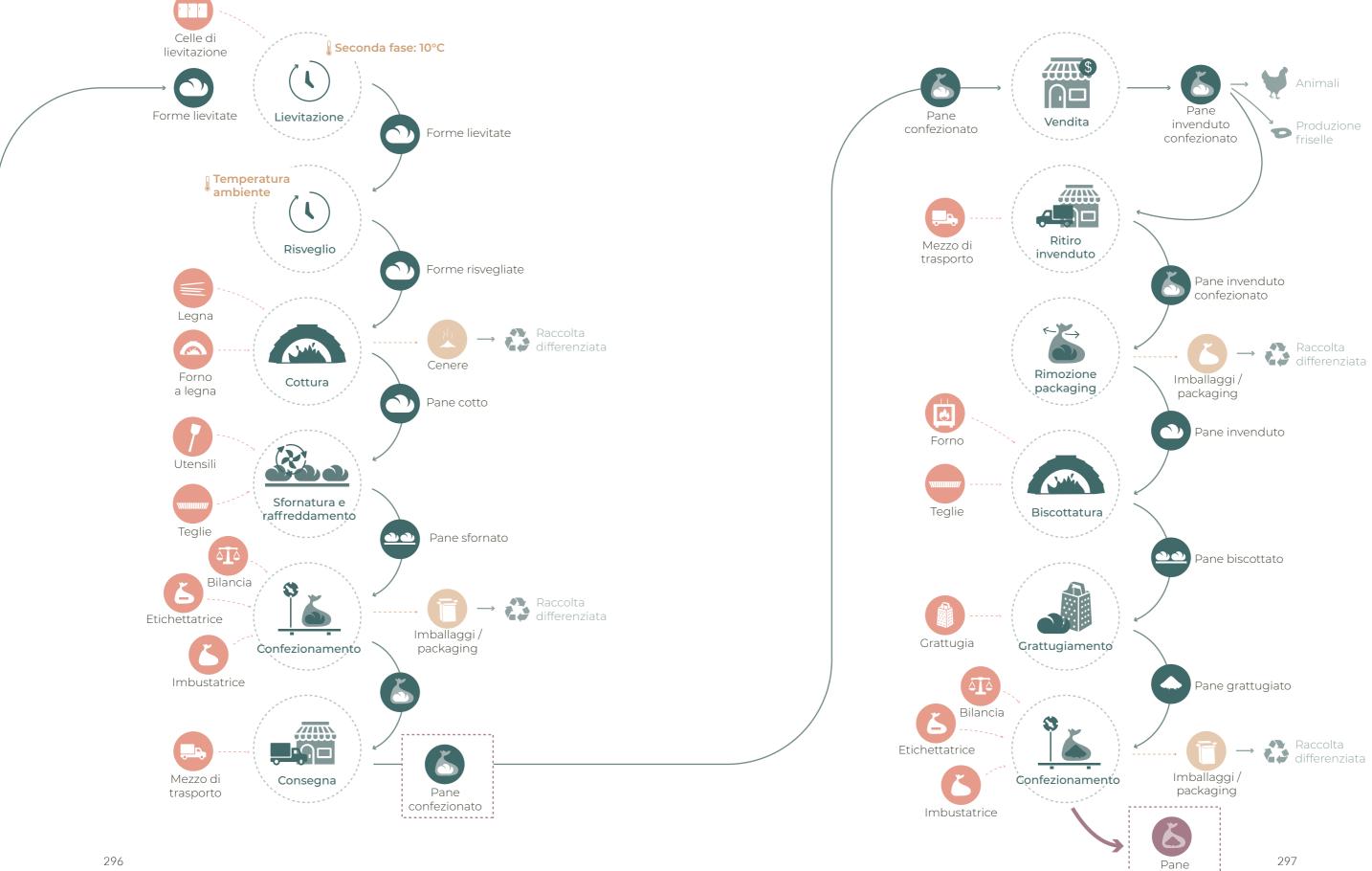
Dettaglio del suolo di cottura in seguito alla cottura nel forno a legna.



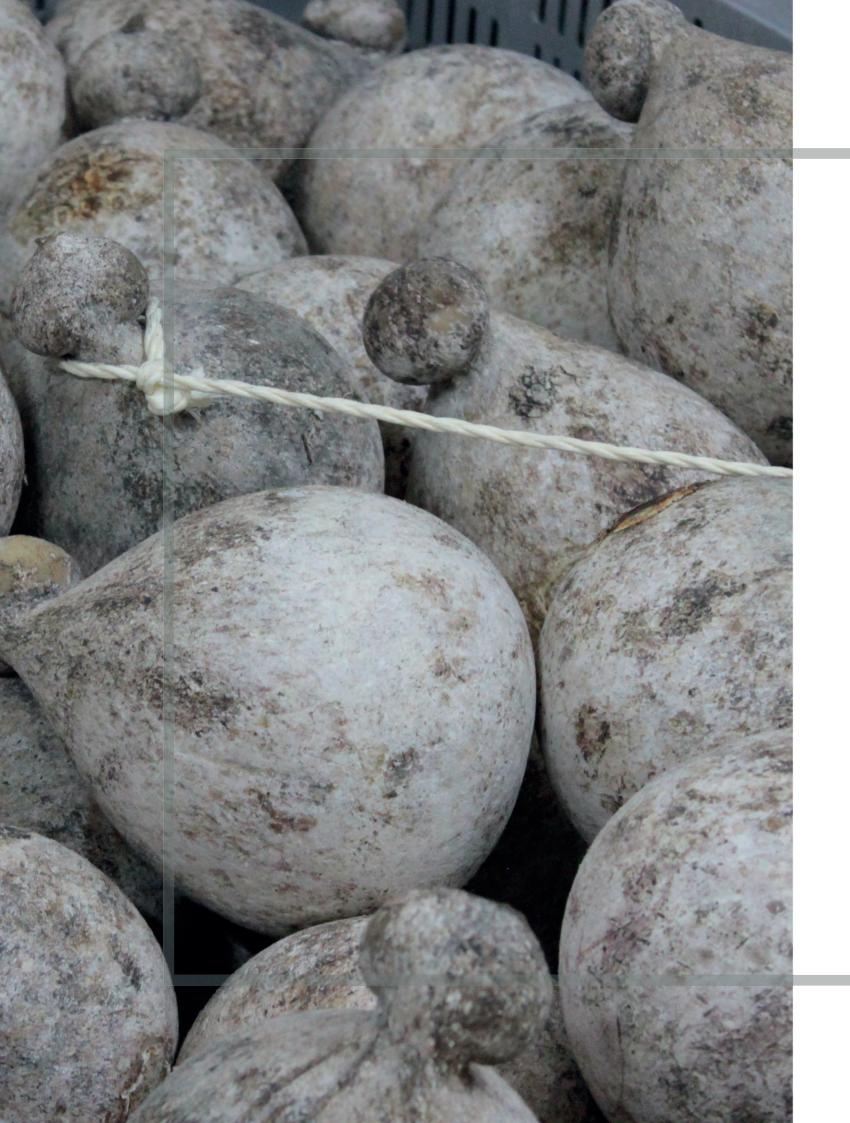
Pane tradizionale appena sfornato.



Processo di produzione del "pan 'r 'r femmen" Processo di produzione del "pan 'r 'r femmen"



grattugiato







100% Latte locale

(proveniente dalle aree limitrofe di Campania e Basilicata)



Locale (punto vendita, gastronomie)



Nazionale



Produzione tipica: **Caciocavallo irpino stagionato in grotta,**ottenuto a partire da latte crudo intero

## Caseificio D&D

## Caciocavallo irpino stagionato in grotta



Prima Caciocavalleria del mondo



I caciocavalli vengono prodotti nel rispetto delle tradizioni locali, esclusivamente con latte crudo. L'affinamento avviene all'interno di antiche grotte di tufo e pietra, dove si crea un microhabitat ottimale per la stagionatura dei prodotti che acquistano inimitabili proprietà organolettiche.

Ingredienti: latte crudo intero, sale, caglio

Peso: 2 kg ca.

Stagionatura: 6 mesi in grotta ca.



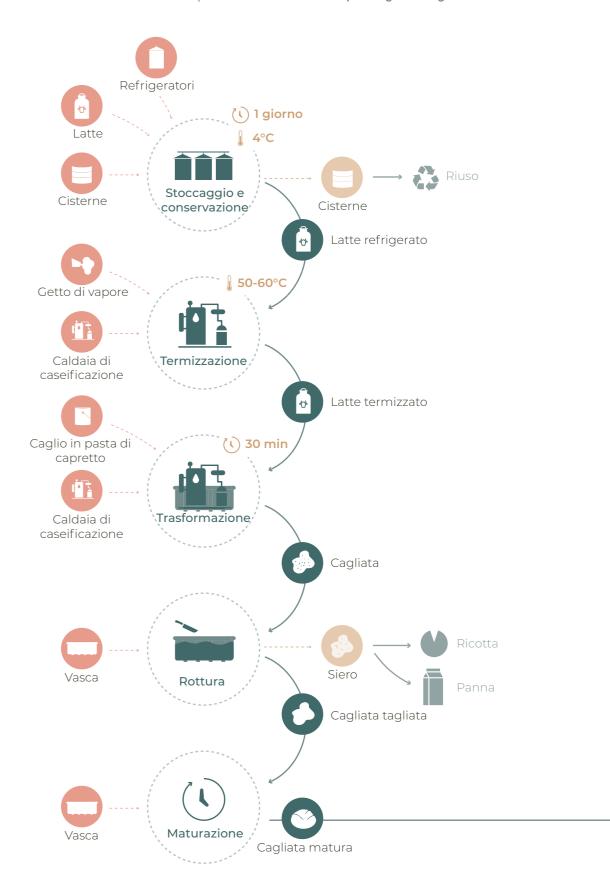
Formaggi a schiena d'asino in salamoia.

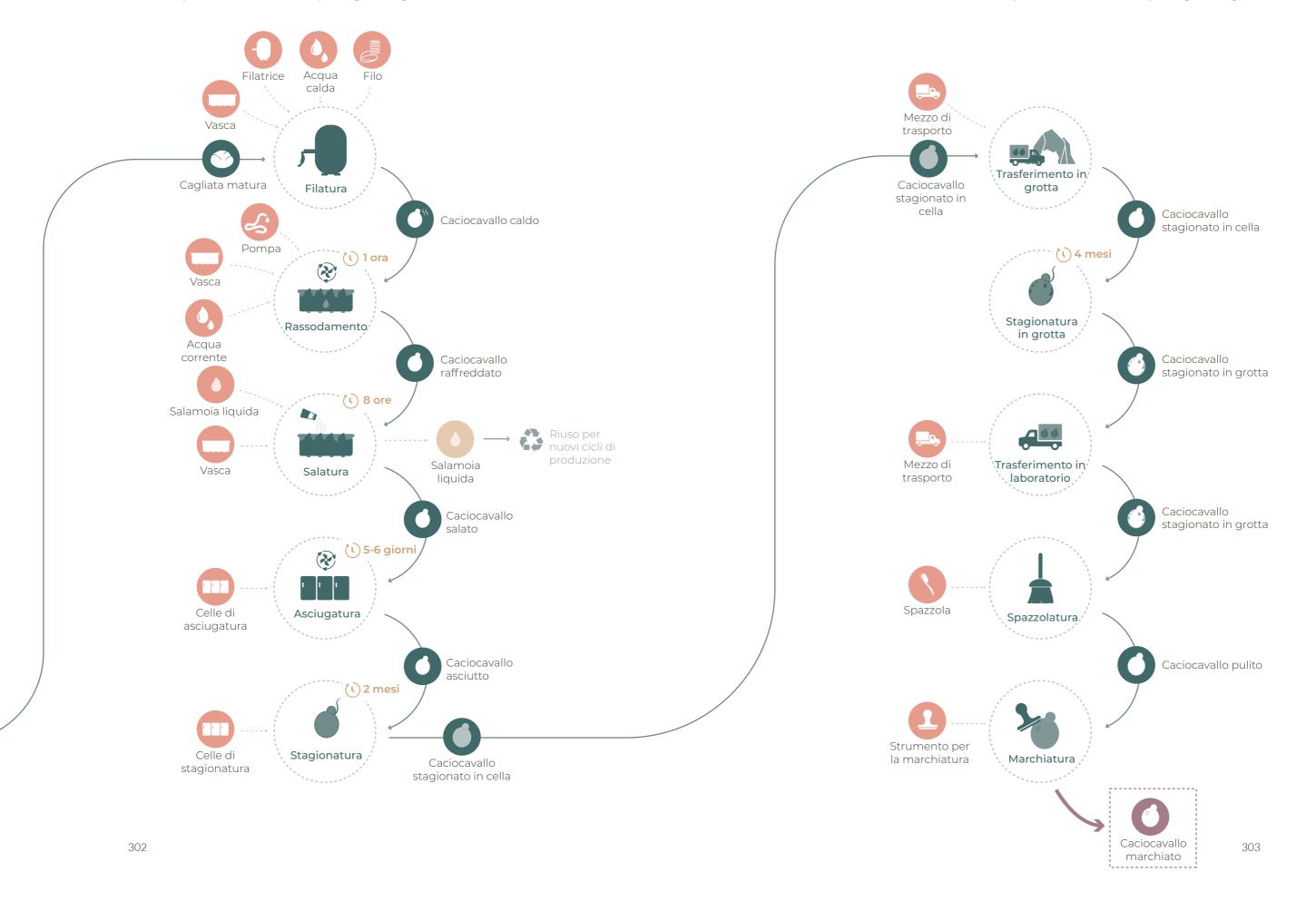


Stagionatura caciovalli in grotta di tufo e pietra.



Interno della caciocavalleria. Foto: https://www.piutstudio.it/.









# Masseria Valenzio Salumi Alta Irpinia

Calitri (AV)











Produzione tipica: Salsiccia tradizionale calitrana.

Il processo di produzione non richiede l'aggiunta di coloranti nè conservanti e viene effettuato nel rispetto dei naturali tempi di lavorazione della carne.

### Salsiccia tradizionale calitrana

Varietà di suino:



Maiale bianco



Maialino nero casertano

La salsiccia tradizionale calitrana, meno nobile rispetto alla soppressata, richiede l'impiego di quasi tutti i pezzi di carne (sia queli pregiati che non), esclusivamente di maiale bianco. Il condimento tradizionale prevede l'aggiunta di sale, finocchio e peperoncino piccante.

L'affinatura delle salsicce in grotta dura circa 40 giorni, molto meno rispetto al prosciutto e alle soppressate in quanto le salsicce tendono ad avere un rapido assorbimento delle muffe.





Affinatura in laboratorio alll'interno di celle a temperatura controllata.

Dettaglio delle salsiccie ammuffite in seguito alla stagionatura in grotta.

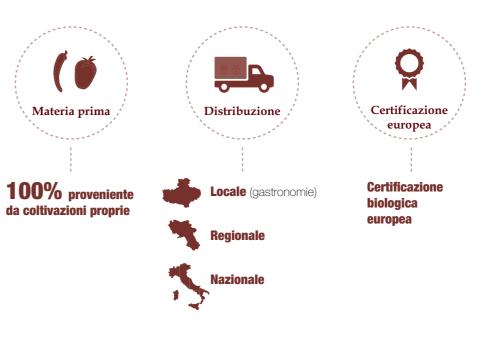


Dettaglio del prosciutto crudo, esposto in vetrina. Fonte: https://www.ilmangiaweb.it/masseria-valenzio

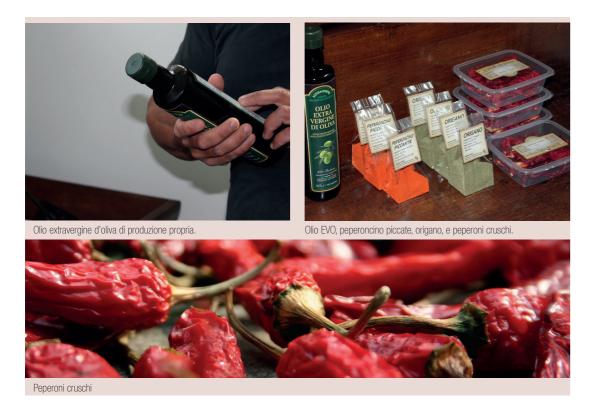
Grasso in eccesso Eliminazione grasso in eccesso Carne selezionata Trituratrice Triturazione Carne macinata Peperoncino , Impastamento/ mpasto Budella Insaccaggio Salsiccia fresca Affinatura in celle a t controllata Salsiccia fresca Affinatura in Trasferimento grotta in grotta Salsiccia stagionata ammuffita Spazzola Spazzolatura, Salsiccia pulita



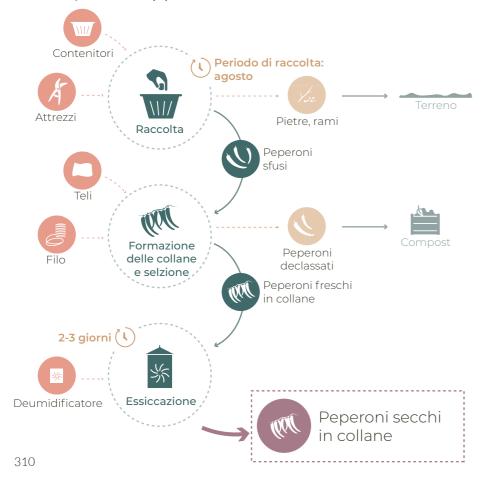




#### Azienda agricola Natura & Essenze



#### Processo di produzione dei **peperoni cruschi**





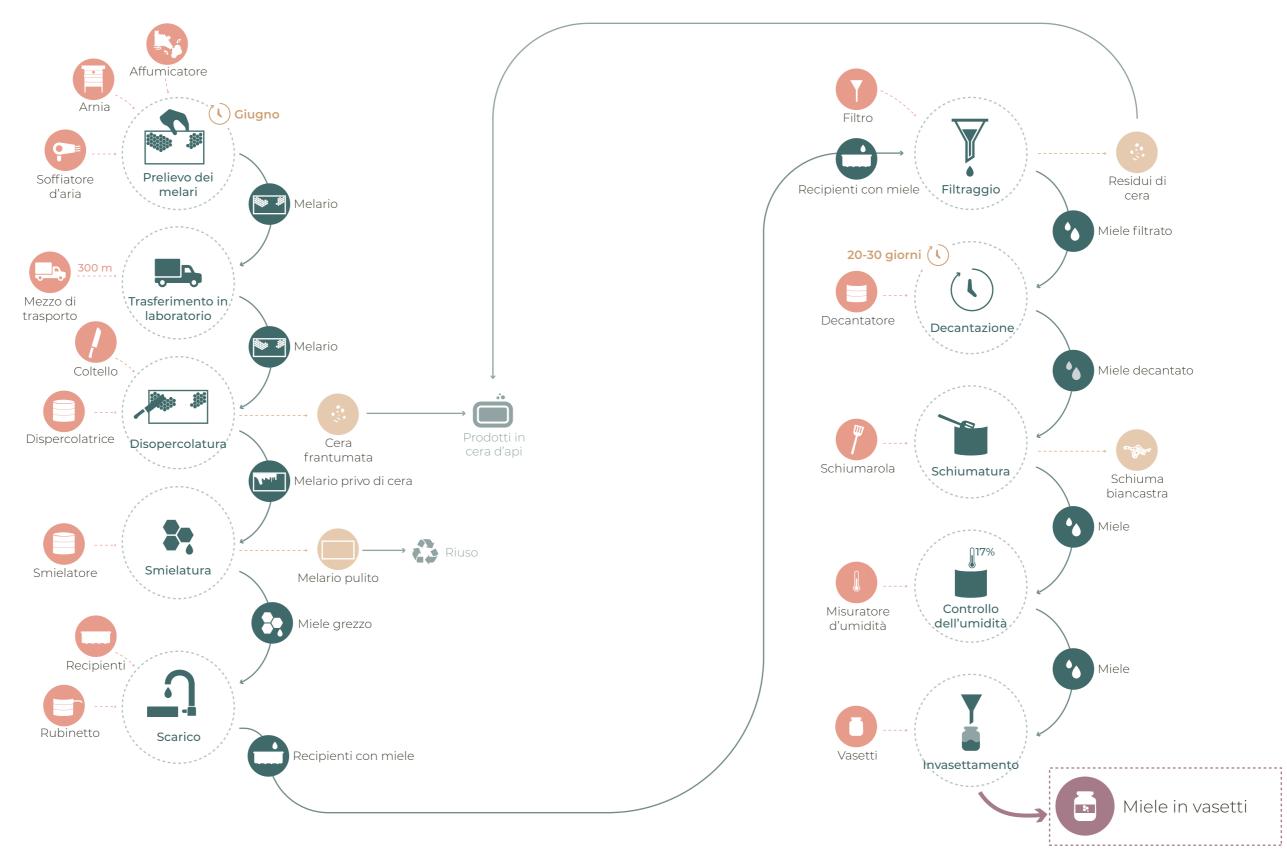




## Apicoltura Filippo Masini Conza della Campania(AV)



Processo di produzione del **miele**Processo di produzione del **miele** 



### Apicoltura Filippo Masini

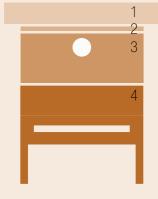
#### Miele Millefiori



## **Tipologie di miele** prodotto: - Miele Millefiori

- Miele di castagno
- Melata di bosco
- Miele d'acacia

#### Descrizione dell'arnia:



- 1.Tetto: struttura in legno impermeabile, composto da un pannello di legno rivestito da un foglio di lamiera.
- **2.Coprifavo:** costituisce il "tappo" dell'amia. Possiede al centro un foro per consentire l'inserimento di un nutritore nel periodo invernale.
- 3.Melario: contiene i favi in cui le api depositano il
- **4.Nido:** il nido è alto circa 35 cm e al suo interno vengono riposi i telaini da nido; è il luogo in cui vivono le api.









Dettaglio delle api mentre lavorano la cera.



I luoghi dell'esperienza

#### I luoghi dell'esperienza

Interpretando il viaggio non come mero spostamento da un luogo ad un altro, ma come rapporto dell'uomo con lo spazio, esso deve essere concepito come un itinerario esperienziale che accompagna il viaggiatore in tutte le fasi: a partire dalla pianificazione fino al suo termine.

La mappa in fig.103 illustra, in modo schematico, i luoghi dell'esperienza ferroviaria:

- 1. A casa;
- 2. Nei vagoni;
- 3. In stazione:
- 4. Sul territorio.

Nei paragrafi seguenti, le voci verranno approfondite singolarmente e saranno accompagnate da uno schema riassuntivo, laddove necessario.

#### A casa

L'esperienza ferroviaria inizia, appunto, da casa attraverso la scelta e personalizzazione dell'itinerario, informazioni sugli eventi in loco e l'acquisto del biglietto. Le criticità individuate in seguito all'analisi olistica, avevano evidenziato l'impossibilità di pianificare un viaggio in anticipo e di avere informazioni sulle tipologie dell'itinerario.

Nell'ottica di un potenziamento dell'esperienza ferroviaria, si assume che il servizio, a partire dal 2020 (per ulteriori approfondimenti si rimanda al capitolo 10) potrà acquisire una regolarità effettuando corse durante tutto il weekend. In tal modo si avrà la possibilità di poter pianificare il viaggio in anticipo. Per quanto riguarda il servizio di prenotazione, si rimanda (così com'è tutt'ora) ai canali Trenitalia: in particolare, è di recente creazione (maggio 2019) l'app gestita dalla Fondazione FS per l'acquisto del biglietto dei viaggi in treno storico.

Per quanto riguarda le informazioni sugli eventi in loco, si assume che la pubblicità e la visibilità avvengano tramite i canali social che sono i mezzi più efficaci per la comunicazione; per cui si assume un utilizzo delle pagine facebook (di In Loco Motivi e dell'app), affiancate dal miglioramento dell'attuale sito web della ferrovia.

Tali sistemi di comunicazione (associati all'utilizzo dell'app) facilitano la comunicazione anche successivamente al viaggio; in seguito all'esperienza ci si aspetta che i viaggiatori possano essere interessati a rimanere aggiornati sugli eventi futuri e prendervi parte.





#### Dove si svolge l'esperienza ferroviaria?





- Scelta e personalizzazione dell'itinerario
- Informazioni sugli eventi in loco
- Acquisto del biglietto



- Degustazione
- Altre attività occasionali: letture, racconti, intrattenimenti musicali, etc.



- Servizi di accoglienza (Info point, bar, toilette)
- Temporary shop
- Altre attività occasionali: laboratori, mostre, convegnietc.



- Visita al centro storico, ai laboratori d'artigianato
- Pranzo presso i locali di ristorazione
- **4.** "Sul territorio" Pernottamento presso le strutture di ospitalità

Fig. 103. Schema concettuale generale dell'esperienza ferroviaria.

#### Nei vagoni

L'esperienza ferroviaria vera e propria ha inizio nel momento in cui si prende posto sul treno. È necessario che il treno diventi un luogo dinamico, di sperimentazione e condivisione delle esperienze: pertanto i viaggi saranno corredati da attività ed eventi occasionali per generare un'offerta diversificata e flessibile.

Elemento centrale e innovativo dell'esperienza sarà, come già anticipato, un servizio di degustazione di prodotti tipici organizzato dal consorzio, in collaborazione con i volontari di In Loco Motivi che si occuperanno della gestione a bordo. Trattandosi di prodotti locali e di qualità e in vista dell'ampliamento degli aderenti al consorzio, le degustazioni saranno sicuramente stagionali e diversificate da un viaggio all'altro; ciò presuppone un'offerta variabile che susciti novità e curiosità.

Accanto all'esperienza di degustazione che già di per sé produce un avvicinamento alla cultura locale, il viaggio potrà essere corredato da eventi occasionali che contribuiscono a rendere il viaggio più dinamico. Principalmente le attività che verranno svolte potranno ricoprire: una funzione ludica, didattica e/o commemorativa per la rievocazione di memorie e ricordi. Nello schema in fig. 104 vengono indicate alcune delle possibili tipologie di attività che potrebbero svolgersi sul treno. Alcune di esse sono derivate da spunti raccolti dall'indagine del questionario e per questo sono frutto del desiderio di alcuni viaggiatori che hanno espresso, generalmente, la volontà di trovarsi dinanzi a rievocazioni storiche, di adibire una carrozza/museo, o di viaggiare in compagnia di musica tradizionale. È chiaro che la lista degli eventi e delle attività potrebbe allargarsi ulteriormente: anzi, l'azione del reinventarsi e del proporre sempre qualcosa di nuovo è la chiave per il successo del viaggio e per non cadere nella monotonia. Per tale motivo sarà necessario che l'azione del consorzio si affianchi e punti al coinvolgimento di altre personalità esterne che hanno voglia di partecipare e di mettersi in gioco. È il caso, ad esempio, di corsi di ricamo o di musica popolare che vedono il coinvolgimento delle fasce anziane della popolazione appartenenti ai gruppi del centro anziani, portatori di saggezza e cultura. In tal modo il treno diventerebbe un luogo di ritrovo e di scambio e di incontro tra culture.

#### In stazione

Al termine del viaggio, i viaggiatori raggiungono le stazioni, opportunamente adibite e pronte per l'accoglienza. Come già descritto in precedenza, in seguito alla riqualificazione dei fabbricati grazie agli investimenti della Regione Campania, le stazioni diventeranno importanti punti di riferimento non solo per il viaggiatore

ma anche, e soprattutto, per la comunità.

In primo luogo la stazione di Conza-Andretta-Cairano (più grande rispetto alle altre in quanto possiede una doppia struttura per la rimessa delle locomotive) costituirà la sede operativa del consorzio; per cui si immagina che sia attiva tutto l'anno.

In secondo luogo, analogamente al discorso relativo ai vagoni, le stazioni dovranno diventare un luogo dinamico e aperto all'accoglienza turistica. Pertanto, dal punto di vista progettuale, si è pensato di inserire, all'interno, delle attività ben definite che sopperiscono al duplice ruolo delle stazioni. Una parte del fabbricato di ciascuna stazione lungo la linea sarà destinato a servizi per l'accoglienza turistica: infopoint, con relativo materiale cartaceo a disposizione dei turisti per avviarli alla scoperta del territorio, e strutture ricettive di prima accoglienza (punti di ristoro e toilette).

Accanto a tali destinazioni d'uso, parte degli spazi interni e adiacenti alle stazioni sarà adibito a **temporary shop**: in questo modo si favorisce un maggiore coinvolgimento delle attività produttive e commerciali della zona che potranno prendere in affitto uno spazio per l'esposizione e la vendita dei prodotti. Ciò contribuirebbe alla rifunzionalizzazione delle stazioni nel senso di piccolo mercato della gastronomia e dell'artigianato di qualità.

Oltre a ciò, le stazioni riserveranno delle aree polifunzionali per lo svolgimento di convegni e/o laboratori didattici, o come sede per altre tipologie di eventi. Analogamente agli eventi che si svolgeranno a bordo treno, anche per gli eventi in stazione (promossi dal consorzio) si prevede il coinvolgimento di altre associazioni locali o di privati che intendono portare avanti una propria idea.

#### Sul territorio

Successivamente all'accoglienza e alla partecipazione di eventuali eventi presenti in stazione, l'esperienza ferroviaria prosegue alla scoperta del territorio. In tal caso l'app e il materiale cartaceo (o comunque il semplice supporto vocale ricevuto all'infopoint) costituiscono strumenti fondamentali per condurre i turisti alla visita dei luoghi. L'esperienza ferroviaria che, a partire dai vagoni, ha stimolato verso un avvicinamento alla cultura locale, giunge ora a compimento attraverso l'esplorazione dei luoghi che si manifesta in modo differente in base alle esigenze dei turisti: sicuramente i flussi turistici propenderanno, in larga parte, alla conoscenza dei borghi; in alternativa si potrebbe optare per itinerari naturalistici o gastronomici, o legati all'artigianato.

A fronte delle potenzialità dell'area, il ventaglio delle possibilità offerte è molto ampio. È fondamentale provare a reinventarsi e iniziare una concreta azione di pianificazione per trovarsi pronti all'accoglienza turistica.

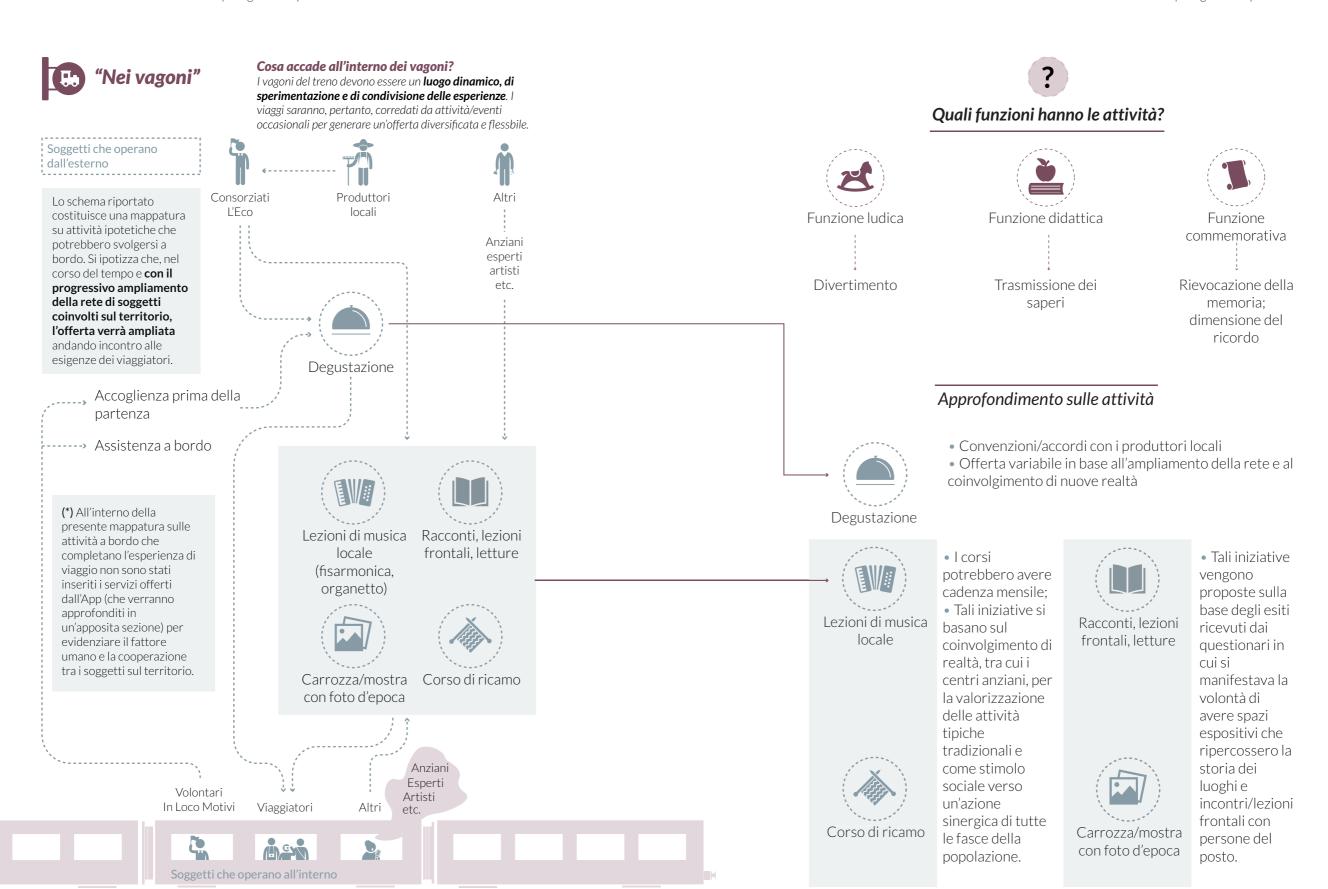
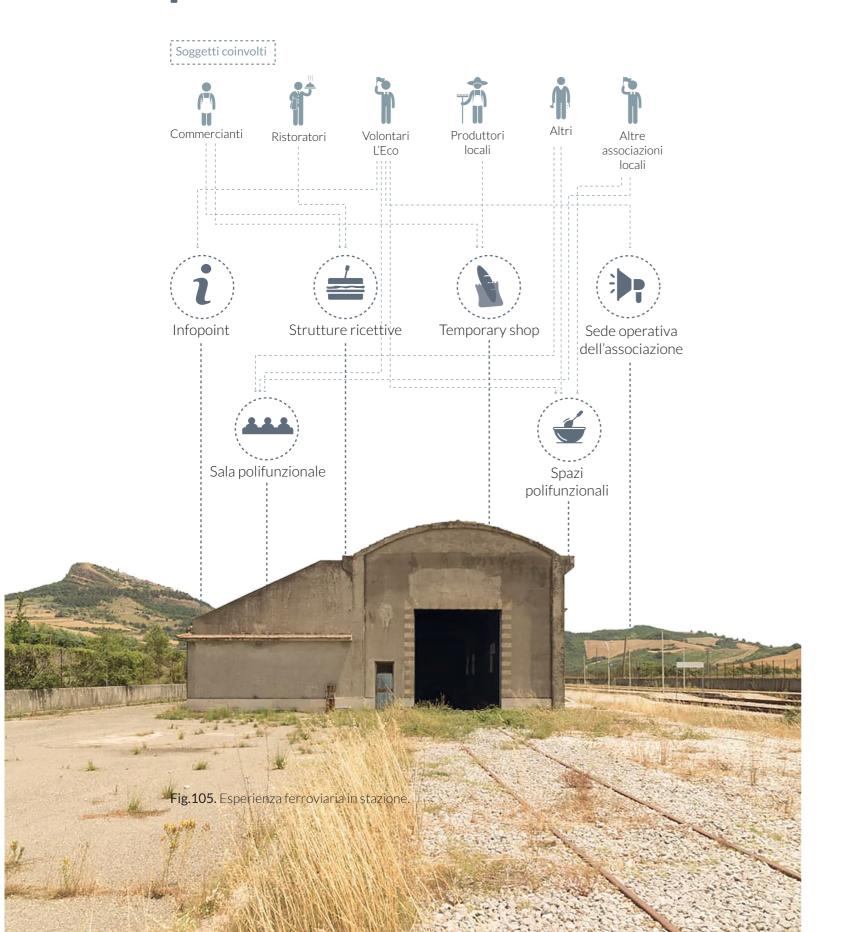


Fig. 104. Esperienza ferroviaria nei vagoni.

## "In stazione"



#### Approfondimento sulle attività





Strutture ricettive

Per strutture ricettive di prima accoglienza si intendono: punti di ristoro e toilette



Temporary shop

I temporary shop sono aree per l'affitto temporaneo degli spazi da parte di aziende agricole locali, gastronomie o altre attività.





La sala polifunzionale è uno spazio pensato per conferenze, convegni, proiezioni video etc., al servizio della comunità



Gli spazi polifunzionali sono aree pensate per la realizzazione di laboratori didattici legati alla gastronomia e all'artigianato locale, allestimento mostre etc.



Coinvolgimento delle realtà locali

(ristoranti, bar, aziende) attraverso la

proposta delle

eccellenze

gastronomiche

territoriali

Criteri di di dinamicità e flessibilità per dare la possibilità allo spazio di reinventarsi ed adattarsi a nuove funzioni



#### Storytelling

Le pagine che seguono rappresentano il racconto di due differenti esperienze ferroviarie narrate nella forma di fumetto. Il filo della narrazione si è basato sugli accadimenti cronologici e, allo stesso tempo, sull'attenzione alla sfera psicologica ed emotiva dei personaggi. La scelta di tale modalità narrativa nasce dall'esigenza di attribuire ai soggetti dei caratteri diversi per trasmettere il "senso del treno" e il coinvolgimento che è in grado di suscitare.

## Il canto di Palomar

Racconto del giorno in cui Palomar si avvicinò alla musica tradizionale calitrana.





#### Chi sono i personaggi?



Il Signor Palomar

Viaggiatore solitario, timido e taciturno, alla ricerca di nuova realtà da esplorare.



I compagni del treno

Padre e figlio, dall'animo allegro, desiderosi di un'esperienza divertente.



La "Banda della Posta"

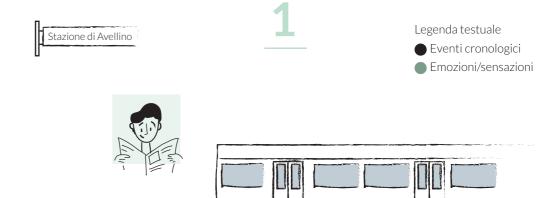
Piccolo cmplesso musicale di Calitri composto da anziani, accomunati dalla passione per i canti tradizionali, invitati sul treno per intrattenimento



#### Cosa si vuole comunicare?



- La destinazione non è il fine ultimo ma è solo una parte dell'esperienza di viaggio
- Il treno può essere un luogo dinamico e un veicolo per avvicinare il turista alla cultura locale
- L'enfatizzazione della **componente emozionale** legata al clima conviviale
- L'importanza del fattore umano per la generazione di nuovi legami e l'unicità dell'esperienza



Il signor Palomar è un viaggiatore solitario che vive in città. Un giorno decide di vivere un'esperienza a bordo di un treno storico con partenza dalla stazione di Avellino e diretto a Calitri.

Il signor Palomar è emozionato perchè crede che l'esperienza sarà entusiasmante e non vede l'ora di poter conoscere nuove realtà.





Palomar è una persona timida e taciturna che, più di tutto il resto, ama osservare. All'arrivo del treno prende posto in uno dei vagoni, di fronte ad altri due viaggiatori, ed osserva il paesaggio fuori dal finestrino.

Palomar è leggermente a disagio in quanto è a conoscenza del programma del viaggio e sa che un piccolo complesso musicale allieterà i viaggiatori all'interno delle carrozze. Egli, però, crede che una situazione simile non faccia al caso suo e, nonostante la curiosità, decide di non raccogliere maggiori informazioni e restare seduto al suo posto.



La musica non tarda a farsi sentire. Allegre note musicali sembrano invadere tutte le carrozze arrivando fino all'orecchio di Palomar e dei suoi compagni di viaggio. Quest'ultimi, divertiti dall'atmosfera gioiosa, esprimono la volontà di avvicinarsi ai suonatori ed invitano Palomar a fare altrettanto.

Palomar è contento. L'entusiasmo collettivo dei compagni seduti di fronte sembra averlo aiutato a combattere la sua timidezza e a godersi appieno l'esperienza di viaggio.





La Banda della Posta ha iniziato ad intonare i propri canti ma non si tratta di un'esibizione. L'atmosfera, in carrozza, è dinamica e completamente nuova in quanto tutti i viaggiatori, in piedi, cantano a gran voce basandosi su improvvisazione e ritmo.

Palomar resta affascinato da questa musica e da suonatori così simpatici. Si sente a proprio agio ed inizia a cantare.



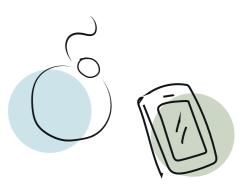
L'intrattenimento è terminato e Palomar si avvicina ai suonatori per complimentarsi. In tale occasione viene a conoscenza che l'associazione L'Eco organizza un corso di musica popolare, a bordo, ogni primo sabato del mese. In alternativa, egli potrà recarsi a Calitri presso la "barberia musicale" ogni giovedì per sentirli cantare nuovamente.

Palomar è entusiasta. Consapevole dell'esclusività di tale esperienza, non vede l'ora di recarsi alla barberia musicale e di partecipare alle lezioni di canto per apprendere nuovi aspetti della cultura irpina. Ancor prima di essere giunto a destinazione, si sente arricchito di nuovi contenuti.



#### Conclusioni: Cosa è accaduto?

- 1. **Coinvolgimento emotivo** del protagonista in relazione all'entusiasmo generale degli altri viaggiatori;
- 2. **Incoraggiamento all'interazione** grazie alla disposizione frontale delle sedute;
- 3. **Trasmissione**, in una modalità divertente, di aspetti **della cultura locale**, che produce l'effetto di avvicinamento del turista verso quella specifica realtà;
- 4. Generazione di un dialogo costruttivo tra residenti e viaggiatori;
- 5. **Conoscenza dell'associazione** attraverso le attività organizzate;
- 6. **Senso di soddisfazione** dell'esperienza di viaggio ancor prima di essere giunti a destinazione;
- 7. Desiderio di **ripetere l'esperienza** per sperimentare nuove attività.



## Le tradizioni dei Godot

Viaggio della famiglia Godot sulle tracce del passato.





#### Chi sono i personaggi?



Allegra



I nonni Godot



Volontario In Loco Motivi

La nipote dall'animo curioso

Emigrati in Svizzera negli anni Cinquanta, viaggiano alla ricerca dei luoghi della propria infanzia Assistente a bordo treno e addetto al servizio di degustazione



#### Cosa si vuole comunicare?



- La destinazione non è il fine ultimo ma è solo una parte dell'esperienza di viaggio
- Il treno può essere un luogo dinamico e un veicolo per avvicinare il turista alla cultura locale
  - L'enfatizzazione della **componente emozionale** legata al tema del ricordo
- L'importanza di una modalità di apprendimento divertente per generare curiosità e condurre alla scoperta dei luoghi





Legenda testuale

Eventi cronologiciEmozioni/sensazioni





La famiglia Godot, coppia di anziani emigrata in Svizzera da circa cinquant'anni, decide di intraprende un viaggio in treno storico insieme alla nipote per ripercorrere i luoghi dell'infanzia e riscoprire gli antichi sapori. La famiglia decide di partire dalla stazione di Montella e di effettuare una sosta presso la stazione di Conza-Andretta-Cairano per la visita al parco archeologico di Compsa, dove sorgeva l'antico paese.

La famiglia Godot **non ha grandi aspettative** riguardo ai servizi di cui è corredato il viaggio; **l'emozione è così forte** che essi non si interrogano su ciò che potrebbero trovare a bordo ma sono impazienti di poter raccontare alla nipote, Allegra, i luoghi della loro infanzia

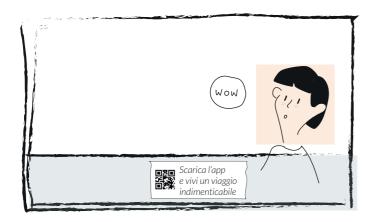
2



Il viaggio ha inizio e la coppia mantiene gli occhi puntati verso il finestrino per riuscire a cogliere ogni dettaglio del paesaggio.

Allegra, invece, è piuttosto annoiata. Durante la prima mezz'ora del viaggio è rimasta affascinata dal paesaggio ma, dopo un po', la noia inizia a farsi sentire.

3



Allegra, attratta dagli interni del treno d'epoca ed intenta a scrutare ogni angolo, coglie, sulla parete, un QrCode e legge l'invito a scaricare l'app per vivere al meglio l'esperienza di viaggio. Con la dinamicità di una ragazzina e sfruttando la connessione wi-fi del treno, il sito si apre in un batter d'occhio.

L'entusiasmo di Allegra si riaccende in quanto è stimolata dalla presenza del QrCode che induce curiosità.

4



Il sito è attivo e Allegra inizia a giocarci divertendosi a scoprire nuovi itinerari sulla mappa. Nel frattempo i nonni vengono inaspettatamente colti da uno dei volontari di In Loco Motivi che offre una degustazione di prodotti tipici. La accettano volentieri.

La famiglia resta piacevolmente sorpresa del servizio offerto a bordo

5



I nonni iniziano a degustare i prodotti, ricordando i sapori della propria infanzia. Il viaggio si trasforma in un'occasione di dialogo e coinvolgimento tra i nonni e gli altri passeggeri che si addentrano nel racconto di vicende personali legate al ricordo di colazioni e merende in famiglia.

L'atmosfera, in treno, diventa dinamica e conviviale



Allegra, intanto, continua ad affiancare alla degustazione, la sperimentazione dell'app e scopre una sezione dedicata ai prodotti tipici e alle realtà produttive locali. A questo punto lo mostra ai nonni e attiva il racconto dei prodotti in vivavoce.

Allegra è felice. Le funzionalità dell'app le hanno permesso di scoprire i luoghi in una modalità diversa ed è soddisfatta di aver trovato una sezione che interesserà anche nonni



Al suono del racconto, gli altri passeggeri si avvicinano per ascoltare e si apprestano a scansionare il QrCode per scoprire l'app.

La modalità narrativa sembra aver coinvolto l'intero vagone che resta incuriosito dalle realtà produttive locali e manifesta la volontà di visitare le grotte in tufo per la stagiona tura del caciocavallo, assaggiato durante la degustazione, o dell'antico mulino dove si produce farina macinata a pietra.



La famiglia Godot, incuriosita dagli itinerari proposti dall'app, decide di prolungare la propria permanenza in loco presso le strutture di ospitalità diffusa a Cairano per sfruttare la giornata successiva alla scoperta delle nuove realtà.

L'entusiasmo della famiglia è tale da trasformare una semplice gita in un itinerario esperienziale sulle tracce del proprio passato.

#### torytelling



#### Conclusioni: cosa è acaduto?

- **1. Stimolazione verso processi di apprendimento attivo** della cultura locale in modo innovatico attraverso suoni e sapori;
- 2. Identificazione del sito web come strumento di aggregazione e coinvolgimento;
- 3. Stimolazione al ricordo e alla condivisione delle esperienze;
- 4. Coinvolgimento emotivo attraverso racconti familiari;
- 5. Incoraggiamento alla scoperta di itinerari sempre nuovi;
- **6. Generazione di nuove relazioni** sul territorio tra l'associazione In Loco Motivi e i produttori locali.



Nuovi itinerari lungo la linea

#### Nuovi itinerari lungo la linea

Il discorso relativo alla scelta dell'area focus (di cui si è parlato nel capitolo VII) è stato approfondito attraverso l'individuazione delle potenzialità del territorio nell'ottica di un'offerta turistica.

La mappa in **fig.106** illustra il quadro di partenza in cui sono presenti i tre centri abitati (Cairano, Conza della Campania e Calitri) e le due stazioni ferroviarie (stazione di Conza-Andretta-Cairano e Calitri-Pescopagano) comprese nell'area di progetto:

- **Conza** che possiede delle potenzialità legate all'ambito storico-naturalistico (per la presenza dell'Oasi WWF e del Parco storico e archeologico di Compsa):
- Cairano, luogo di ospitalità diffusa;
- **Calitri**, che dalle vie del centro storico conduce a ricchi itinerari gastronomici e all'artigianato fiorente.

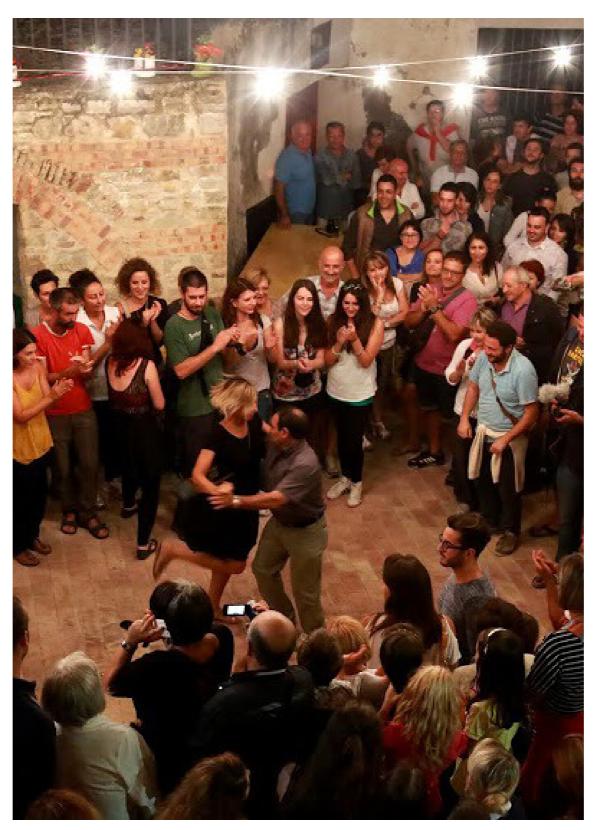
A partire da questi elementi di potenzialità, nell'area sono stati individuati (e successivamente sviluppati) due possibili itinerari di visita (fig. 107):

- Un **itinerario storico gastronomico** che abbraccia i paesi di Calitri e Cairano;
- Un **itinerario storico-naturalistico** che coinvolge Cairano e Conza.

Gli itinerari sono stati pianificati anche nell'ottica di una possibile unione attraverso il pernottamento da effettuare a Cairano; in tal modo non si tratterebbe di una gita in giornata ma di un viaggio di due giorni durante il weekend.

L'esposizione e le indicazioni dei viaggi sono stati sviluppati nelle mappe qui di seguito, sia dal punto di vista spaziale (fig.108-109) sia sotto forma di tabella/timeline per informazioni dettagliate (fig.110).

Avendo già approfondito la parte relativa all'esperienza di viaggio e alle modalità di



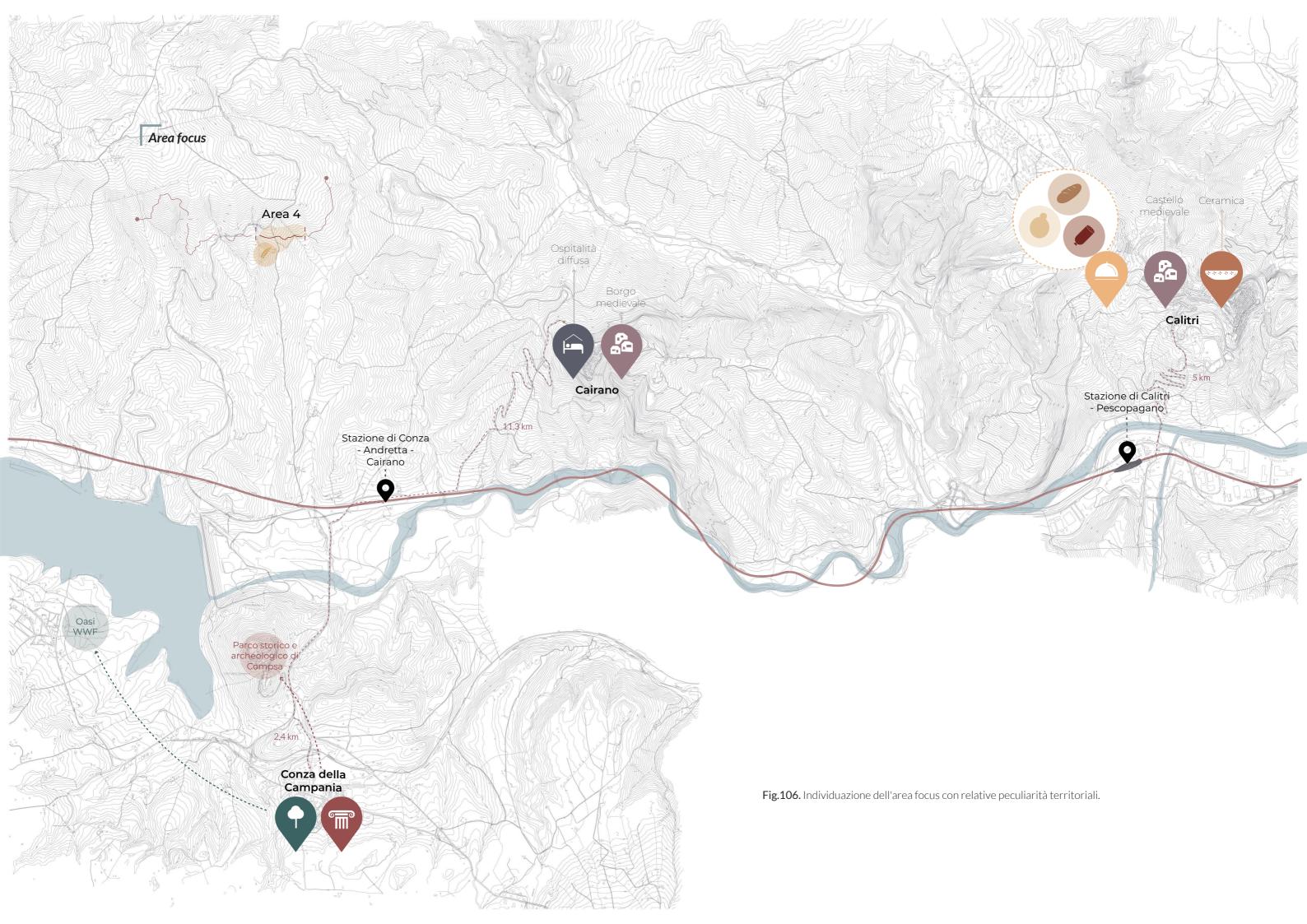
∧ Borgo di Calitri, foto di Giuseppe Formiglio

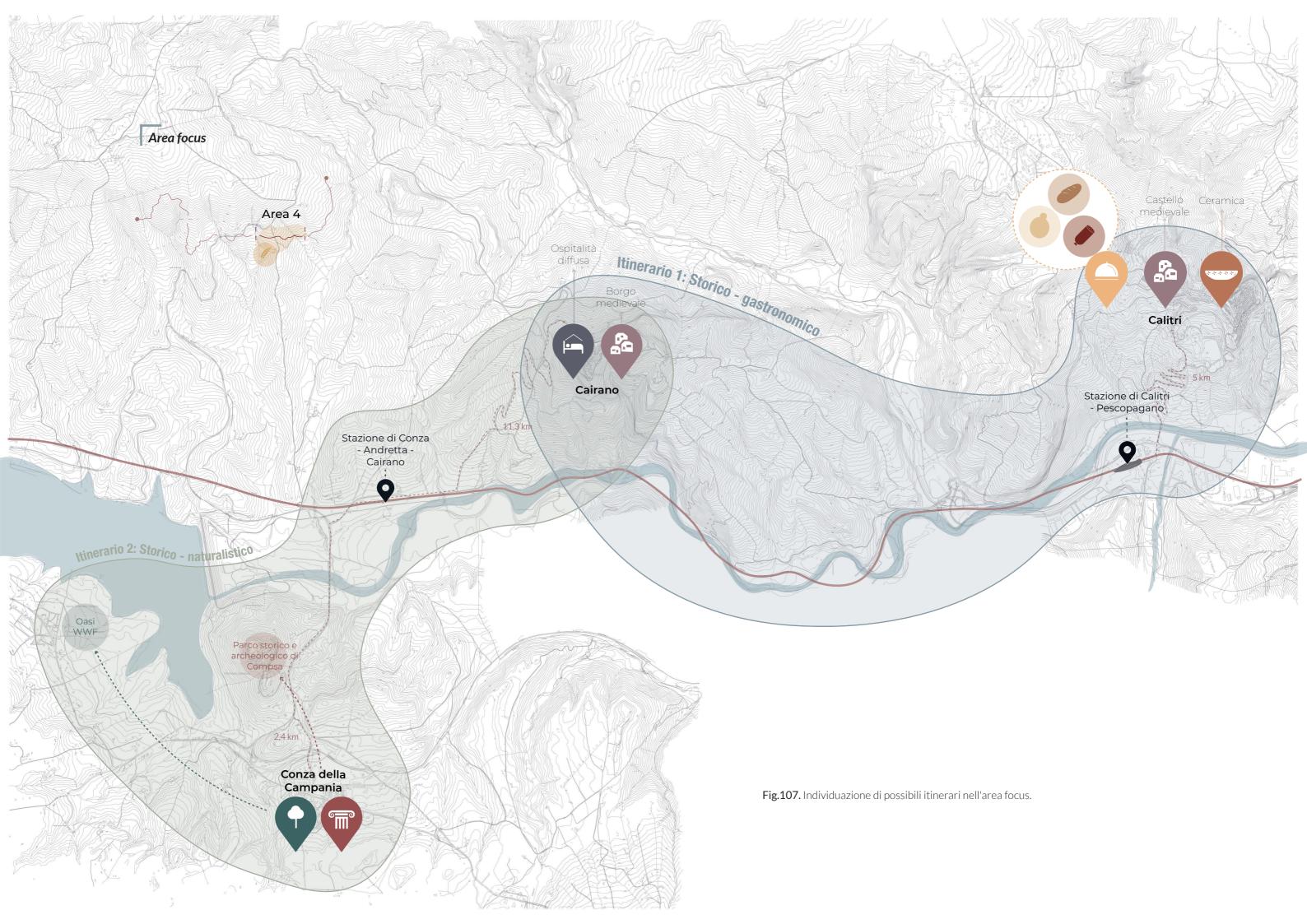
svolgimento, gli itinerari sono stati sviluppati a partire dal momento in cui i turisti giungono in stazione.

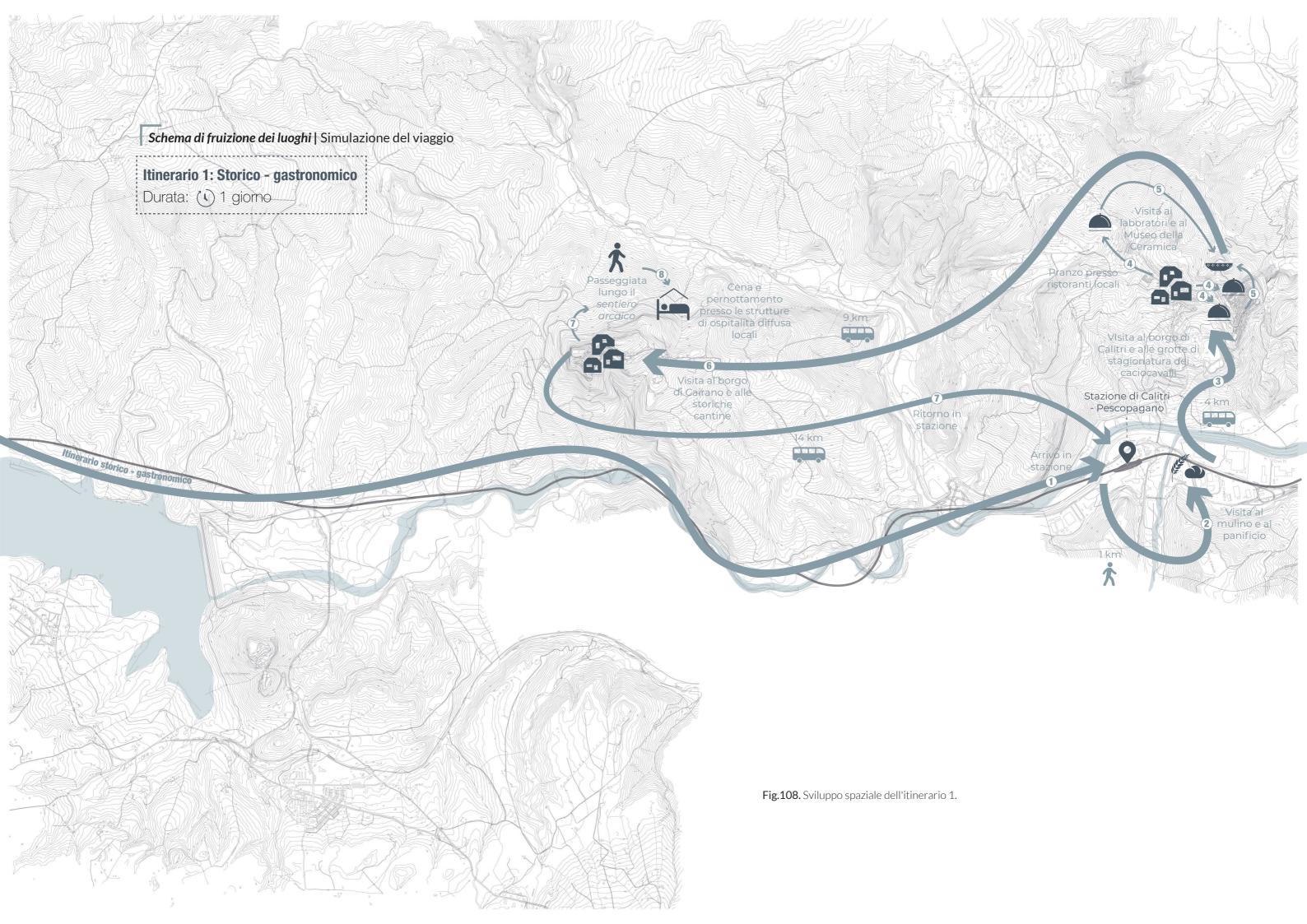
riferimento all'**itinerario** successivamente all'accoglienza in stazione, ai turisti verrà proposta la visita ad alcune aziende locali - in questo caso mulino e panificio - situate nell'area industriale di Calitri, ad 1 km dalla ferrovia, per apprendere le tecniche di lavorazione del pane tradizionale e per entrare in contatto con la materia prima, ovvero con le varie tipologie di grani antichi lavorate al mulino. Successivamente, grazie ad un servizio navetta, si prosegue con una visita al borgo di Calitri, al centro storico e, in particolare, alle antiche grotte di stagionatura. A metà giornata avverrà il pranzo presso ristoranti convenzionati, selezionati sulla base dell'offerta proposta, legata ai piatti della tradizione locale e sulla qualità della materia prima: autoprodotta e/o acquistata presso aziende locali.

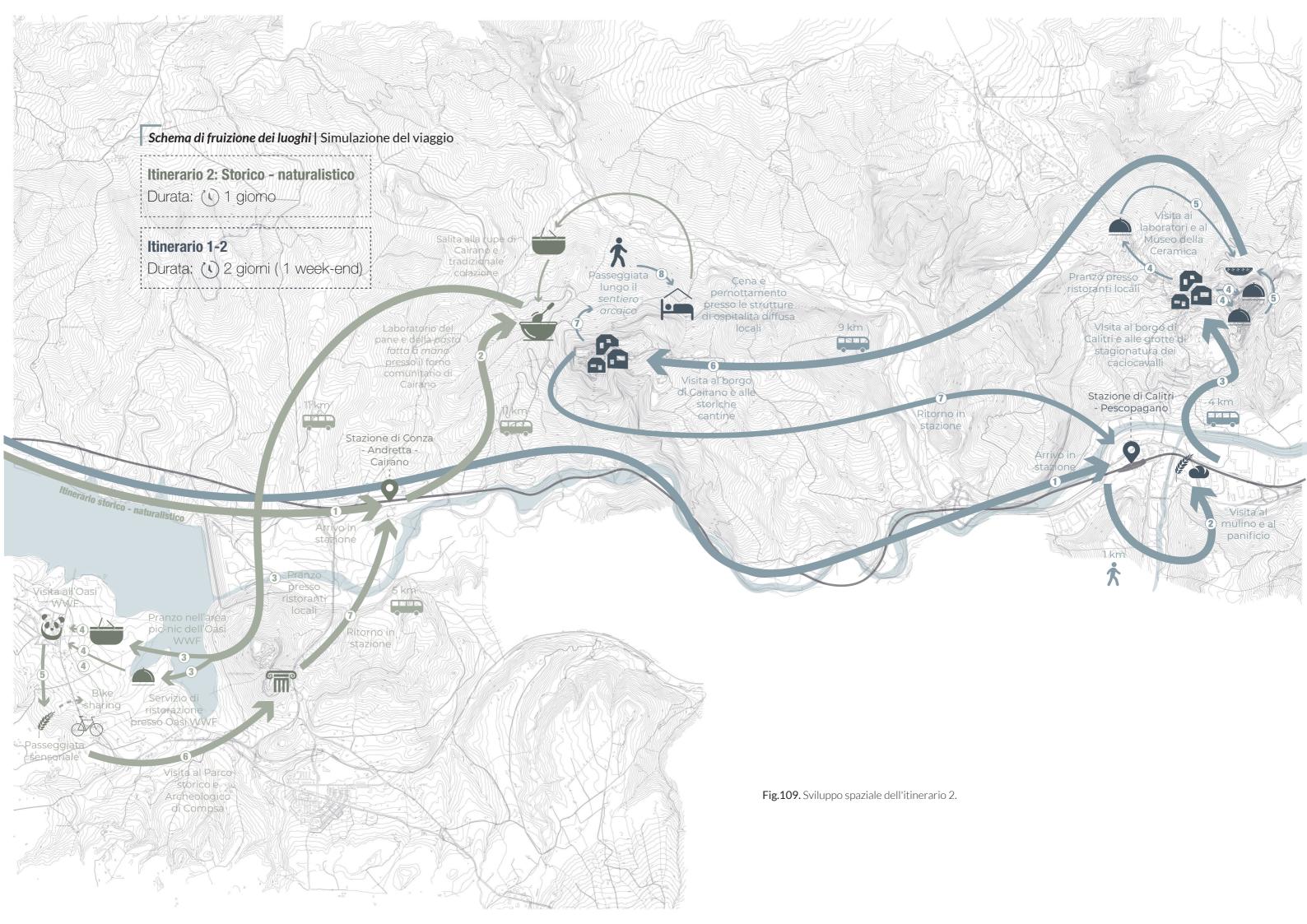
La seconda parte della giornata verrà dedicata ai laboratori d'artigianato; dopodichè si procederà verso il borgo di Cairano, posto idilliaco per i suoi panorami. A questo punto si avrà la possibilità di pernottare lì, oppure di ritornare in stazione per attendere il treno.

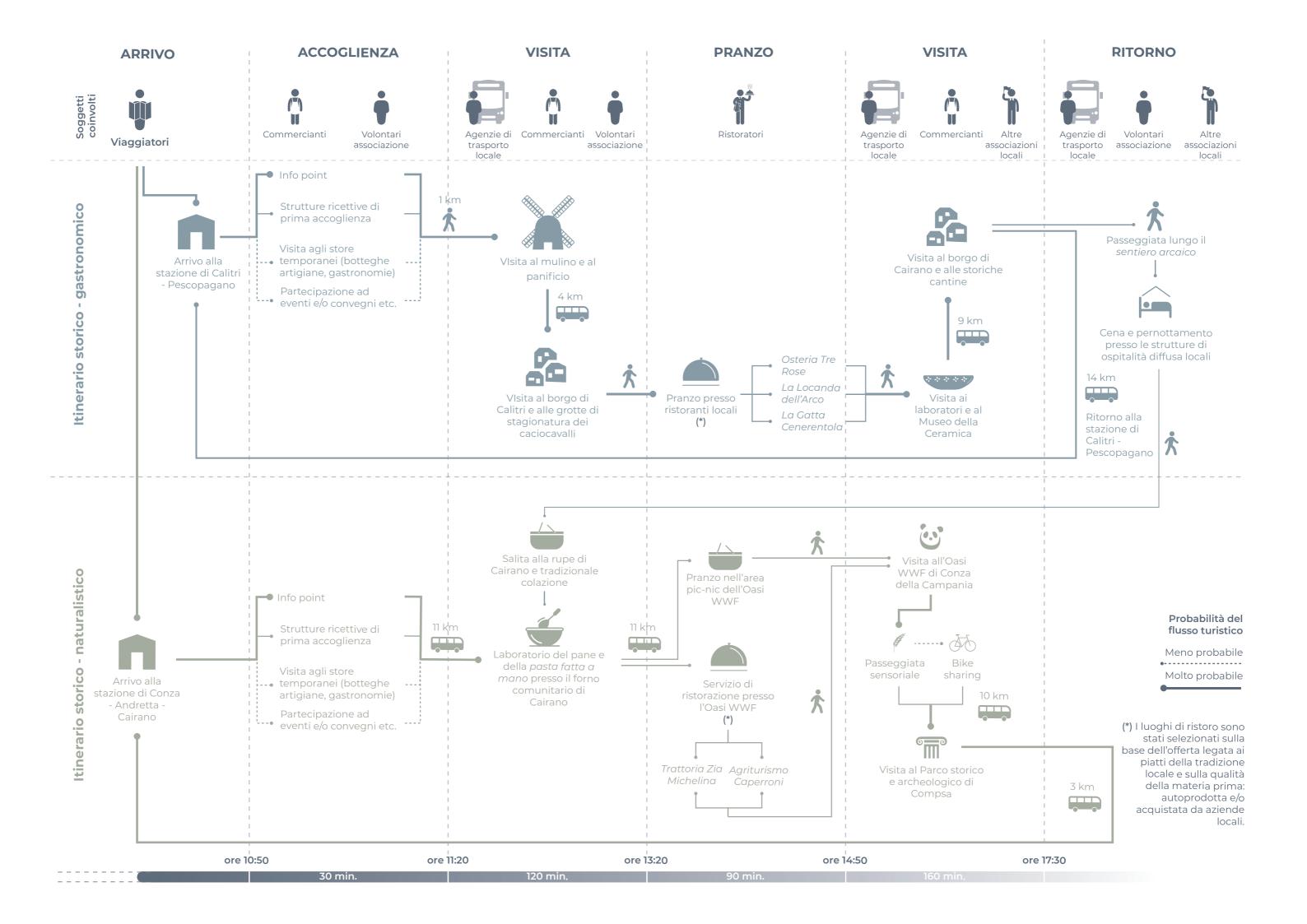
L'itinerario 2 comincia proprio a Cairano. A fronte di un discorso legato alla panificazione iniziato nell'itinerario precedente con la visita al panificio e al mulino, l'attività da svolgersi a Cairano riguarderà "l'arte del preparare il pane e la pasta fatta in casa": il laboratorio verrà condotto da volontari del posto (in particolare si punta al coinvolgimento degli anziani del paese) nella nuova struttura del forno comunitario (opera di un intervento di riqualificazione del borgo). La tappa successiva è l'oasi WWF di Conza presso la quale si pranzerà grazie ad un servizio di ristorazione da parte di attività locali. Anche in questo caso, sono stati rispettati i medesimi criteri di selezione descritti in precedenza. Si proseguirà con la visita all'oasi, con un laboratorio sensoriale legato al mondo vegetale, e la visita al Parco Storico e Archeologico. A questo punto si rientrerà in stazione.











Per restituire un'idea completa del viaggio (anche dal punto di vista economico), sono state effettuate delle stime risolte nella forma di pacchetti-viaggio (fig.111-112). La valutazione dei costi relativi al viaggio si è basata sugli attuali prezzi del biglietto acquistabile tramite i canali Trenitalia; per le altre voci è stata effettuata una stima indicativa basata sui prezzi presenti sul mercato.

L'individuazione degli itinerari costituisce una dimostrazione concreta delle possibilità offerte dal territorio e dell'ampia varietà della proposta turistica che potrebbe sussistere. È chiaro che l'obiettivo del progetto non è quello di individuare dei pacchetti-turistici, bensì lanciare un segnale per avviare il cambiamento.

L'idea di proporre degli itinerari al momento della prenotazione si lega molto all'attuale impostazione e gestione dei viaggi; per cui è una situazione che potrebbe facilmente concretizzarsi. Indubbiamente è noto che la modalità di "gita turistica" riesce a coinvolgere soltanto una piccola parte dei viaggiatori (escludendo tutti gli amanti del viaggio in solitaria, ad esempio): sicuramente famiglie con bambini e coppie di anziani.

In un'ottica futura, con la riqualificazione delle stazioni e con il miglioramento della mobilità, il punto di arrivo per la nuova gestione del tracciato ferroviario potrebbe avvicinarsi all'idea di una linea che conceda la massima libertà di personalizzazione dell'itinerario.

Lo studio relativo all'individuazione dei due percorsi descritti ha condotto ad alcune valutazioni dal punto di vista sistemico sul territorio.

Tra i punti di forza dell'area è stata già più volte menzionata l'attenzione alla qualità, soprattutto quella gastronomica. L'analisi condotta ha, infatti, portato all'individuazione di una rete territoriale che favorisce la filiera corta garantendo la qualità del prodotto. Come mostrato in fig.113, le attività produttive collocate, perlopiù, nell'area industriale di Calitri vendono parte dei propri prodotti alle gastronomie della zona (oltre a quelle di Calitri, anche a quelle di Conza). Il discorso è analogo per l'azienda del miele, l'azienda agricola a nord e i laboratori di ceramica da cui, alcuni ristoranti della zona, acquistano le stoviglie in tipica maiolica calitrana.

Lo schema in fig.114 mostra come le soluzioni progettuali messe a punto nei capitoli precedenti creano un miglioramento, dal punto di vista sistemico, di questo scenario, già di per sé positivo.

I punti di forza del nuovo sistema sono: la generazione di nuove relazioni

sul territorio e la **valorizzazione delle aree.** In seguito all'implementazione dei servizi annessi alla linea ferroviaria e, dunque, alla formazione del consorzio, le diverse realtà territoriali entrano in relazione instaurando nuovi dialoghi. Il raggio d'azione vedrà, in primo luogo, il coinvolgimento del borgo di Cairano (che, ad oggi, risulta al di fuori delle dinamiche culturali e commerciali dell'area) e i locali delle stazioni ferroviarie che diventano importanti poli culturali a servizio dei turisti e della comunità.

Dallo schema è evidente come tali relazioni possano variare in base alle offerte turistiche proposte: nel caso specifico, l'attivazione di un laboratorio di cucina nel forno comunitario di Cairano genera flussi da parte dei punti vendita e delle attività produttive che si occupano di rifornire il locale dei prodotti necessari. Analogamente, con il nuovo ruolo assunto dalle stazioni, esse diventeranno punti di riferimento importanti per la valorizzazione dei prodotti del territorio: parte degli output provenienti dalle imprese, dalle gastronomie e dai punti di ristoro saranno dirottati verso le stazioni che diventeranno i luoghi "del cibo e dell'artigianato di qualità".

Itinerario 1		Itinerari 1-2	Itinerari 1-2	Itinerario 2	
Adulti	Bambini (4-14 anni)	Adulti	Bambini (4-14 anni)	Adulti	Bambini (4-14 anni)
17,00 € +	8,00 € +	60,00 € - Itinerario 1	35,00 € -	17,00 € + Treno	8,00 € +
8,00 € +	5,00 € +	1,50 € +	1,50 € +	8,00 € +	5,00 € +
0,50 € +	0,50 € +	12,00 € +	8,00€+	1,00 € + Navetta	1,00 € +
20,00 € +	12,00 € +	10,00 € + Posto letto	10,00 € +	0,50 € + Lab. pane	0,50 € +
1,00 € +	1,00 € +	3,00 € +	2,00 € +	1,50 € + Navetta	1,50 € +
1,50 € +	1,50 € +	46,50 € - Itinerario 2	27,50 € -	15,00 € + Pranzo	7,00€+
12,00 € = Altri costi e fondo	12,00 € =	25,00 € - Treno e degustazione	13,00 € -	1,50 € + Visita Oasi WWF	0,00€+
imprevisti		1,00 € + Navetta	1,00 € =	2,00 € + Parco Storico e Arch.	0,00€+
				12,00 € =  Altri costi e fondo imprevisti	12,00 € =
60,00		104,00 €		Pranzo incl. <b>58,50 €</b> Pranzo escl. <b>43,50 €</b>	35,00 € 28,00 €
Fig.111. Analisi dei costi del viaggio.				FIGURESCI. TO, OU	20,00 6

Fig.111. Analisi dei costi del viaggio.

### Programma della giornata



Fig.112. Programmazione dei viaggi.

( E' richiesta la prenotazione



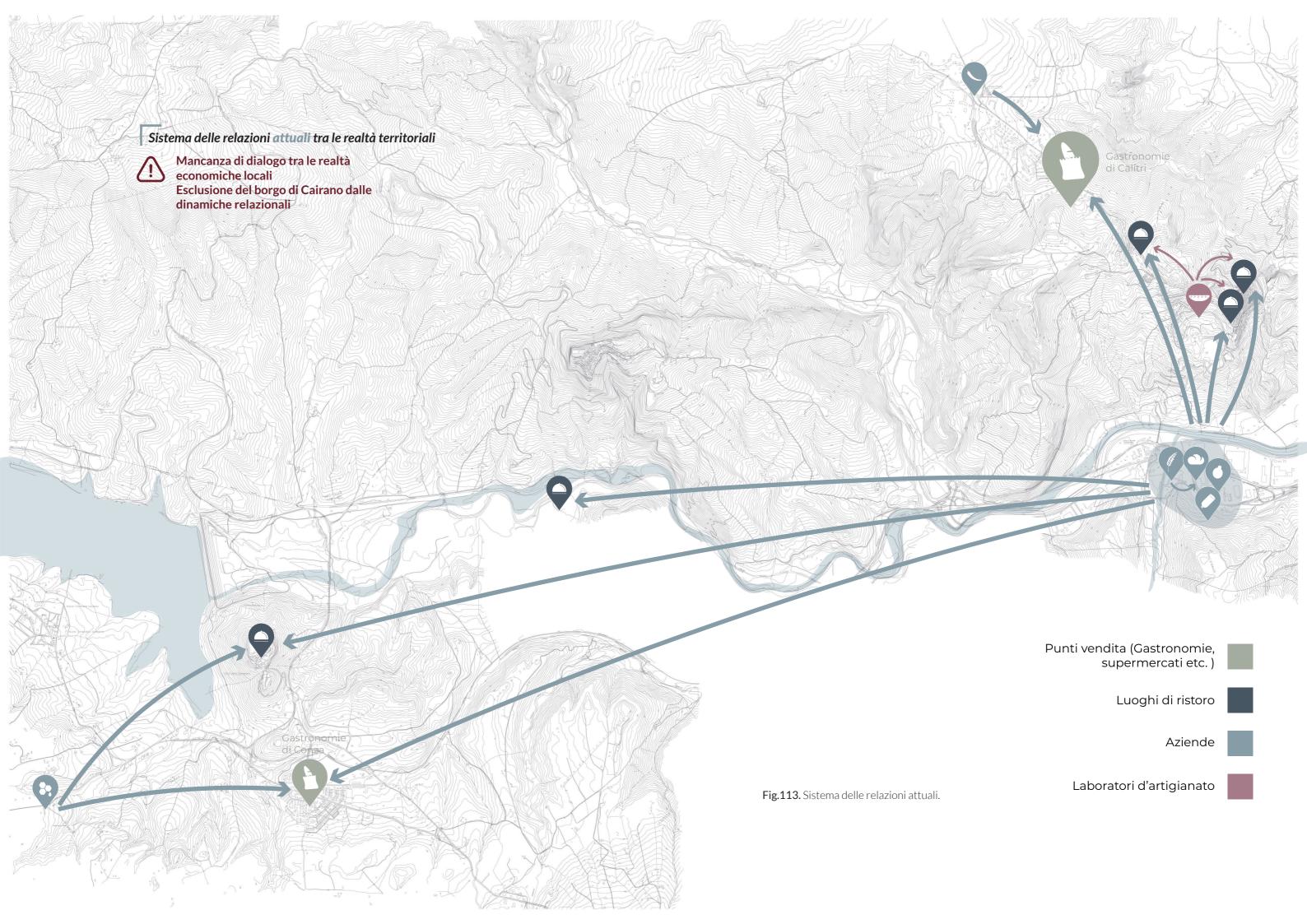
partenza per Avellino

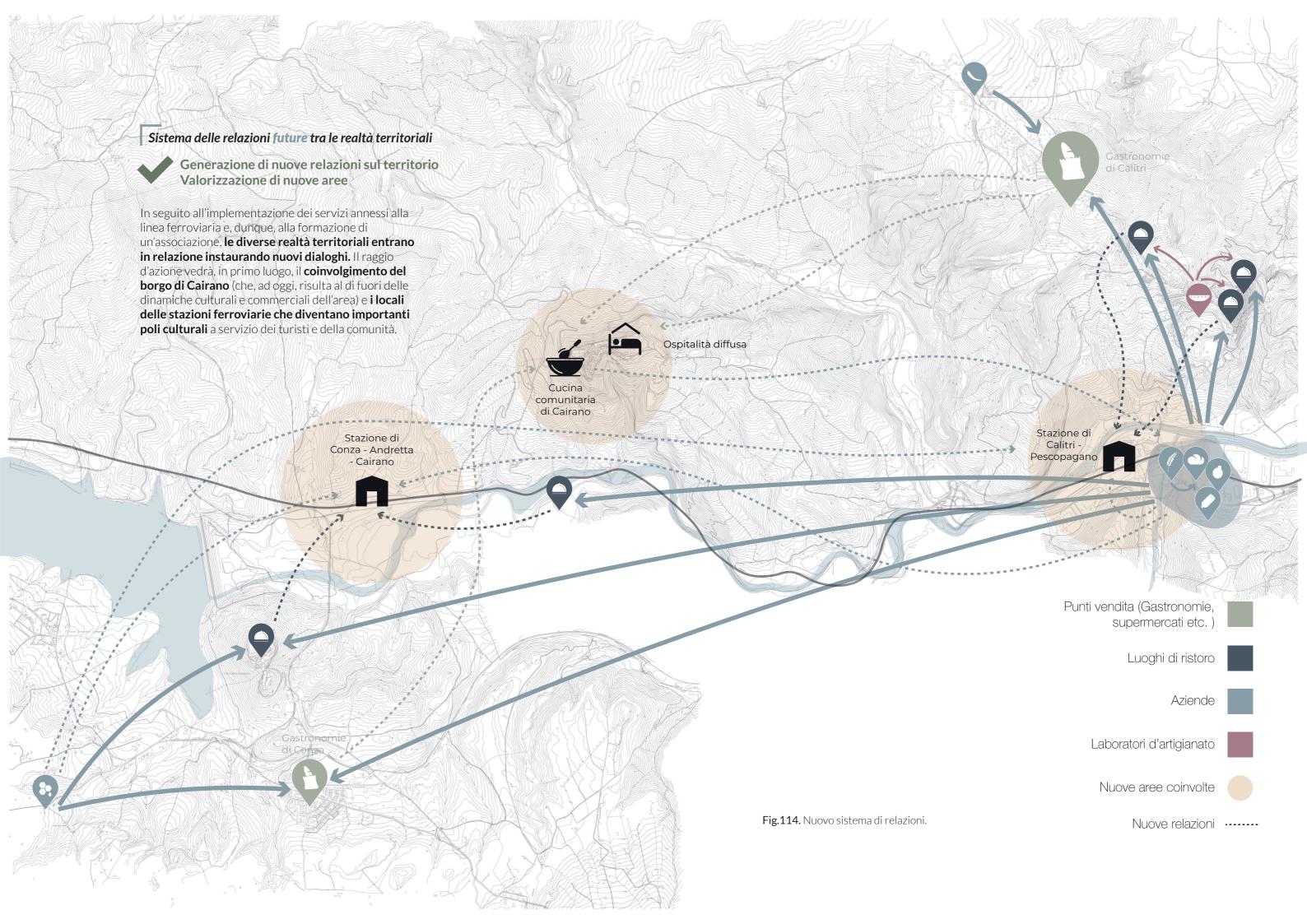


58,50 € / pranzo incluso (adulti) 43,50 € / pranzo escluso

**35,00** € / pranzo incluso (bambini 4-14 anni) **28,00** € / pranzo escluso (bambini 4-14 anni)

104,00 € (adulti) 67,00 € (bambini 4-14 anni)







IX. L'eco. Suoni dall'interno

L'eco. Suoni dall'interno | Obiettivi e linee guida

### L'eco. Suoni dall'interno

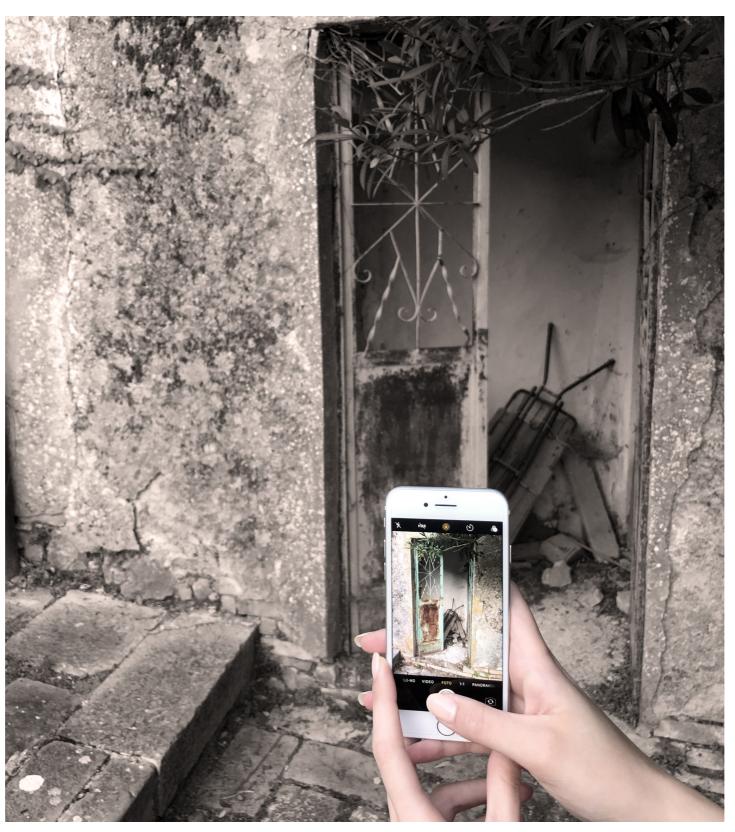
Il lavoro di ricerca, così com'è stato strutturato, parte, dunque, da un discorso sistemico per il territorio ma giunge a proporre strumenti che conducono verso il service design e utilizzano alcuni mezzi tipici dell'interaction e dell'user experience. In tal caso si tratta, chiaramente, di focalizzazioni.

Lo studio che riguarda l'applicazione, come servizio per il viaggiatore e strumento di accompagnamento durante il viaggio, nasce e si sviluppa all'interno di questo scenario: essa costituisce, per l'appunto, solo un approfondimento tra le molteplici soluzioni verso cui il progetto potrebbe svilupparsi.

La scelta di una piattaforma digitale, piuttosto che di uno strumento analogico forse più consono alla genuinità e alla semplicità che caratterizza l'area, deriva da alcune considerazioni emerse già a partire dall'indagine sociologica, da cui si evince che il territorio (e di conseguenza la comunità residente) necessita di uno slancio all'innovazione in grado di generare quell'incontro di tradizione/innovazione che consenta di inserirsi nel panorama turistico italiano nel completo rispetto delle peculiarità culturali dell'area.

### Obiettivi e linee guida

La progettazione dell'app ha avuto origine dallo sviluppo di linea guida, elencate di seguito, che mirano ad



∧ Conza della Campania, ruderi del vecchio paese.

un avvicinamento dei turisti alla conoscenza del territorio attraverso un coinvolgimento medio/alto (fig.115).

A partire da queste considerazioni sono stati formulati degli obiettivi che afferiscono a due differenti sfere d'azione di coinvolgimento dell'utente: sfera funzionale e sfera emozionale (fig.116).

Il target di riferimento per l'applicazione è sicuramente quello dei viaggiatori a bordo del treno storico ma, in particolare, utenti appartenenti ad una fascia giovane: quindi giovani/adulti e famiglie con bambini. Dall'indagine relativa all'andamento delle presenze in treno era stata rilevata una scarsa partecipazione dei giovani, poco sensibili rispetto a tali contesti. Al contrario, invece, era emerso che molteplici sono le coppie di anziani che amano viaggiare in treno storico perché coinvolti emotivamente.

Nell'ottica di un potenziamento della linea si è scelto, dunque, di concentrarsi su una fascia più giovane tra i viaggiatori per favorire l'avvicinamento alla cultura locale e la trasmissione della saggezza popolare.

Il coinvolgimento dell'utente sarà fisico, uditivo ma, soprattutto, emotivo. Attraverso una modalità divertente ci si aspetta che l'utente possa trovare interesse a muoversi sul territorio alla ricerca di nuovi punti da esplorare. Il coinvolgimento proseguirà anche dopo l'esperienza di viaggio grazie alle notifiche push-up e alle informazioni relative agli eventi.

L'eco. Suoni dall'interno | Obiettivi e linee guida

### App | Linee guida



**Conoscenza del territorio** attraverso la proposta di itinerari nuovi ed insoliti



Medio/alto coinvolgimento dell'utente



**Condivisione** delle esperienze



Valorizzazione delle realtà produttive locali



Dimensione narrativa

Fig.115. Definizione linee guida.

### App | Obiettivi e target

### Quali sono gli obiettivi?



### A quali utenti si rivolge?



Fig.116. Definizione obiettivi e target.



### Concept

Il concept parte dall'idea metaforica di "ridarevoce" alterritorio attraverso una nuova modalità narrativa che conduce il viaggiatore alla scoperta dei luoghi. Le funzionalità dell'app consentono, pertanto, attraverso la geolocalizzazione di individuare punti di interesse nelle vicinanze in cui sono situati gli echi ai quali si può accedere solo recandosi in prossimità di essi.

L'eco. Suoni dall'interno | Narrazione dei contenuti

### Narrazione dei contenuti

Sulla base del concept, l'obiettivo dell'app è quello di far sentire gli echi della memoria dei luoghi e condurre i viaggiatori alla loro ricerca. A questo punto ci si pone il problema sui possibili contenuti da proporre e sulla modalità di raccolta del materiale.

L'applicazione acquisisce un valore aggiunto se la si intende come **strumento atto alla digitalizzazione di parte degli archivi storici dei luoghi** (con contenuti multimediali di vario tipo: foto, video, etc.) ma anche per **la tutela e la trasmissione di quel patrimonio tramandato in forma orale** che rischia di dissolversi.

A tal proposito diventa necessario pensare ad una realtà che esiste dietro l'app e si occupa di selezionare il materiale all'interno. Questa realtà, definita **comitato editoriale**, costituirà una **solida base per garantire il funzionamento e il continuo aggiornamento del sistema.** Il comitato sarà, ovviamente, composto da persone del luogo che si occuperanno di attivare sistemi di raccolta del materiale, da sottoporre a successive fasi di catalogazione e selezione.

Questa propensione alla partecipazione è stata testata attraverso l'approccio bottom-up effettuato lanciando una call della durata di 24 h tramite una pagina facebook opportunamente creata per sopperire alla necessità di ritrovare un immediato riscontro da parte della comunità locale.

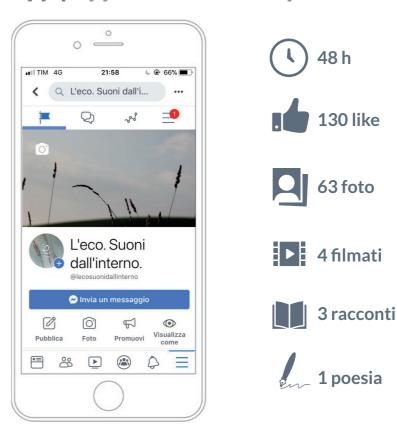
Risultati ottenuti dalla call I risultati ottenuti possono essere ritenuti sicuramente positivi considerando la brevità dell'arco temporale. La varietà delle risposte e, soprattutto, l'immediatezza con cui sono arrivate, denota (come era già emerso dal questionario per l'indagine sociologica) una propensione alla novità e alle nuove proposte progettuali in vista di un concreto obiettivo di sviluppo e di avvio alla creazione di un comitato editoriale.

È chiaro che si tratta solo di un piccolo passo ma, analizzando il dato in un'ottica temporale a lungo termine (si può assumere che dai tre ai cinque mesi come tempo di ricerca e recupero del materiale), il risultato ottenuto è senza dubbio rilevante.

Nelle pagine seguenti vengono riportati alcuni dei contenuti raccolti; principalmente essi raffigurano stralci di vita quotidiana. Nel caso di Conza il discorso è, tra tutti, quello più intenso: il dramma dell'abbandono del vecchio paese, distrutto dal terremoto del 1980, ha prodotto cesure. La ricostruzione ha, ovviamente, degli effetti disgreganti. Nel nuovo doppio, anche se ci sono più servizi, mancano gli spazi della tradizionale vita quotidiana. Per tale motivo, il materiale raccolto su Conza porta, costantemente, con sé questo dramma.

Qui di seguito vengono riportati alcuni dei contenuti raccolti per restituire

### App | Approccio bottom-up



un'idea complessiva dei possibili materiali da inserire all'interno dell'app. Più in generale, per avere un'idea, gli echi possono essere:

- Suoni del territorio, suoni scomparsi;
- Racconti/video dei produttori per la spiegazione della filiera e dei processi produttivi:
- Racconti di anziani o altre persone del posto riguardo aspetti storici o aneddoti di vario tipo;

In sostanza, la generazione dei contenuti da parte del comitato editoriale genera, direttamente, scambi con il viaggiatore che, attraverso l'app, avrà la possibilità di restituire dei feedback attraverso la modalità della recensione.

Dall'app il viaggiatore potrà, dunque, scegliere tra i tour proposti in modo da accedere ai contenuti. Questi ultimi sono georeferenziati; pertanto appariranno sullo schermo solo quando si giunge in prossimità di essi. La possibilità di ascoltare un'eco è legata esclusivamente alla presenza fisica sul luogo, per cui, utilizzando la tecnologia della realtà aumentata, il viaggiatore accederà alla propria fotocamera per inquadrare l'eco e avere accesso al suo contenuto.



ANNO I - NUMERO 1

Spedizione in abbonamento postale Gruppo IV/70%

LUGLIO-AGOSTO 1981

### Giuochiamo insieme

Bottacascia: è il nome dialettale delle « lucciole » che nel periodo estivo, verso l'imbrunire, sono particolare oggetto di attenzione da parte dei fanciulli che le inseguono cercando di catturarle per metterle sotto il pentolino, nella speranza di trovare qualche regalo la mattina; nel rincorrere le lucciole recitano un'antica filastrocca:

> Bottacatascia scinn' a bbassc' ramm' la chiav' r' la cascia tu t'inghiuovi e ij t' sckasc'.





PARLIPPO' e ZI' F'LIC' inseparabile coppia di faceti, arguti ed ameni personaggi, che per decenni allietarono con acuto, sagace e brioso spirito la vita pur grama e povera dei Calitrani. (foto Canio RAINONE)

RIEVOCAZIONI.

La banda musicale di Calitri



### Conza della Campania

### I luoghi del cuore

"(...) L'estate era un continuo chiacchiericcio nella nostra postazione preferita, sulle scalinate che fungevano da anfiteatro per le rappresentazioni di vita quotidiana, la domenica in special modo, poiché c'era più gente, ma anche nei giorni feriali. "Addov' nc' vdim'?"- "Nanz' a la chies'". Che domande! Avevamo lucidato diligentemente la pietra con i nostri movimenti. Ci spostavamo sulle scalinate a seconda del sole, come le lucertole o meglio al contrario delle lucertole perché noi il sole lo fuggivamo cercando l'ombra fino a quando non ce n'era più e ci spostavamo in piazzetta Roma nanz' a lu tabbacchin' o si tornava casa a mangiare. Il pomeriggio ci trasferivamo sul campo sportivo per interminabili partite di pallone sul bellissimo (per noi) Campo Europa. Bastava poco per fare quattro tiri in porta su un campo di terra battuta che l'erba la vedeva solo sulle fasce laterali. Dove cadendo ti scorticavi immancabilmente, ma faceva niente, tranne per chi giocava in porta. Mio padre mi raccontava di parate temerarie di Ngiulin' Casciano, anche sui campi, non meglio del nostro, dei paesi limitrofi. (...)"

Racconto di Geremia Pierri



### L'alito dell'infinito

"Non senti o straniero che saltellando scansi i fastidiosi macigni, i frammenti di rotte tegole e di cammini infranti, non senti voci di pianto? (...) Fermo è il tempo."

Leonardo Cantarella, edit. in Domicella

Conna di ritorno dal forno con la tavola del pane poggiata in equilibrio sul capo in via Portanuova, l'unica strada di accesso al paese. Foto di Clemente Farese



Uomini e donne in opera alle fornaci, 1941.

Foto di Clemente Farese

L'eco. Suoni dall'interno | Narrazione dei contenuti

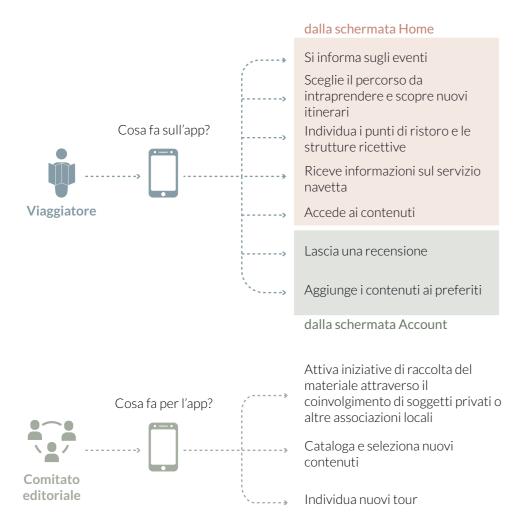


Piana
dell'Ofanto,
nei pressi della
stazione di
Conza Andretta Cairano.
Raccolta delle
erbe
selvatiche.
1957
Foto di Carmen Rossi

L'eco. Suoni dall'interno | Narrazione dei contenuti L'eco. Suoni dall'interno | Narrazione dei contenuti

### App | Narrazione dei contenuti

### Conoscenza del territorio attraverso la trasmissione della cultura materiale Comitato Contenuti editoriale Restituzione feedback attraverso la modalità della recensione



### App | Narrazione dei contenuti

Attraverso la **sezione** "TOUR", il viaggiatore avrà la possibilità di

### accedere ai contenuti



### Come vengono raccontati?



La modalità narrativa dei contenuti varia in base al luogo di pertinenza. La presenza di pin sulla mappa avvisa della presenza di un contenuto, ma solo recandosi in quel posto si avrà la possibilità di ascoltarlo.

Il racconto si basa su anneddoti della cultura locale attraverso foto d'epoca, video suggestivi sulle dinamiche folkloristiche dei paesi, racconti, suoni, musiche.

L'eco. Suoni dall'interno | Perchè L'Eco?

### App | Naming e logotipo



### Come si chiamerà?

### Ľeco

### **NAMING**

Il naming è legato, per definizione, al fenomeno acustico dell'eco per il quale **il** suono, riflettendosi contro un ostacolo, torna ad essere emesso. Al tempo stesso esso condensa in sè altri due significati:

- è un suono che riempie i vuoti
- è un suono che riporta alla mente spazi naturali e incontaminati.

In senso metaforico, quindi, il progetto **rappresenta l'unione di voci diverse del territorio che tornano a farsi sentire** attraverso un'azione comune volta allo sviluppo e alla valorizzazione.



### **LOGOTIPO**

Il logo è composto da iconografia e lettering con l'obiettivo di creare un'associazione immediata tra il segno grafico e il nome.

Per il design del pittogramma ci si è ispirati al significato stesso del termine, all'idea di un suono originario che, dopo aver fatto il suo corso, torna indietro. Il segno è stato sviluppato a partire dall'idea di una forma leggiadra che comunichi il ritorno e la risalita, legandosi alla morfologia della parola in cui l'elemento dell'apostrofo è stato identificato come il suono originario da cui si manifesta il fenomeno.

Accanto alla versione estesa, si è pensato ad una versione ridotta per l'utilizzo come icona dell'app.

### COLORE

I colori utilizzati sia per il logo che per l'app, richiamano i colori dei campi di grano in estate (in riferimento all'immagine dei campi di grano che si vedono scorrere attraverso il finestrino del treno): il giallo dà l'idea del grano, il verde-azzurro quella del cielo.

### R 204 G 168 B 128 R 145 G 170

B 166

COLORI

### FONT

La font utilizzata sia per il naming che per il payoff è il Lato, in versione *italic* per il naming, e light per il payoff.

La scelta è avvenuta in base alla necessità di avere uno sviluppo leggero delle forme per rafforzare il significato del termine. Per il naming si è scelto di utilizzare l'*italic* per enfatizzare l'idea del movimento e del suono che procede verso una direzione.

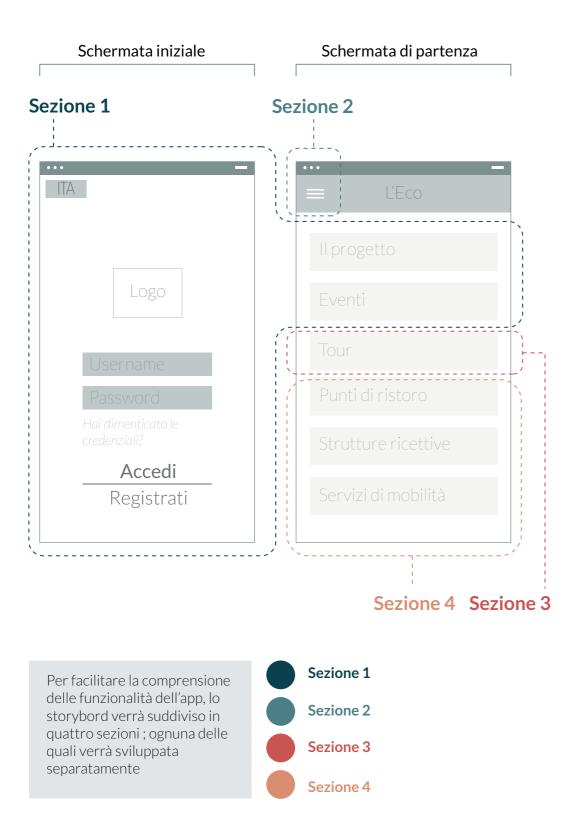
### Lorem ipsum

Lorem ipsum

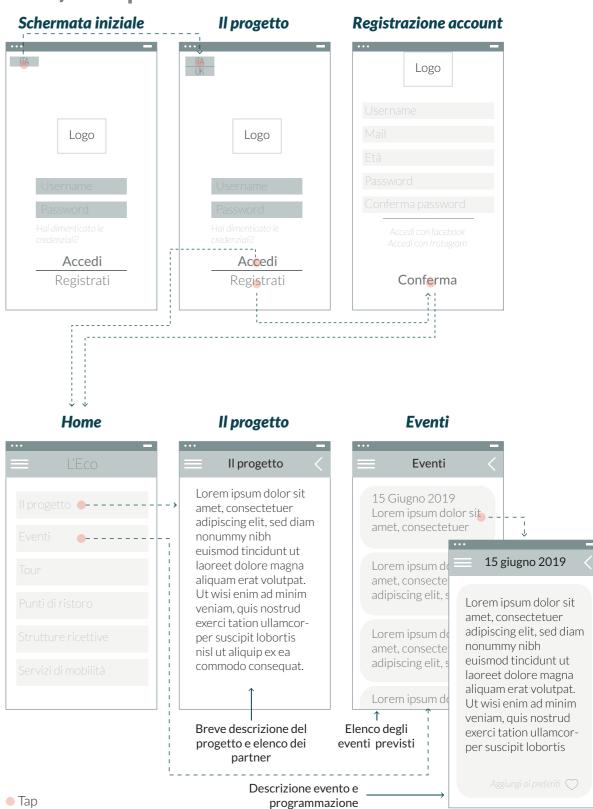
### **App | Schermata iniziale**



### L'Eco | Planning maps

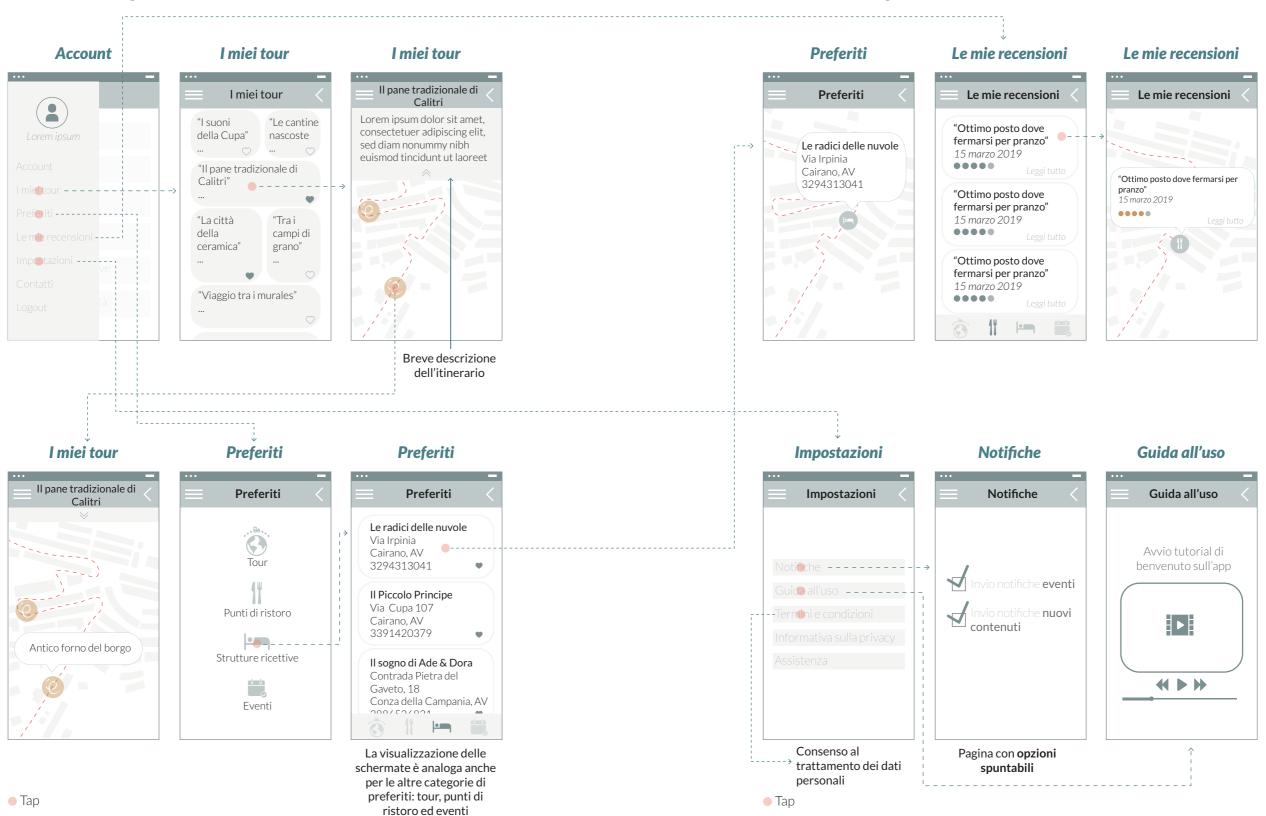


### Wireframe | Sezione 1



### Wireframe | Sezione 2

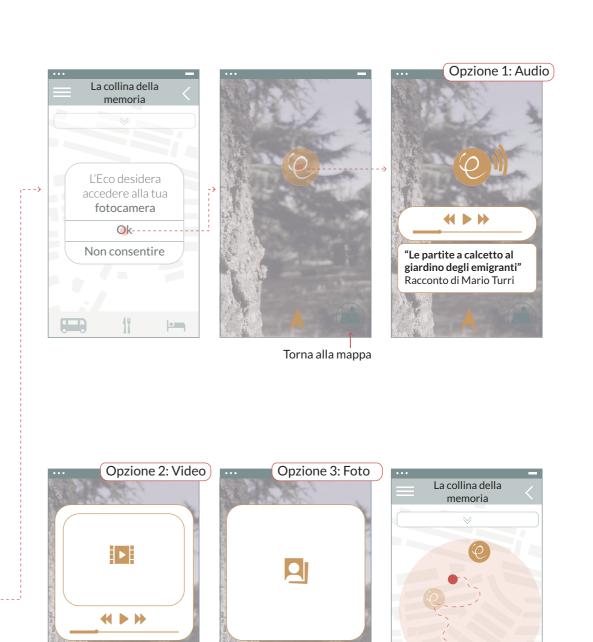
### Wireframe | Sezione 2



### Wireframe | Sezione 3

### Home **Tour** L'Eco desidera usare la tua posizione attuale Ok -----Non consentire O Seleziona l'itinerario La collina della La collina della Tour x artigianato x gastronomia Calitri segreta ◆ Calitri **७**2h La collina della memoria Conza della Campania () 2 h e 45 min Tra i campi di grano Conta della Campania Seleziona la categoria Gli itinerari possono essere Breve descrizione filtrati attraverso la scelta di dell'itinerario che si aprirà in una categoria: ad esempio automatico in seguito alla "artigianato", "gastronomia", selezione del tour dall'elenco.

### Wireframe | Sezione 3



"Le partite a calcetto al

giardino degli emigranti"

Racconto di Mario Turri

•

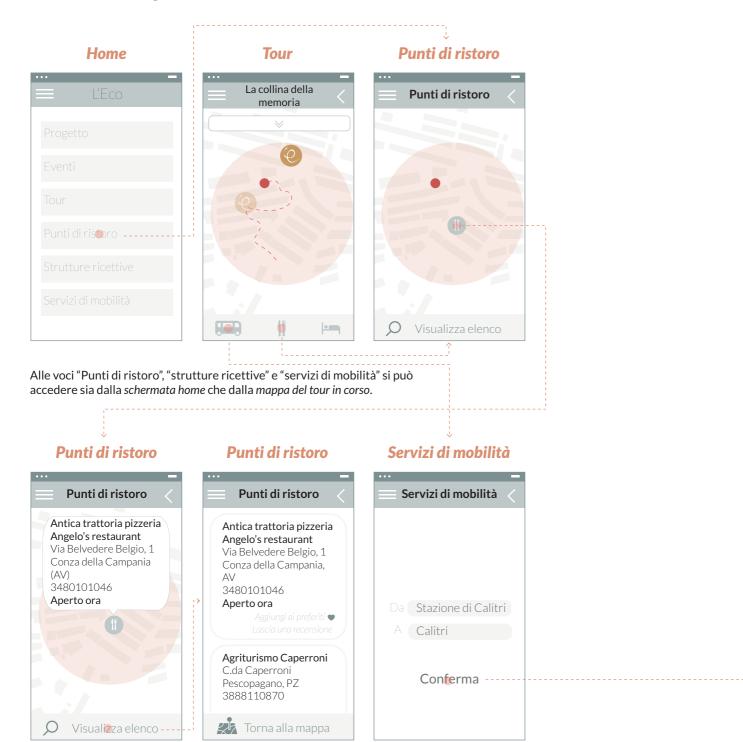
Tap

"Le partite a calcetto al

Racconto di Mario Turri

giardino degli emigranti"

### Wireframe | Sezione 4



### Wireframe | Sezione 4

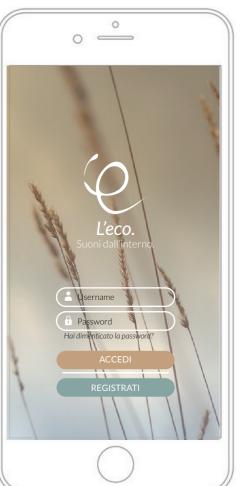


L'eco. Suoni dall'interno | Mockup

### App | Mockup

### **Schermata iniziale**



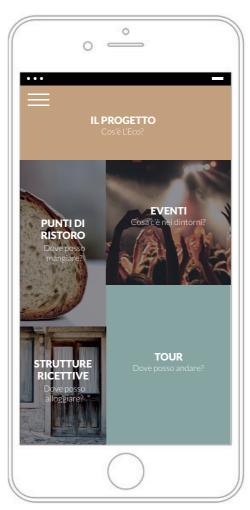


### Registrazione account



**1-2.** La schermata inziale si apre con la richiesta di inserimento delle credenziali dell'utente (nel caso di registrazione già avvenuta), oppure con la richiesta di registrazione. La scelta di effettuare un login e di accedere solo come utente registrato nasce dall'esigenza di avere uno strumento di monitoraggio riguardo la tipologia di turista che utilizza l'app e che decide di viaggiare in treno storico e sulla base di quali inclinazioni.

### **Schermata home**



**3.** La schermata di home si sviluppa in 5 sezioni. La struttura dell'interfaccia è stata progettata per favorire l'accesso immediato ai contenuti focalizzando l'attenzione sulle due sezioni più importanti all'interno della home: il progetto (che riporterà una breve descrizione) e la sezione tour.

### Eventi



4. Oltre alla funzione di guida durante l'itinerario, l'app costituisce un importante strumento per la comunicazione di eventi sul territorio promossi dal consorzio in collaborazione con altre realtà locali. Pertanto, dalla sezione eventi, si potrà accedere all'elenco delle attività previste in un certo arco di tempo che l'utente potrà selezionare (per la visualizzazione del programma dettagliato) e inserire tra i preferiti come promemoria.

L'eco. Suoni dall'interno | Mockup

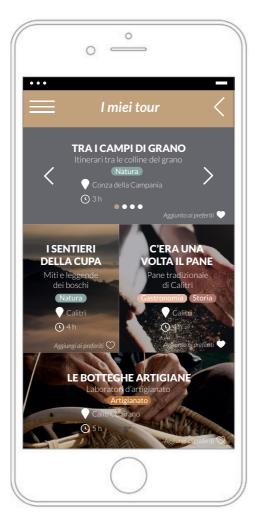
### App | Mockup

### **Account**



**5.** In alto a sinistra, con un menù a scomparsa, è presente la pagina dedicata all'account, suddivisa in diverse sezioni, da cui è possibile ripercorrere i tour già effettuati, accedere alle proprie recensioni o visualizzare l'elenco dei preferiti.

### I miei tour



**6.** Da *l miei tour*, si accede alla pagina con l'elenco dei tour percorsi e relativi dettagli.

### **Tour selezionato**



7. La schermata riportata in corrispondenza illustra ciò che accade nel momento in cui si sta percorrendo un tour. In seguito alla selezione dell'itinerario attraverso la sezione tour dalla home, e in seguito all'attivazione della geolocalizzazione, l'utente inizierà il suo percorso. All'interno della mappa egli vedrà comparire il simbolo dell'eco che preannuncia la presenza di un contenuto.

### **Opzione 1: Audio**



**8.** Nel caso specifico si tratterà di un contenuto audio che l'utente potrà ascoltare solo una volta giunto in prossimità di esso. L'utilizzo della tecnologia della realtà aumentata, si potrà inquadrare, tramite la propria fotocamera, l'eco per accedere al suo contenuto.

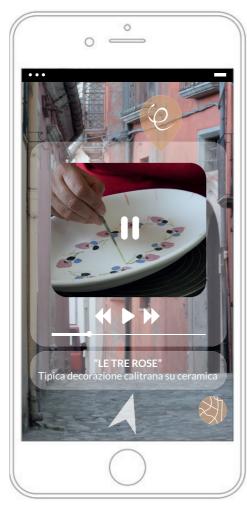
L'eco. Suoni dall'interno | Mockup

### App | Mockup

### **Tour selezionato**



**Opzione 2: Video** 



**9.** Vengono qui riportate le altre due alternative sulla tipologia di contenuti presenti negli echi: video e foto.

In qualunque momento del tour, dalla visualizzazione della mappa, l'utente può accedere all'individuazione del servizio navetta, dei punti di ristoro e delle strutture ricettive.

### **Tour selezionato**



### **Opzione 3: Foto**



### App | Canali di comunicazione

Un'adeguata azione di gestione e sponsorizzazione dell'applicazione richiede una solida struttura di coordinamento alla base:



Pagine social (Facebook, Instagram)

- Costi ridotti
- Aumento della visibilità sul web gratuitamente
- Programmazione uscita post
- Creazione di possibili eventi
- Generazione di hashtag virali
- Controllo dei like alla pagina e delle visualizzazioni



Banner pubblicitari

- Aumento delle possibilità di visibilità sul web
- Sfruttamento delle collaborazioni per inserire i banner pubblicitari (sito In Loco Motivi, Fondazione FS)



Siti di sponsorizzazione

- Aumento delle possibilità di visibilità sul web
- Annunci informativi sui siti dei Comuni beneficiari del progetto, della Provincia e delle associazioni turistiche locali (es. Pro Loco)

### App | Sponsor e partnership

Si ipotizza che il progetto promosso dal consorzio possa avviarsi grazie ad un finanziamento della **Regione Campania**, e della **Fondazione FS italiane**.





X. Sguardo sul futuro

Sponz fest express, foto di Michele Cicoira

Sguardo sul futuro | Per concludere Sguardo sul futuro | Per concludere

### Sguardo al futuro

Fin dal principio, lo scopo principale del lavoro era quello di costituire lo stimolo per una riattivazione delle aree interne basata sul recupero, in ottica innovativa, del patrimonio culturale, sulla generazione di nuove forme di economia e su un nuovo senso di comunità. Il modello ha, infatti, sperimentato processi di coesione per innescare azioni di sviluppo dinamiche e adattive, in grado di invertire le attuali tendenze di sfruttamento e depauperamento del paesaggio. A partire da questi processi, che tendono al rafforzamento della capacità resiliente del territorio, il progetto ricorre a nuove modalità di fruizione dell'area che consentano di affrontare, almeno in parte, la condizione di isolamento e frammentarietà persistente.

Il progetto allude, dunque, ad un discorso molto più ampio la cui strategia si basa proprio sull'incrocio di temi e variabili differenti che entrano in relazione. A partire dall'obiettivo inziale (fil rouge dell'intero percorso) di generare un dialogo e uno scambio costruttivo tra residenti e viaggiatori lavorando sul piano dell'esperienza di viaggio e dell'accoglienza in loco, la ricerca potrebbe essere ampliata attraverso l'approfondimento di azioni progettuali volte al potenziamento di ambiti specifici: in particolare quelli delle infrastrutture, dell'accoglienza e della mobilità integrata.

A tal proposito diventa necessario effettuare delle ipotesi sui possibili sviluppi futuri e sulle ricadute che interesserebbero il territorio a partire dagli stimoli proposti all'interno del progetto, ragionando, per l'appunto, su specifiche aree d'interesse: **ampliamento dei soggetti aderenti al consorzio e pianificazione dei viaggi in treno.** Il paragrafo che segue illustra ragionamenti riguardo possibili



sviluppi del servizio turistico offerto nell'arco di 5 anni, proponendo soluzioni concrete nel tempo per il suo potenziamento.

Come precedentemente descritto nel capitolo 3, attualmente i viaggi in treno storico non seguono un calendario preciso e vengono pianificati, perlopiù, in modo saltuario in relazione ad eventi rilevanti sul territorio. Risulta evidente che affrontare il discorso nell'ottica di rafforzamento dell'identità territoriale attraverso la generazione di flussi turistici costanti nel tempo, e di sostegno all'economia locale, vuol dire che è necessario prevedere che le corse seguano un calendario regolare. Si ipotizza, pertanto, che, a partire dal primo anno (2020) vengano organizzate due corse (due corse singole di andata e ritorno), una prevista per il sabato, l'altra per la domenica, e nei giorni festivi, in modo da garantire un'adeguata regolarità e consentire la pianificazione di un viaggio anche in largo anticipo. Tale scenario costituirebbe già un buon punto di partenza rispetto alla situazione attuale; persiste, tuttavia, il problema di un'eccessiva ristrettezza rispetto alla flessibilità del viaggio poiché si sarebbe costretti a rispettare gli orari dell'unica tratta offerta. Per far fronte a tale problematica, per l'anno successivo (2021) il servizio potrebbe effettuare un incremento nel numero delle corse proponendo due viaggi al giorno (piuttosto che uno) in occasione di eventi specifici, oppure in giorni particolarmente rilevanti. In questo modo si avrà la possibilità di monitorare il flusso e comprendere se, questa soluzione, potrà essere portata avanti. In caso di esito positivo (così come si presuppone in relazione ad un incremento della visibilità e dell'identità territoriale) si prevede, nel 2022, di intensificare il numero di viaggi nel periodo da maggio a settembre (periodo di maggiore affluenza registrati dalla Fondazione FS nel 2017<sup>32</sup>) con due corse al sabato e due alla domenica. Per il 2023 e il 2024 i risultati positivi ottenuti dall'esperienza dell'anno precedente porteranno alla pianificazione di due corse regolari (il sabato e la domenica) durante tutto l'anno. A causa di problemi pratici legati alla presenza di un unico binario non elettrificato, non si può, ad oggi, immaginare di poter disporre di più di due corse in quanto si tratterebbe di un'ingente spesa economica e, inoltre, i lunghi tempi di percorrenza non lo consentirebbero. Ciò non esclude che, nell'ottica di futuri investimenti per il miglioramento dell'infrastruttura ferroviaria e dei treni, la situazione potrebbe evolvere e generare un maggiore flusso turistico aumentando il numero delle corse.

Un altro problema da fronteggiare riguarda il numero delle fermate: i lunghi tempi di percorrenza del treno rendono la tratta eccessivamente lunga (in totale il tragitto dura 4 ore). Sicuramente tale situazione può essere affrontata

<sup>&</sup>lt;sup>32</sup> Si rimanda al capitolo IV "Dati sul turismo ferroviario"

Sguardo sul futuro | Per concludere Sguardo sul futuro | Per concludere

attraverso la pianificazione strategica delle stazioni presso cui effettuare una sosta per la salita/discesa dei passeggeri. In previsione del fatto che, rispetto alla situazione attuale e grazie al bando che verrà lanciato a breve dalla Regione Campania per la riqualificazione delle stazioni, i servizi di accoglienza dovranno essere adeguati per il servizio di viaggio offerto, si ipotizza di inserire, nel primo anno, soltanto dieci stazioni su trenta. La selezione delle stazioni è avvenuta sulla base delle ricchezze (in termine di risorse culturali) che esse possiedono, e alla posizione strategica in modo da facilitare gli spostamenti sul territorio. Per il primo anno, dunque, i treni effettueranno il servizio presso le stazioni di: Avellino, Taurasi, Montella, Bagnoli Irpino, Nusco, Lioni, Conza-Andretta-Cairano, Calitri-Pescopagano, Monteverde, Rocchetta.

Per il 2021 si prospetta di aggiungere altre sette stazioni: Lapio, Montemarano, Castelfranci, Sant'Angelo dei Lombardi, Morra De Sanctis-Teora, Monticchio, Aquilonia.

Nel 2022 si raggiungerà la condizione definitiva di venticinque stazioni aperte e funzionanti attraverso l'aggiunta di: Salza Irpina, Cassano Irpino, Rapone, Montefalcione, Montemiletto, Luogosano-San Mango sul Calore, Paternopoli e Castelvetere. Restano fuori dal circuito turistico le cinque fermate intermedie.

Accanto all'incremento del numero di viaggi in treno e al potenziamento dei servizi offerti in stazione, si ipotizza che la rete dei soggetti consorziati possa allargarsi di anno in anno, stimolando verso nuove forme di collaborazione sul territorio e individuando nuovi itinerari da esplorare. A partire da un'unione iniziale di 15 aziende aderenti si assume che, nel corso dei cinque anni, ci sarà un incremento del 40% in modo da raggiungere un **obiettivo**, **previsto per il 2024**,

	1 corsa sab. 1 corsa dom. + festivi	2 corse sab. 2 corse dom. (solo in occasione di eventi specifici)	2 corse sab. 2 corse dom. (da maggio a settembre)	2 corse sab. 2 corse dom. + festivi (durante tutto l'anno)	2 corse sab. 2 corse dom. + festivi (durante tutto l'anno)
n	<b>10</b> stazioni /30	<b>17</b> stazioni /30	<b>25</b> stazioni /30	<b>25</b> stazioni /30	<b>25</b> stazioni /30
	+40%	+40%	+40%	+40%	+40%
START	2020	2021	2022	2023	2024



Viaggi regolari con 4 corse (a/r) durante il sabato e la domenica, e nei giorni festivi 25 stazioni aperte su 30 50-60 aziende aderenti al consorzio

### di 50-60 aziende consorziate.

In base alle previsioni effettuate, la soluzione finale vedrà, nel complesso, 25 stazioni aperte e pronte all'accoglienza turistica durante tutti i weekend dell'anno e nei giorni festivi con quattro corse di andata e ritorno effettuate durante il sabato e la domenica; tutto il servizio, a partire dall'esperienza a bordo treno e dall'accoglienza in loco verrà gestito dal consorzio con il supporto dei volontari di In Loco Motivi. Attraverso forme di collaborazione con aziende locali per la mobilità sarà possibile godere di un adeguato numero di navette per effettuare spostamenti e raggiungere, con facilità, i centri abitati. I vantaggi che derivano da questa modalità di fruizione del territorio rimandano a modelli di fruizione turistica di un luogo attraverso la completa libertà di scelta dell'itinerario da percorrere, senza dover incorrere in scelte prestabilite e in percorsi già strutturati. Ciò costituisce un notevole punto di forza dell'esperienza ferroviaria in quanto il turista avrà la possibilità di pianificare il viaggio da sé, in base alle proprie esigenze, e interfacciarsi con la realtà territoriale nel modo che ritiene più opportuno, sperimentando forme di un turismo di qualità.

Affinchè tale situazione possa prendere avvio, si assume che la Fondazione FS Italiane, la Regione Campania e la Provincia di Avellino contribuiscano con investimenti economici. Per quanto riguarda la visibilità del consorzio e la sua affermazione sul territorio (e nelle aree limitrofe) è necessario che i Comuni direttamente interessati si impegnino in attività di pubblicizzazione e valorizzazione per dare visibilità e sostegno a questa nuova realtà emergente.

### Per concludere

Nell'ipotesi che queste previsioni possano concretizzarsi, il destino del treno potrà avviarsi verso una riattivazione del servizio di linea determinando una svolta memorabile per le aree interne.

L'entroterra viene, ormai, vissuto in modo superficiale. Nessuno più si addentra nei suoi boschi o ne conosce le storie. È questo l'abbandono più pericoloso; quello provocato dalla disattenzione, dalla non conoscenza, che genera il mancato rispetto degli equilibri ambientali.

L'approccio place-based del progetto volge alla definizione di un modello in cui la scalabilità e la trasferibilità ad altri contesti è affidata alla ricerca delle potenzialità territoriali. La chiave di lettura di un territorio deve, per l'appunto, basarsi sull'individuazione degli elementi di unicità, sull'identificazione dei punti di forza, conducendo il patrimonio culturale verso l'eccellenza; bisogna operare con attenzione e sensibilità partendo da risorse esistenti e da quella linea ferroviaria che nel 1895 portò alla rottura dell'isolamento.

Come scriveva nel 1876 Francesco De Sanctis, in Un viaggio elettorale:

"...Venga la ferrovia, e in piccol numero d'anni si farà il lavoro di secoli" (F. De Sanctis, Un viaggio elettorale).

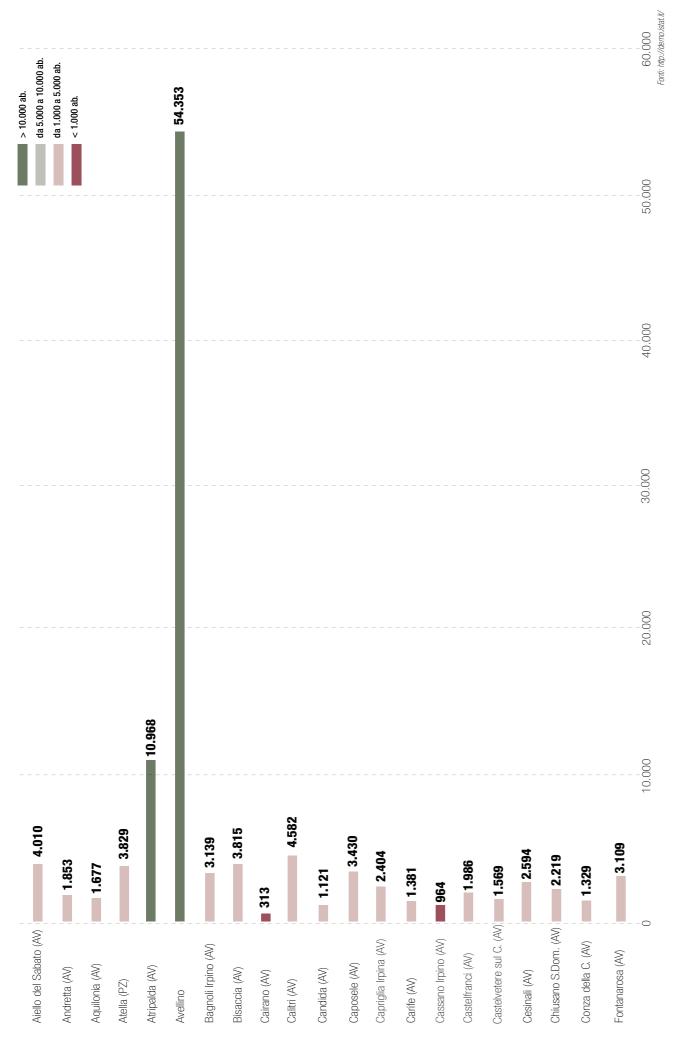


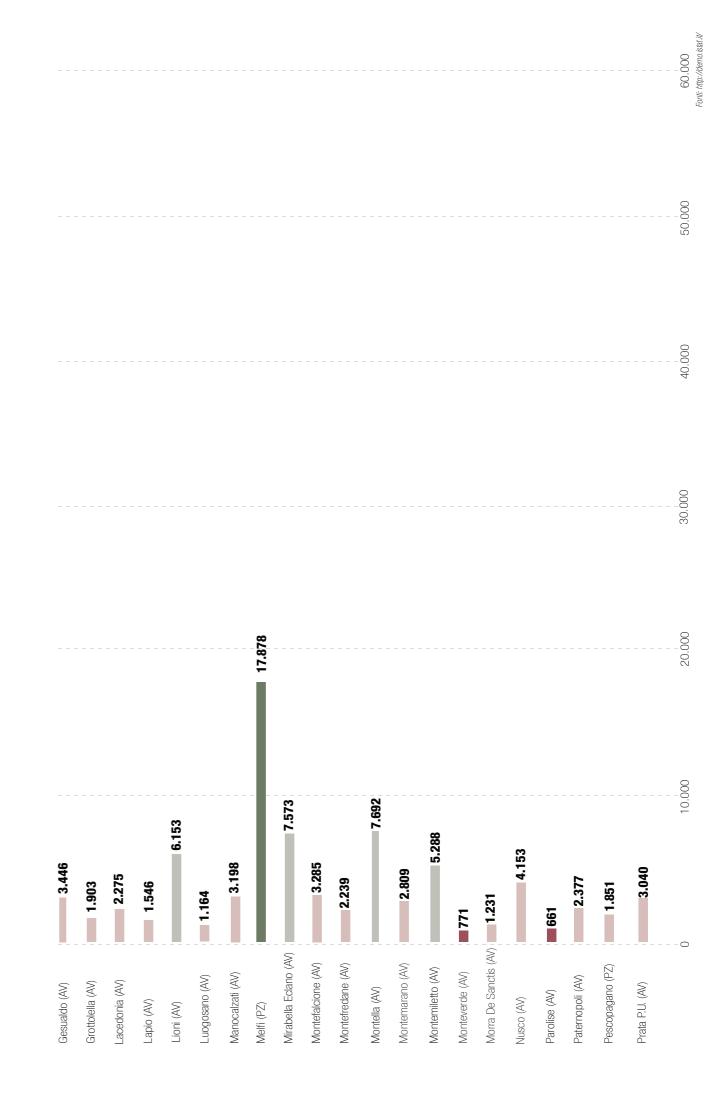
 $\sim \,$  Calitri, Borgo Castello, foto di Giuseppe Di Maio

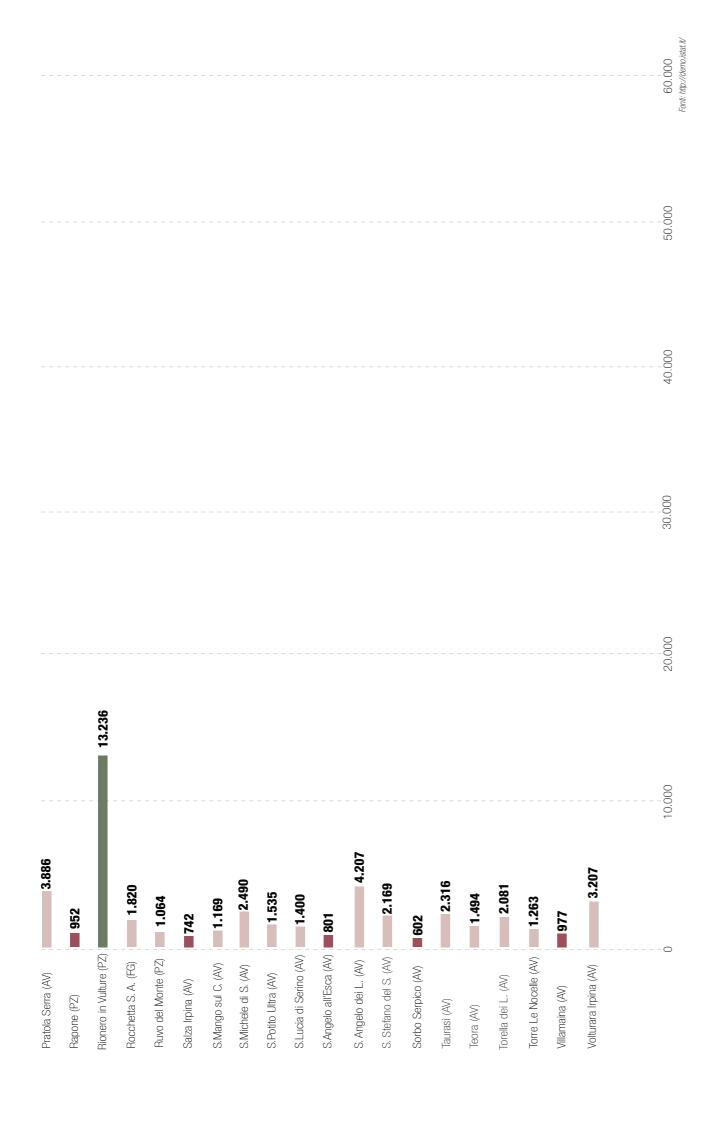
### Appendice

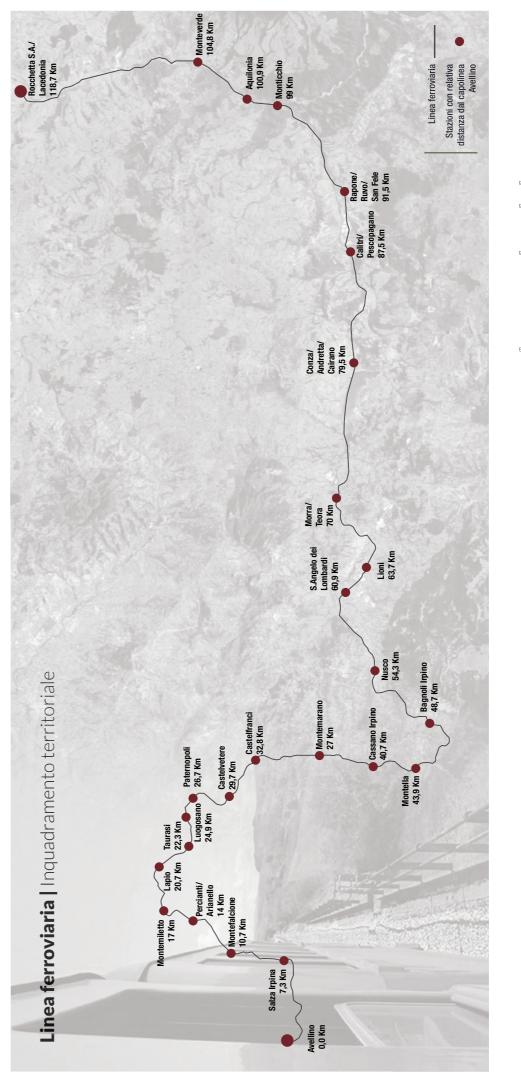
Le tavole riportate in appendice costituiscono un approfondimento dell'analisi demografica, sui comuni attraversati dalla linea ferroviaria, e delll'infrastruttura ferroviaria.

### Numero di abitanti





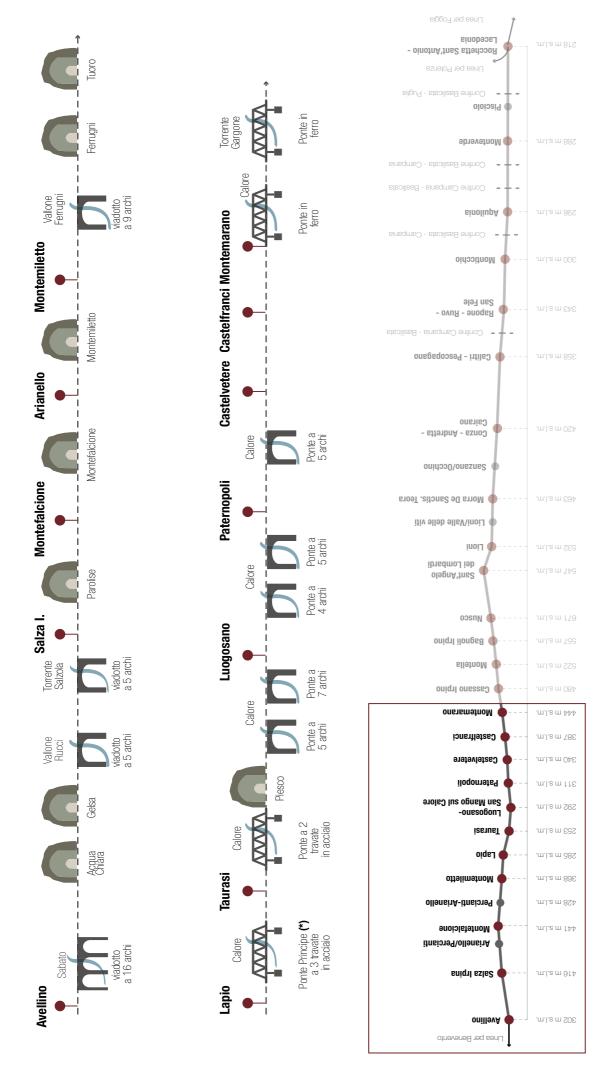






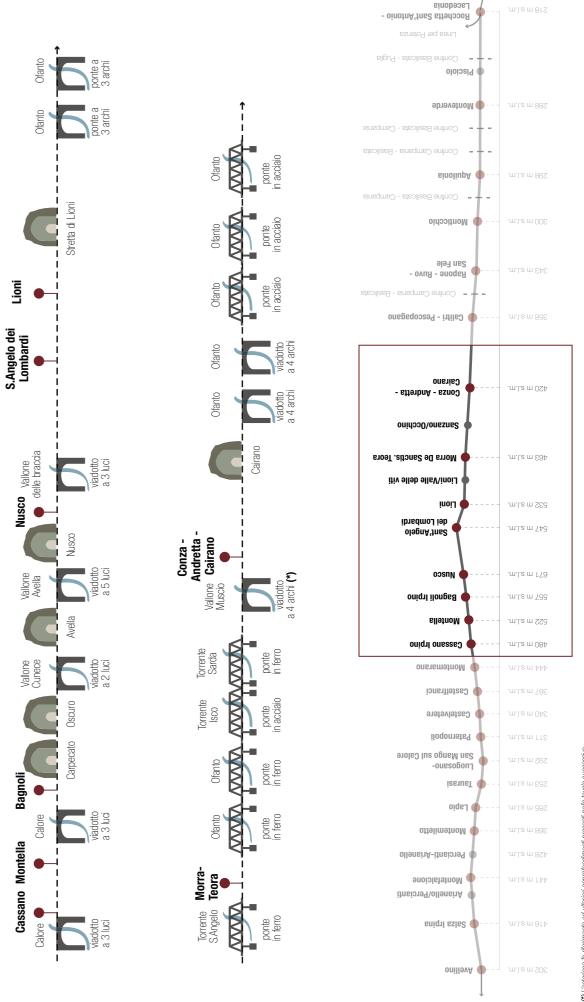
# Linea ferroviaria | Inquadramento territoriale

Schema prospettico dell'infrastruttura ferroviaria



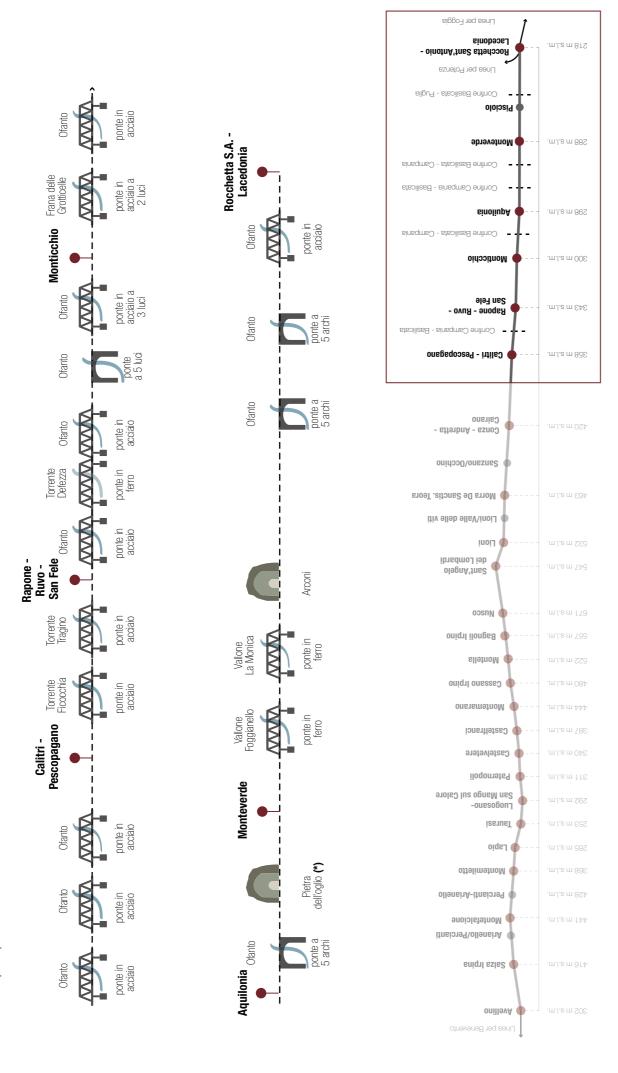
## Linea ferroviaria | Inquadramento territoriale

Schema prospettico dell'infrastruttura ferroviaria



# Linea ferroviaria | Inquadramento territoriale

Schema prospettico dell'infrastruttura ferroviaria



(\*) L'asterisco fa riferimento ad ulteriori approfondimenti presenti nelle tavole successive.

## Linea ferroviaria | Inquadramento territoriale

Approfondimenti (\*)





-apro 1888 - 1895 Il Ponte Principe o

Il Ponte Principe congiunge le sponde del fiume Calore tra Lapio e Taurasi. Al tempo della sua realizzazione, costituiva un capolavoro dell'ingegneria ferroviaria, per la notevole complessità orografica del territorio e per le travate in acciaio di 95,40 m di luce e 10 m di altezza. Per la sua magnificenza venne chiamato "Ponte Principe".



### Viadotto sul

**Lago di Conza** Conza della Campania Il lago di Conza è un bacino artificiale in cui confuiscono le acque del fume Ofanto, costruito negli anni '70. Si tratta di una Zona di Protezione Speciale (ZPS) che ospita un'oasi WWYF.





Ponte Pietra dell'Oglio

Aquilonia II secolo a.C. Il Ponte Pietra dell'Oglio è un antico ponte di origine romana visibile nel tratto ferroviario da Aquilonia a Monteverde. La struttura è costruita da un paramento in opus incertum su un nucleo in opus cementicium.

cementicium.
Il ponte rappresenta una chiara
testimonianza del tracciato della via
Appia in Irpinia. Si pensa, infatti, che esso
sia il pons Aufidi della Tavola
Peuntigeriana.

### Bibliografia

- Bagnasco, A., (a cura di) Beccatini e Sforzi, *Lezioni sullo sviluppo locale*, Torino, Rosenberg & Sellier, 2002;
- Beata, F., Parchi e società: turismo sostenibile e sistemi locali, Liguori, Napoli, 1999;
- Belloni M.C., Davico L., Mela A., Sociologia e progettazione del territorio, Carrocci, Roma, 2000:
- Bistagnino L., microMACRO, Micro relazioni come rete virale del sistema economico e produttivo, 2014;
- Bonini G. e Pazzagli R., *Paesaggio*, *culture e cibo*. *Mutamenti territoriali e tradizioni alimentari in Italia*, Istituto Alcide Cervi Biblioteca archivio Emilio Sereni, Gattatico (RE). 2015:
- Boschilla, Ragnatele. Un viaggio tra i paesi abbandonati dell'Appennino, Montura Editing, Rovereto (TN), 2018;
- Busi, R. e Pezzagno, M., Mobilità dolce e turismo sostenibile: un approccio interdisciplinare, Gangemi, Roma, 2006;
- Casarin F., Il marketing dei prodotti turistici. Specificità e varietà, Giappichelli, Torino, 1995;
- Centro Ricerche Economiche e Sociali per il Meridione della Campania, *Progetto* "Comunicare l'ambiente". Verde Irpinia, CRESM;
- Cici, C., Chitotti, O., Villa, A., *Turismo sostenibile: dalla teoria alla pratica*, Edicom, Monfalcone (GO), 1999;
- Clifford S., Maggi M., Murtas D., *Genius Loci. Perché*, *quando e come realizzare una mappa di comunità*, Istituto di ricerche economico-sociali del Piemonte, Torino, 2006;
- Coccia L. (a cura di) Architettura e turismo, Milano, Franco Angeli, 2012;
- Comunità Montana Alta Irpinia, *Itinerario nella storia della memoria*, CRESM Campania, Lioni, 1993:
- De Sanctis, F., Un viaggio elettorale, Alberto Morano Editore, Napoli, 1876;
- De Rosa, C., Il '900 e dintorni a Calitri. (La Biblioteca popolare fino all'avvento del fascismo), La Ginestra, Calitri, 1999;
- Fabbricatti, K., Interazioni creative tra luoghi e comunità: esperienze di riattivazione delle aree interne, Dipartimento di Architettura Università degli Studi di Napoli "Federico II", 2017.
- Fortunato, G., "10 Ottobre 1893" in Le strade ferrate dell'Ofanto. (1880-1897), Firenze, Vallecchi Editore, 1927;
- GAL, Consorzio C.I.L.S.I., Esperienze di sviluppo locale. Alta Irpinia, Terminio Cervialto, Valle dell'Ufita, Nusco, 2008;
- Ingersoll R., Sprawltown. Cercando la città in periferia, Roma, Meltemi, 2004;
- Lucev D., Il Museo della Ceramica di Calitri. Borgo Castello, Calitri, Pannisco Stampa, 2019
- Lucey, D., Quando il pane era fatto in casa e cotto nei vari forni di Calitri, Pannisco Stampa;

- Lynch, K., L'immagine della città, Marsilio, Venezia, 2016
- Macaione, I, Sichenze, A., Architetture ecologiche nel turismo, nel recupero, nelle città natura Basilicata, Angeli, Milano, 1999;
- Magnaghi, A., *Il progetto locale. Verso la coscienza di luogo*, Bollati Boringhieri, Torino, 2000:
- Meini, M., Turismo al plurale: una lettura integrata del territorio per un'offerta turistica sostenibile, Angeli, Milano, 2012;
- Morano, T., La modifica del territorio e degli assetti urbani in Irpinia. L'influenza della via Appia e del sistema statale fino all'età contemporanea, De Angelis Editore, Avellino, 2002
- Nannariello, A., Zarrilli, C., Maioliche e terrecotte. Rogagne e Rogagnari, fornaci e fornaciari, faenze e faenzari. Frammenti di una storia di Calitri, Edizione 2019;
- Pinto, M.R. e Viola, S. Cultura materiale e impegno progettuale per il recupero: Living Lab nel Parco del Cilento, Techne, pp. 223-229;
- Regione Campania, *La ferrovia degli antichi sapori. Itinerario enogastronomico lungo la linea ferroviaria Avellino-Rocchetta San'Antonio*, ed. speciale di Campania Felix. Itinerari alla scoperta della regione;
- Svimez, Rapporto sull'economia del Mezzogiorno, Bologna, Il Mulino, 1993;
- Teti, V., Il senso dei luoghi: memoria e storia dei paesi abbandonati, Donzelli, Roma, 2004;
- Turri E. (2008), Antropologia del paesaggio, Marsilio, Venezia (ed. orig. 1974).

### Sitografia

- Campanella, R., Un progetto di territorio per il turismo sostenibile. L'esperienza di ricerca applicata al PISL "Slow Life. Viaggio tra culture e natura nel Parco Nazionale d'Aspromonte, dal Tre Pizzi al Limina", Reggio Calabria, Dipartimento PAU, 2015: http://pico.polito.it/primo\_library/libweb/action/display.
- Comunicato stampa Sponz Fest Mi sono sognato il treno: www.sponzfest.it
- Girard, L. F., Sviluppo sostenibile ed aree interne: quali strategie e quali valutazioni, Aestimum, Università di Napoli, 2009: http://www.fupress.net/index.php/ceset/article/view/7317/6818
- Granata, M. F., Scavone, V., Rigenerazione di cittadine rurali mediante il turismo sostenibile: un modello di valutazione, Università degli Studi di Palermo, 2017: http://pico.polito.it/primo\_library/libweb/action/display
- Meini, M., Di Felice, G., Nocera, R., Mappare le risorse delle aree interne: potenzialità e criticità per la fruizione turistica, EUT Edizioni Università di Trieste, 2017: https://www.openstarts.units.it//handle/10077/21485;
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Viaggiare in Italia. Piano straordinario per la Mobilità Turistica 2017-2022: https://www.slideshare.net/BTOEducational/viaggiare-in-italia-mit-2018-piano-mobilita-turistica

- Oppido, S., La valorizzazione diffusa: il riuso del patrimonio ferroviario dismesso, Università degli Studi di Napoli Federico II, BDC. Bollettino Del Centro Calza Bini, 2014: http://www.serena.unina.it/index.php/bdc/article/view/2673;
- Perna, T., Segni di rinascita nelle "aree interne", Scienze del territorio, 2016: http://pico.polito.it/primo\_library/libweb/action/display.
- Sponz Fest: www.sponzfest.it
- Strategia Nazionale delle Aree Interne: definizione, obiettivi, strumenti e governance. Documento tecnico collegato alla bozza di Accordo di Partenariato trasmessa alla CE il 9 dicembre 2013: http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2018/08/21/ strategia-nazionale-delle-aree-interne/;
- Regione Campania, Assessorato al Turismo e ai Beni Culturali, Avellino e la sua provincia, http://www.eptavellino.it/wordpress/wp-content/uploads/2017/02/avellino-e-la-sua-provincia.pdf
- Parco regionale del Partenio: http://www.parcopartenio.it/sito/il-territorio/
- Parco regionale dei Monti Picentini: http://www.parcoregionalemontipicentini.it/
- Esperienze di sviluppo locale. Alta Irpinia. Terminio Cervialto. Valle dell'Ufita: https://issuu.com/galcilsi/docs/esperienze\_tutto\_copia
- I corridoi fluviali irpini. Il corridoio ecologico fluviale del Sabato: https://issuu.com/amicidellaterrairpinia/docs/sabato\_dvdrom\_web
- Provincia di Foggia: www.provincia.foggia.it
- Provincia di Foggia: http://territorio.provincia.foggia.it/sites/default/files/3%20 Analisi%20fisica.pdf
- Provincia di Potenza: http://consiglio.basilicata.it/consiglioinforma/files/docs/43/99/96/DOCUMENT\_FILE\_439996.pdf
- Piano territoriale di coordinamento della provincia di Avellino. Rapporto ambientale: http://viavas.regione.campania.it/opencms/opencms/VIAVAS/download/allegati/2012.407056\_zEP\_2\_Sintesi\_non\_tecnica\_RA.pdf
- Ispra Ambiente: http://www.isprambiente.gov.it;
- PTCP Avellino: http://viavas.regione.campania.it/opencms/opencms/VIAVAS/download/allegati/2012.407056\_zEP\_2\_Sintesi\_non\_tecnica\_RA.pdf
- ISTAT: https://www.istat.it/
- ARPA Campania: http://www.arpacampania.it/web/guest/55
- Decreto Legislativo 13 agosto 2010, n.155: https://moniqa.dii.unipi.it/DLgs-155-del-13-08-2010.pdf
- Patto dei sindaci per il clima e l'energia: https://www.pattodeisindaci.eu/about-it/lacomunit%C3%A0-del-patto/firmatari/piano-d-azione.html?scity\_id=18536
- Linee guida "Come sviluppare un piano di azione per l'energia sostenibile PAES": https://www.covenantofmayors.eu/IMG/pdf/seap\_guidelines\_it-2.pdf
- Rapporto Rota: https://www.rapporto-rota.it
- www.tuttitalia.it
- DemoIstat: http://demo.istat.it/

- Camera di Commercio Avellino: http://www.av.camcom.gov.it/files/Statistica/Rapporto%20Avellino%202015.pdf;
- Osservatorio Statistico dei Consulenti del Lavoro: http://www.lavorochecambia. lavoro.gov.it/documenti/Documents/Rapporto-Osservatorio-Statistico-Consulenti-Lavoro.pdf;
- Classificazione delle aree rurali della Campania per la programmazione 2014-2020. Allegato 1 al PSR della Regione Campania, http://www.agricoltura.regione.campania.it/psr\_2014\_2020/pdf/territorializzazione\_all\_1.pdf
- http://www.orticalab.it/La-parabola-discendente-del;
- Ordine degli Architetti di Avellino, Studio CRESME, https://www. ordinearchitettiavellino.it/wp-content/uploads/2019/04/StudioCresme.pdf;
- Osservatorio Nazionale del Turismo, http://www.ontit.it/opencms/export/sites/default/ont/it/cruscotto/mappe/pdf/ricettivitx\_totale\_2010.pdf;
- Confindustria Salerno: https://www.costozero.it/la-campania-beni-culturali-peculiarita-strategie-crescita/
- Ente provinciale per il Turismo Avellino https://www.eptavellino.it/irpinia/terra-disapori/;
- Assessorato Agricoltura Regione Campania http://www.stpav.regione.campania.it;
- REGOLAMENTO (UE) N. 1151/2012 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO del 21 novembre 2012 sui regimi di qualità dei prodotti agricoli e alimentari, http://www.uibm.gov.it/attachments/reg.pdf;
- Provincia di Foggia, http://www.provincia.foggia.it/page\_new.php?Rif=164
- Filef, L'emigrazione campana all'estero. Occupazione, associazionismo e rapporti sociali, Roma, 2003, http://www.emigrazione-notizie.org/public/upload/downloads/Emigrazione%20campana%20nel%20mondo.pdf
- https://avellinorocchetta.wordpress.com
- "Ferrovie abbandonate d'Italia: senza servizi turistici il recupero dei tracciati non funziona": http://www.orticalab.it/Ferrovie-Abbandonate-1
- Regolamento per la circolazione dei treni, edizione 1962, aggiornato al 13/12/2009 http://site.rfi.it/quadroriferimento/files/RCT.pdf
- MiBAC: http://www.turismo.beniculturali.it
- Piano strategico del Turismo: https://www.beniculturali.it/mibac/multimedia/MiBAC/documents/1481892223634\_PST\_2017\_IT.pdf
- $\bullet$  Legge 9 agosto 2017, n.128: https://www.gazzettaufficiale.it/eli/id/2017/08/23/17G00141/sg
- Fondazione FS: http://www.fondazionefs.it/
- Ferrovie Turistiche Italiane: https://www.ferrovieturistiche.it/it/
- Ferrovie Abbandonate: https://www.ferrovieabbandonate.it
- Geoportale Regione Campania: ttps://sit2.regione.campania.it/node
- Trenino storico del Renon: https://www.ritten.com/it/altipiano/highlight/treno-del-renon

- Trenino rosso del Bernina: https://www.trenino-rosso-bernina.it/it;
- Trenino verde: http://www.treninoverde.com/
- Il Treno della Val Venosta: https://www.suedtirol-it.com/valvenosta/treno-valvenosta.html
- Ferrovia Genova-Casella: https://www.ferroviagenovacasella.it
- Ferrovia Circumetnea: http://www.circumetnea.it
- Associazione ZAFFART: http://www.zaffart.com/
- ARST Sardegna: http://www.arst.sardegna.it/index.html
- Azienda Siciliana Trasporti: http://www.aziendasicilianatrasporti.it/
- SAD: https://www.sad.it/
- Treno della Sila: http://www.trenodellasila.it/
- Ferrovie in Calabria: http://www.ferrovieincalabria.it/;
- STA: https://www.sta.bz.it/it/
- AMT Genova: https://www.amt.genova.it/amt/
- Dove Club: https://www.doveclub.it/tour/svizzera/trenino-rosso-del-bernina-epifania/;
- Ferrovia della Valsesia: https://www.museoferroviariovalsesiano.it
- Ministero per la Coesione Territoriale e il Mezzogiorno, Strategia nazionale per le Aree Interne: https://www.montagneinrete.it/uploads/tx\_gorillary/strategia\_nazionale\_per\_le\_aree\_interne\_definizione\_obiettivi\_strumenti\_e\_governance 2014-1 1484055184.pdf (accessed June 2019)
- Dipartimento per la programmazione e il coordinamento della politica economica, http://www.programmazioneeconomica.gov.it/2019/05/23/strategia-nazionale-delle-aree-interne/# ftn1
- Strade dei formaggi e dei mieli d'Irpinia: http://www.stradaformaggiemielidirpinia. com; http://www.stpav.regione.campania.it/stpav/speciali/olio/olio\_Irpinia\_tipicita.php
- Lo sviluppo delle aree interne in Campania. Criticità e fattori di successo nell'esperienza di accompagnamento alla Strategia Aree Interne, dicembre 2016, available at: http://territori.formez.it/sites/all/files/ricerca\_areeinterne\_definitiva.pdf
- Strategia Nazionale Aree Interne. Area pilota Alta Irpinia, available at: http://old2018. agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree\_interne/STRATEGIE\_DI\_AREA/Strategie\_di\_area/campania/Strategia\_Alta\_Irpinia.pdf
- 6° Censimento Generale dell'Agricoltura, Regione Campania, 2013, available at: http://www.agricoltura.regione.campania.it/statistica/statistica VI censimento.html
- TAR Marche Sez. I n. 259 del 15 aprile 2016: http://www.lexambiente.com/materie/urbanistica/88-giurisprudenza-amministrativa-tar88/12182-urbanistica-differenza-tra-centro-abitato-e-nucleo-abitato.html
- De Nardi A., Il paesaggio nella costruzione dell'identità e del senso di appartenenza al luogo: indagini e confronti tra adolescenti italiani e di origine straniera, Scuola di dottorato in Territorio, Ambiente, Risorse, Salute, Università degli Studi di Padova, 2010, available at: http://paduaresearch.cab.unipd.it/2887/1/tesi\_alessia\_definitiva.pdf
- Contarino M.G., Von Normann E., Rileggere un territorio attraverso la ferrovia: il

caso dell'Irpinia e dell'Avellino-Rocchetta Sant'Antonio, XXXIX Conferenza Italiana di Scienze Regionali, Università degli studi di Roma Tre, available at: https://www.aisre.it/images/aisre/5b8c2b503c6d39.19280986/Contarino%20Maria%20Giulia\_Von%20Normann%20Emanuele.pdf

- Oasi WWF: https://www.wwf.it/oasi/campania/lago\_di\_conza/
- Capossela, V., http://www.galcilsi.it/new/attivita-1996-2008/esperienze/luoghi-e-produzione/le-grotte-di-calitri/
- Caseificio D&D: https://www.caseificioded.it/grotte-stagionatura/
- Comunicato Stampa. Il Biennio d'oro del turismo ferroviario: http://www.ferrovie.it/portale/articoli/7138
- Villari, B., Design e territorio. Quando l'oggetto progettuale del design è il capitale territoriale. PDF
- Perna, T., Segni di Rinascita delle aree interne, Università degli Studi di Firenze, 2016;
- Girard L. F., Sviluppo sostenibile ed aree interne: quali strategie e quali valutazioni
- Meini, M., Di Felice, G., Nocera, R., Mappare le risorse delle aree interne: potenzialità e criticità per la fruizione turistica, Edizioni Università di Trieste;
- Granata M. F., Scavone, V., Rigenerazione di cittadine rurali mediante il turismo sostenibile: un modello di valutazione, 2017;
- Campanella, R., Un progetto di territorio per il turismo sostenibile. L'esperienza di ricerca applicata al PISL "Slow life. Viaggio tra culture e natura nel parco nazionale d'Aspromonte, dal Tre Pizzi al Limina", Dipartimento PAU, Reggio Calabria, 2015;
- Le strade ferrate: http://www.lestradeferrate.it/

### **Immagini**

- Giuseppe Di Maio, Sponz Fest: https://www.flickr.com/photos/sponzfest/albums/72157658444578362
- Emanuela Di Guglielmo, Sponz Fest 2015: https://www.flickr.com/photos/sponzfest/21307683262/in/album-72157658444578362/
- Giuseppe Formiglio, Sponz Fest 2015: https://www.flickr.com/photos/sponzfest/20694497974/in/album-72157656132812094/
- Alfredo Cesarano, Sponz Fest 2018:

https://www.flickr.com/photos/sponzfest/albums/72157673268419018

- Luca Brunetti (Sponz 2017): https://www.flickr.com/photos/ sponzfest/36080284083/in/album-72157685859138313/
- Archivio Fondazione FS: https://www.archiviofondazionefs.it
- Pixabay: https://pixabay.com/it
- The noun project: https://thenounproject.com/

### Ringraziamenti

Al termine di questo percorso mi rendo conto, più di prima, che la collaborazione e la multidisciplinarietà sono i pilastri del design. Mi piace pensare che questo lavoro non sia soltanto mio, ma sia il frutto di piccole e autentiche relazioni che persistono da circa un anno. Con la speranza che non tutto vada perduto ringrazio coloro che mi hanno ispirata ed aiutata:

Ringrazio, prima di tutto, i professori Pier Paolo Peruccio, Luca Davico e Andrea Di Salvo, per avermi guidata e supportata e per aver creduto, sin da subito, nel progetto.

Ringrazio l'associazione In Loco Motivi – cuore pulsante dell'Avellino-Rocchetta - in particolare Pietro Mitrione e Valentina Corvigno, che, prima di tutti, hanno accolto con entusiasmo la mia proposta.

Ringrazio Andrea Lo Conte e la Fondazione FS per avermi fornito il materiale necessario.

Ringrazio i produttori, le imprese, gli artigiani, per avermi consentito di visitare i loro laboratori e per avermi trasmesso la passione per il proprio lavoro e il rispetto della tradizione: Concetta Di Cecca, Luigi Di Maio, Vincenzo De Nicola, Vincenzo Di Milia, Lucia Protano, Luigi Di Cecca, Filippo Masini, Canio Borea.

Ringrazio lo Sponz Fest che, da anni, ha dato avvio al cambiamento.

Ringrazio chi mi ha supportato e aiutato per le riprese (& altro): Fabiola, Federica, Giulia, nonno Cosimo, nonna Lucia, nonno Mario, nonna Tetta. Non potevo avere un team migliore.

Ringrazio Giorgia – piccola forza della natura – per il supporto e i preziosi consigli.

Ringrazio Danilo per i consigli spontanei e l'infinita pazienza.

Ringrazio Marco per tutte le volte in cui abbiamo sognato guardando la luna.

Ringrazio gli amici che mi sono stati accanto con consigli e parole di conforto e mi hanno aiutata a credere in me.

Ringrazio mamma e papà per aver lavorato al mio posto tutte le volte in cui pensavo di non farcela, insegnandomi a lottare per i miei sogni e a non mollare mai

Ringrazio in modo speciale le 400 persone che hanno risposto, con entusiasmo ed energia, al questionario. Senza di voi nulla sarebbe stato possibile.

Ringrazio il cammino di Santiago per avermi insegnato a guardare il mondo con occhi diversi.

E ringrazio me stessa per non aver mollato mai. Ne è valsa la pena.

Marta